

Conseils

pour éviter les
collisions lors de
régates A-Cat

Conseils pour éviter les collisions lors de régates A-Cat

Lors de certaines régates récentes, de graves collisions ont eu lieu entre deux ou plusieurs participants. Compte tenu du risque élevé de blessures et des coûts élevés de réparation, nous voulons, en tant qu'association de classe mettre tout en œuvre pour éviter les collisions à l'avenir.

En raison des vitesses très élevées des bateaux à foils et des A-Cat Classic, une attention particulière est requise de la part des navigateurs. La vitesse d'approche lors d'une rencontre entre deux bateaux est de plus en plus élevée et peut dépasser les 50 nœuds (jusqu'à 100 km/h) ! Pour une participation réussie et sans stress dans ces situations exigeantes avec parfois beaucoup de bateaux sur le parcours, la préparation physique à la navigation et la connaissance des règles est également très utile.

Dans une classe de bateaux aussi rapide que le A-Cat, il est particulièrement important que tous les participants à la régata respectent la règle 14 : éviter tout contact. Jamais personne ne devrait s'entêter à réclamer son droit de passage et plutôt effectuer une manœuvre d'évitement.

Nous présentons ci-après quelques situations dans lesquelles les collisions sont fréquentes et citons les règles 10 à 22 des Racing Rules of Sailing qui nous sont applicables. Nous donnons des conseils sur la manière d'éviter les situations à risque de collision en naviguant de manière préventive. Ce résumé n'est pas exhaustif, mais il vous donne l'occasion de vous faire une idée des risques.

Ce document a été élaboré par un groupe de travail de navigateurs A-Cat engagés : Christian Stock, Dominik Peikert, Matthias Dietz (†) et Rainer Bohrer. Nous le dédions à notre regretté ami Matthias Dietz, dont le grand fair-play devrait être un exemple pour nous tous.

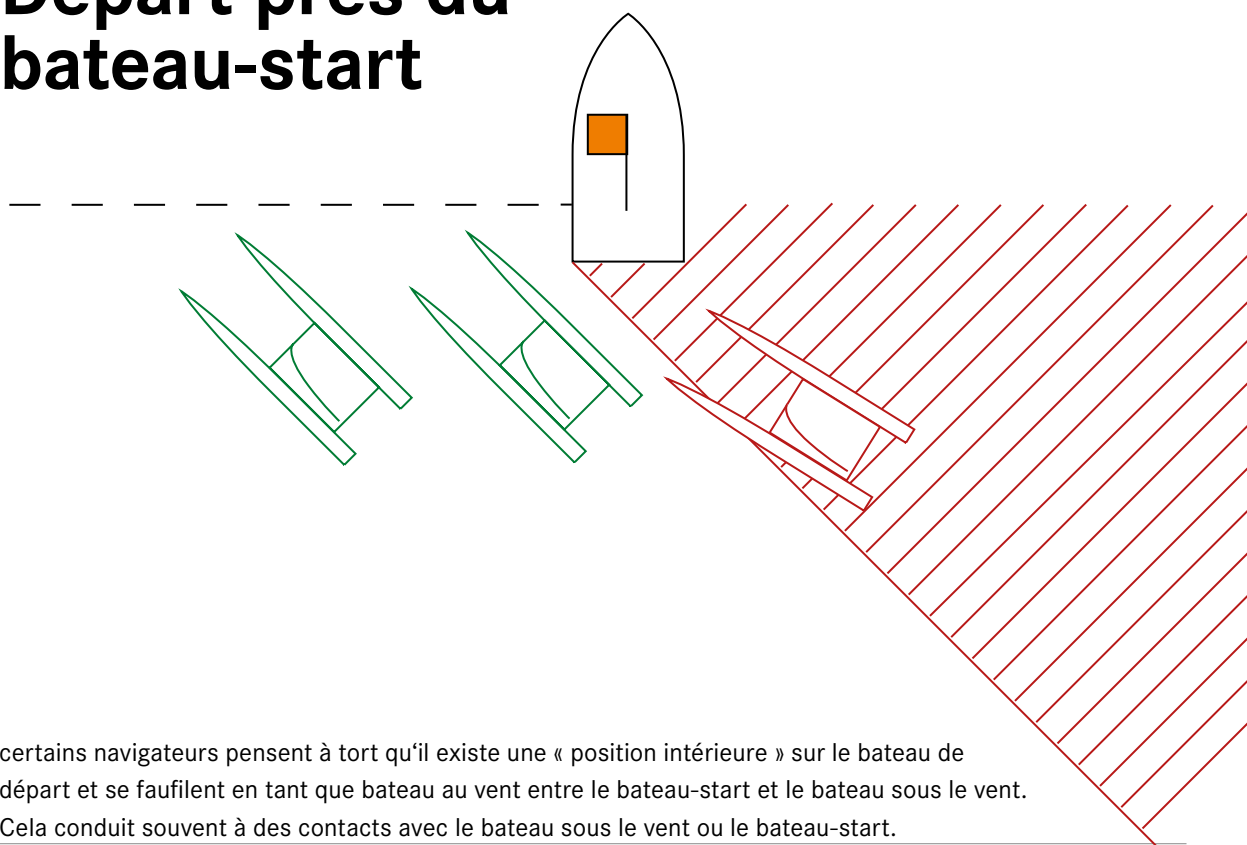
En attendant le départ

Risque de collision : lors de la phase avant le départ, les navigateurs sont souvent assis sur le bateau en regardant derrière eux, même s'ils n'ont pas la priorité ou ne sont pas attentifs. Il en résulte régulièrement des collisions avec d'autres bateaux (avec ou sans priorité).

Les règles : Ces règles sont possiblement enfreintes : 10, 11, 12, 14, 21, 23.

Évitement : garder à tout moment un œil sur la position des autres bateaux. En cas d'approche d'autres bateaux, prendre de la vitesse à temps pour pouvoir barrer et éviter les autres bateaux.
Il est recommandé d'attendre Tribord amures. De cette manière, tous les bateaux dérivent dans la même direction et on a priorité par rapport aux bateaux bâbord amures.

Départ près du bateau-start

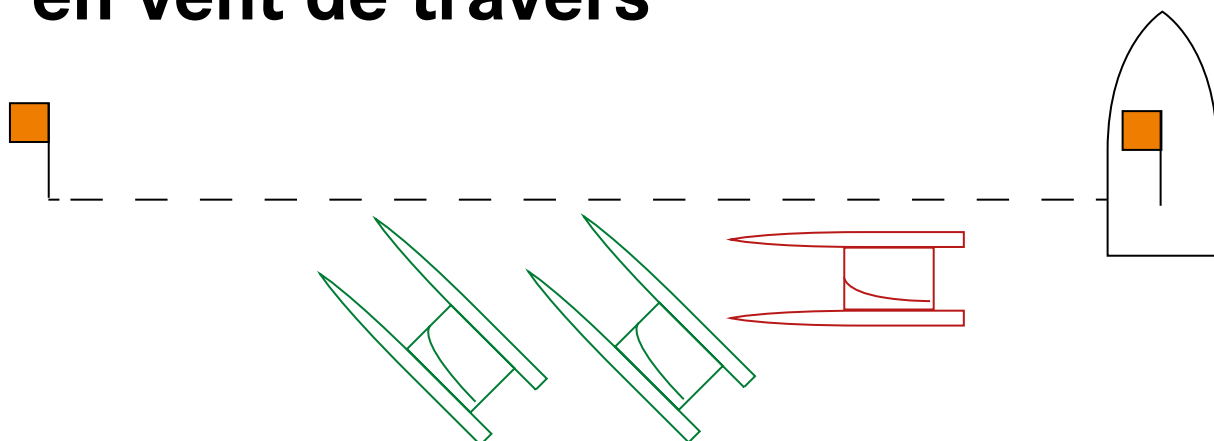


Risque de collision : certains navigateurs pensent à tort qu'il existe une « position intérieure » sur le bateau de départ et se fauillent en tant que bateau au vent entre le bateau-start et le bateau sous le vent. Cela conduit souvent à des contacts avec le bateau sous le vent ou le bateau-start.

Les règles : Violation de la règle 11

Évitement : Se positionner à l'avance. S'il n'y a pas d'espace suffisant au niveau du bateau de départ, freiner en lofant ou virer de bord.

Parcourir la ligne de départ en vent de travers

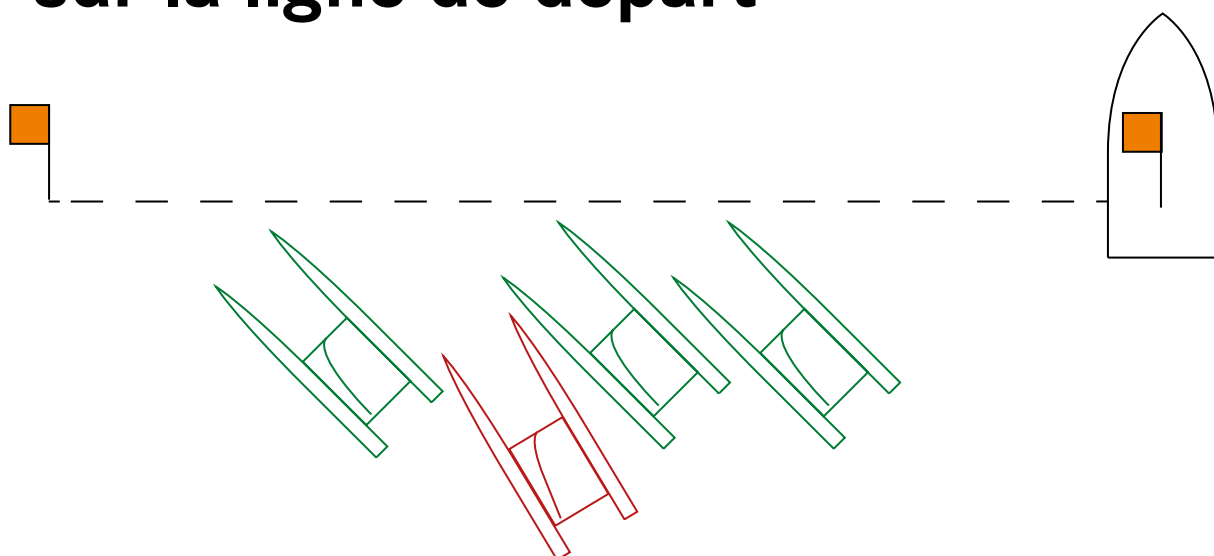


Risque de collision : il arrive que des coureurs longent la ligne de départ en vent de travers tribord amures. Il se produit alors des collisions avec des bateaux prioritaires sous le vent.

Les règles : Violation de la règle 11

Évitement : Toujours laisser suffisamment d'espace aux bateaux sous le vent. Au besoin, il faut accepter un départ anticipé pour éviter la collision.

S'insérer par l'arrière sur la ligne de départ

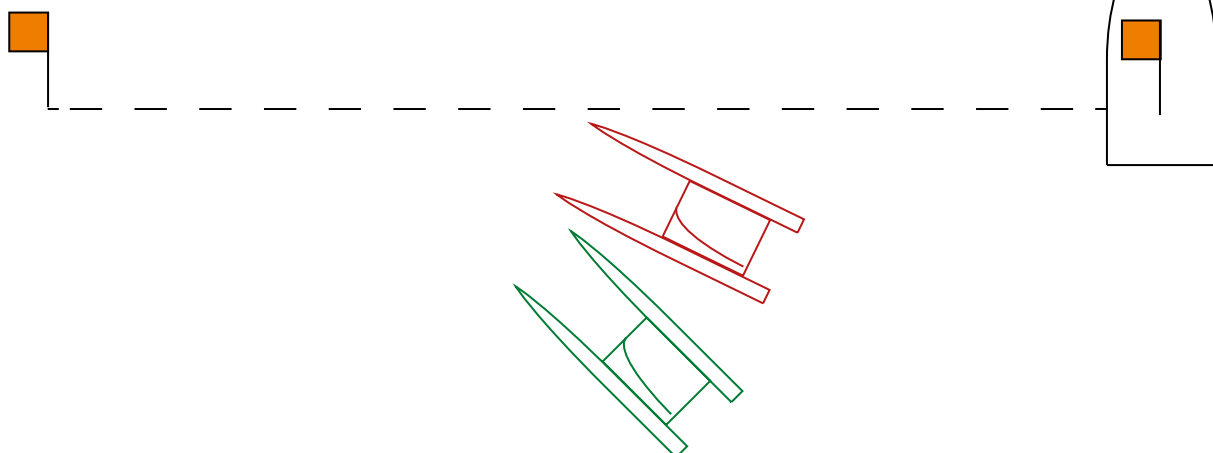


Risque de collision : il est en principe permis, avant le départ, de venir de l'arrière et de s'engouffrer dans un espace suffisamment grand entre un bateau sous le vent et un bateau au vent. Le bateau au vent doit alors se tenir à l'écart. En poussant le bateau au vent dans un espace trop étroit ou en loffant trop brusquement, on ne lui laisse pas la possibilité de s'écarter, il en résulte des collisions. Il est aussi possible que le bateau sous le vent soit également menacé, ce qui entraîne une collision.

Les règles : Violation des règles 11, 15 et éventuellement 12.

Évitement : Ne pas forcer une place dans un espace trop étroit.
Ne pas loffer les bateaux au vent trop brusquement.
Se tenir à l'écart des bateaux sous le vent.

Sur la ligne de départ, ne pas donner priorité aux bateaux sous le vent

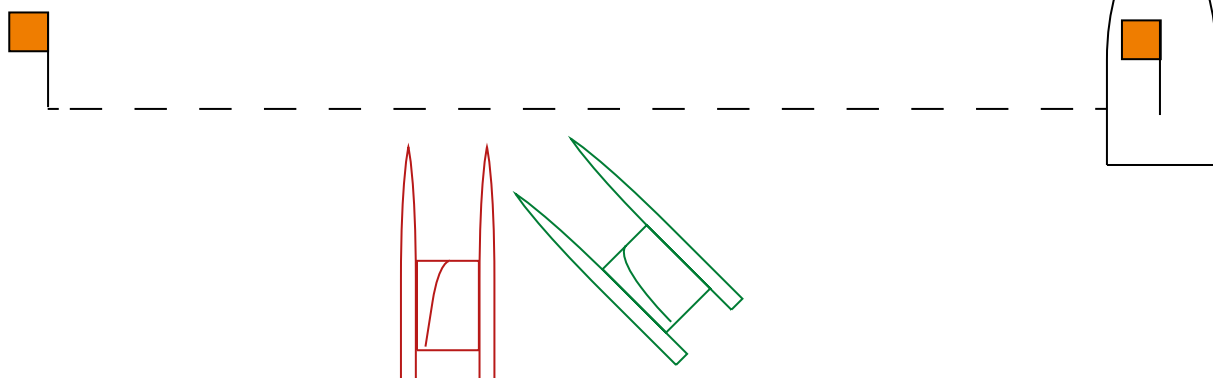


Risque de collision : lors de l'alignement sur la ligne de départ, les collisions sont fréquentes lorsqu'un bateau au vent ne laisse pas suffisamment d'espace à un bateau sous le vent. En étant vent de travers ou en navigant lentement, on n'a pas la priorité sur un bateau placé sous le vent. Il faut toujours lui laisser suffisamment d'espace, également en tenant compte de l'espace nécessaire à un bateau sous le vent lorsque son navigateur prend le départ au trapèze.

Les règles : Violation de la règle 11

Évitement : Se dégager suffisamment et à temps du bateau sous le vent. Le cas échéant, insister sur la priorité par rapport au bateau au vent. Pour rester manœuvrable, il est recommandé de s'approcher de la ligne de départ de manière contrôlée et constante dans les deux dernières minutes.

Sur la ligne de départ, bateau presque face au vent

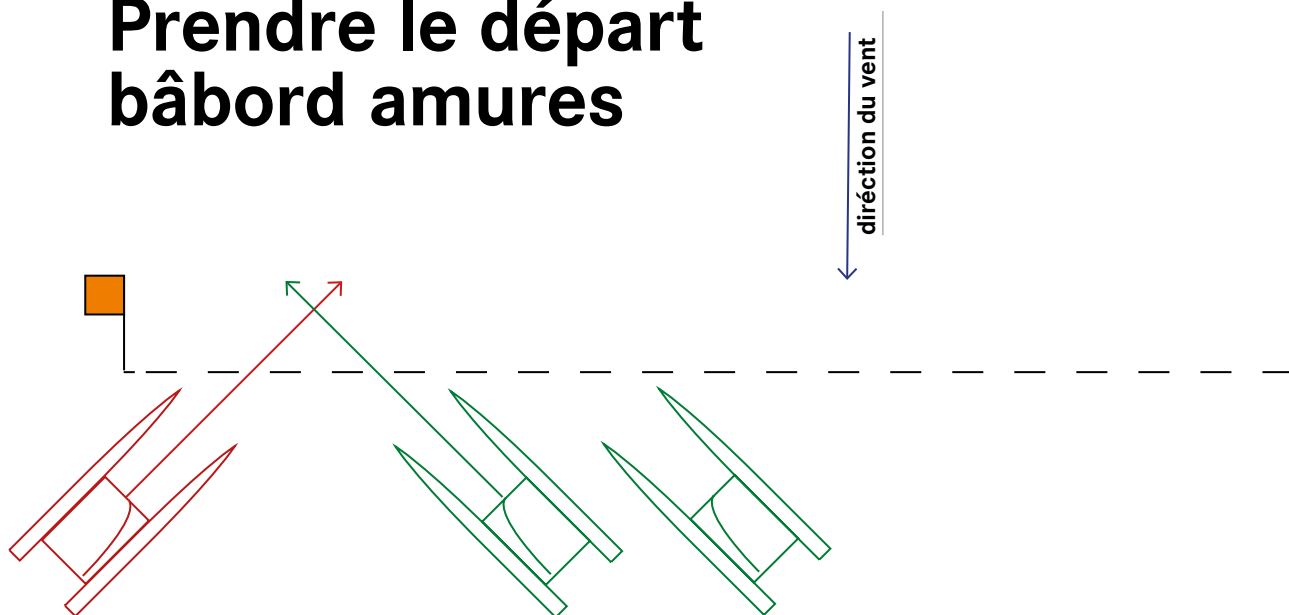


Risque de collision : certains navigateurs ont tendance à se placer très loffés dans les 30 dernières secondes avant le départ (direction du vent inférieur à 45 degrés), par exemple pour créer le plus grand écart possible avec le bateau sous le vent. Cela comporte un grand danger : celui d'effectuer un virement involontaire ou de dériver en arrière et d'entrer en collision avec d'autres bateaux.

Les règles : Violation des règles 10, 14 ou 20

Évitement : En s'approchant de la ligne de départ, ne pas se tenir plus haut que 45 degrés par rapport au vent réel. Ne tirer le chariot qu'assez tard au milieu du bateau, laisser l'écoute choquée et n'accélérer que quelques secondes avant le départ. Donner des coups de gouvernail n'est pas très efficace sur l'A-Cat et ne constitue pas une stratégie d'évitement appropriée.

Prendre le départ bâbord amures



Risque de collision : il arrive que les navigateurs prennent le départ bâbord amures, car ils espèrent en tirer un avantage tactique. Le risque de collision avec des bateaux tribord amures est important.

Les règles : Violation de la règle 10

Évitement : Le départ bâbord amures n'est possible que dans quelques situations et est réservé aux navigateurs expérimentés. En cas de risque aigu de collision, soit abattre à temps derrière les bateaux prioritaires, soit freiner en remontant le courant, soit virer.

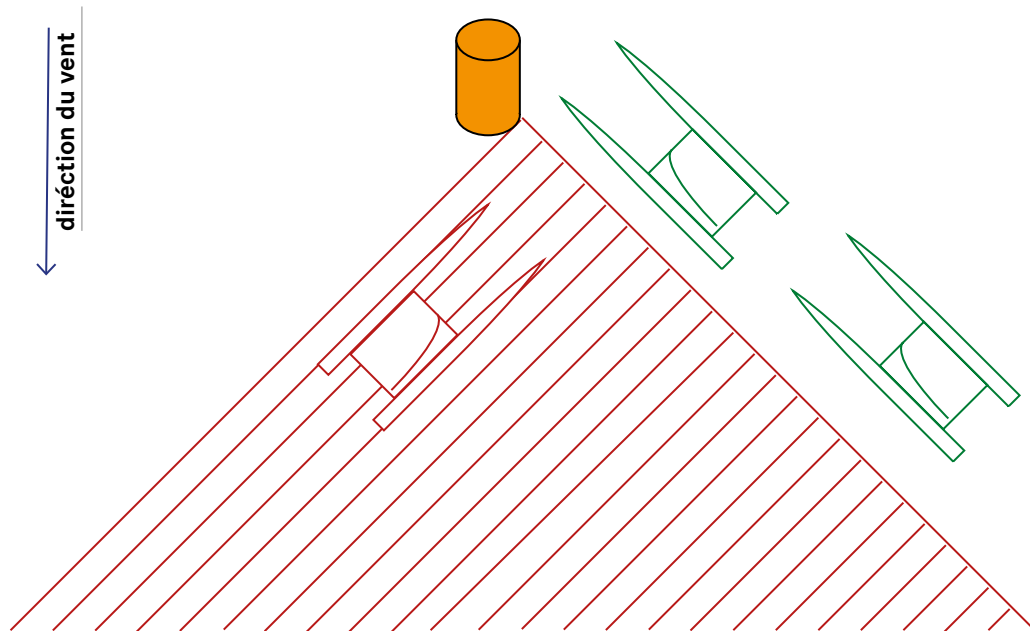
Éviter les collisions à tout prix

Risque de collision : il arrive que des bateaux s'entêtent à maintenir leur priorité et s'exposent ainsi à des collisions. Ou alors, ils changent de cap à si court terme que les bateaux qui doivent s'écarter n'ont pas le temps de réagir et de s'écarter.

Les règles : Violation des règles 14 ou 16

Évitement : Selon la règle 14, les bateaux prioritaires sont également tenus d'éviter les collisions. En cas de non-respect et en cas de dommages, ils peuvent également être disqualifiés. C'est pourquoi, en cas de doute, il faut s'écarter à temps (« manœuvre de dernier moment ») et, le cas échéant, protester le concurrent.

Revendiquer la priorité bâbord amures à la bouée au vent en “position intérieure”



Risque de collision : certains coureurs pensent à tort qu'il existe une « position intérieure » pour les bateaux bâbord amures dans la zone des trois longueurs au vent, et virent dans les bateaux tribord amures. Même si le virement de bord est effectué avant les bateaux tribord amures, mais que ces derniers doivent changer de cap afin d'éviter une collision par l'arrière, ils commettent une infraction dans le cercle de trois longueurs et il en résulte souvent de graves collisions.

Les règles : Violation de la règle 10 et éventuellement 13, 16

Évitement : Anticiper et naviguer prudemment.

Ne virer que dans des espaces suffisamment grands ! A l'inverse, s'il y a suffisamment de place, croiser au vent des bateaux prioritaires et ne virer qu'à cet endroit.

Le cas échéant, freiner à temps ou abattre pour passer derrière l'arrière des bateaux prioritaires.

Dans le pire des cas, il faut attendre deux minutes que tous les bateaux prioritaires soient passés.

Manœuvres soudaines

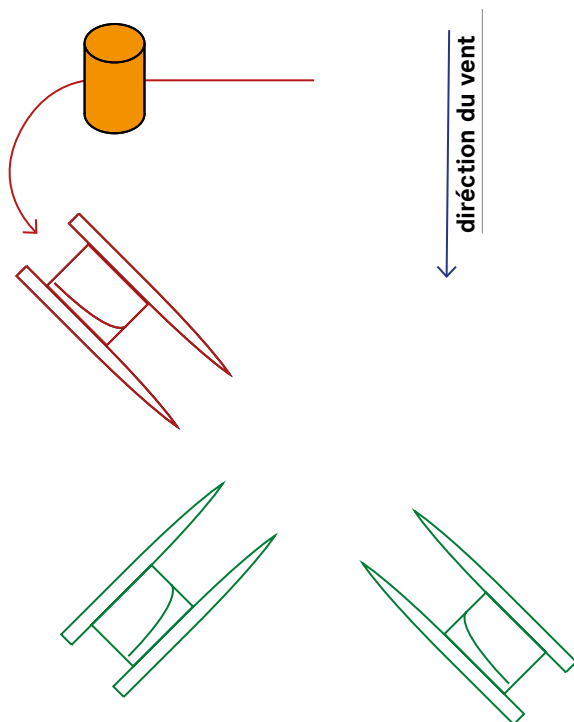
Risque de collision : il arrive régulièrement que des coureurs effectuent des manœuvres très soudaines, comme des virements de bord ou des empannages, et obtiennent ainsi un droit de passage. Les bateaux qui doivent s'écarter n'ont cependant guère la possibilité de le faire en raison de la soudaineté de la manœuvre. Il en résulte des collisions.

Les règles : Violation de la règle 16

Évitement : Planifier les manœuvres avec prudence et laisser aux bateaux qui doivent s'écarter suffisamment de temps pour réagir. En raison de la vitesse élevée et de l'utilisation de trapèzes, le temps de réaction est plus ou moins long selon les conditions de vent.

Le temps nécessaire à l'évitement est nettement plus long que pour de nombreux autres types de bateaux. Cependant, les bateaux qui doivent s'écarter sont obligés de réagir immédiatement.

Respecter les priorités sur le parcours au portant

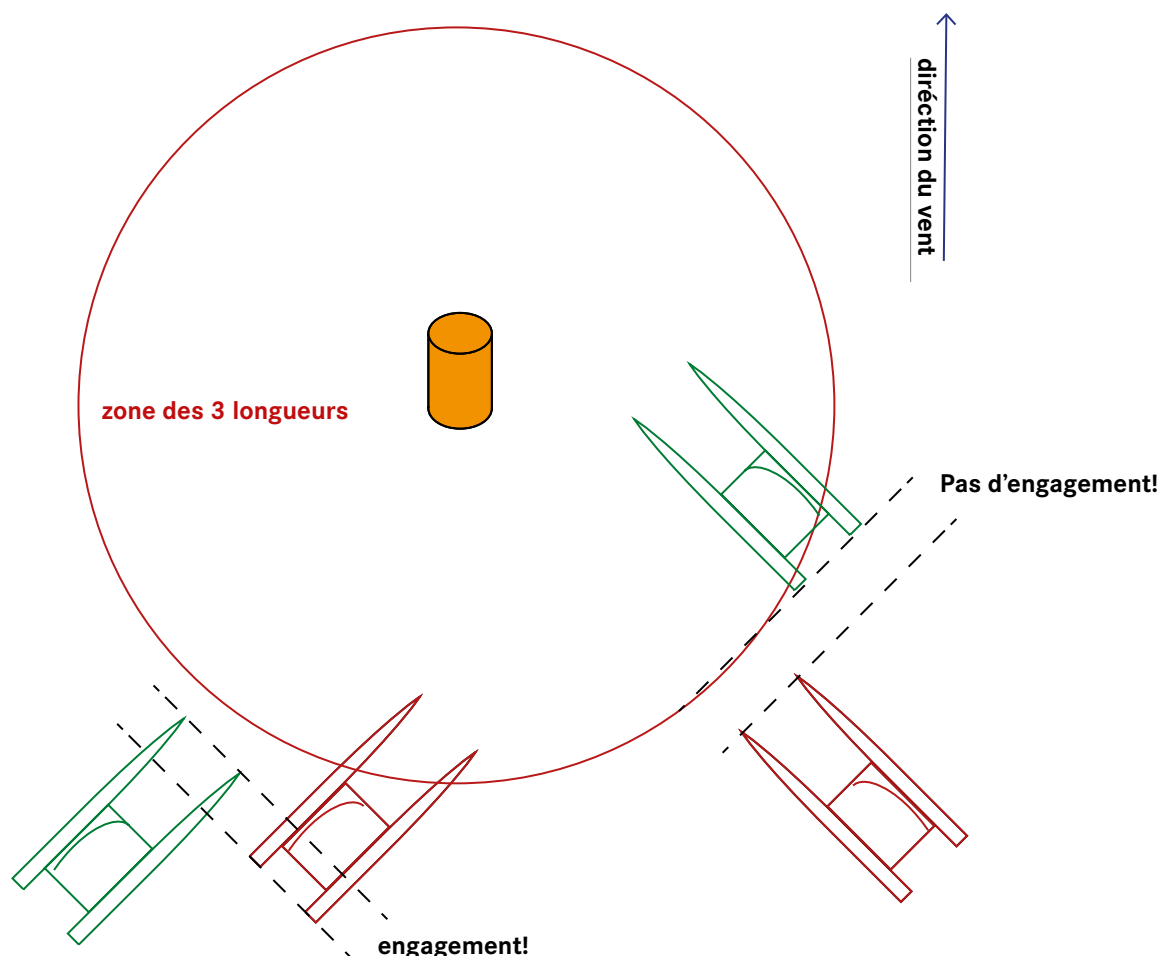


Risque de collision : en naviguant sur le parcours au portant avec vent de bâbord et en regardant en direction de la bouée sous le vent/leegate, on oublie de prendre en compte le fait que le bateau est au vent. On oublie facilement les bateaux prioritaires qui se trouvent sous notre vent, pleine vitesse bâbord amures. Cela peut entraîner des collisions dangereuses à grande vitesse et de gros dégâts.

Les règles : Violation de la règle 10

Évitement : Même sur le parcours au portant, regarder de temps en temps sous le vent et observer la position des autres bateaux. Si nécessaire, empanner ou lofer à temps pour éviter une collision. Même si l'on dispose d'un droit de passage, il faut observer les bateaux qui se dirigent vers soi et, le cas échéant, les avertir en criant pour attirer leur attention.

Accorder la position intérieure aux bouées sous le vent



Risque de collision : lors du passage des bouées sous le vent, de nombreux coureurs, malgré l'engagement existant, ne laissent pas assez de place aux bateaux qui atteignent la zone des trois longueurs. La zone de navigation intérieure n'est pas assez large pour les bateaux qui se trouvent à l'intérieur et des collisions se produisent.

Les règles : Violation de la règle 18

Évitement : Il faut toujours garder une distance transversale suffisante avec les bateaux situés à l'intérieur. Si plusieurs bateaux sont à l'extérieur, ils doivent tous laisser de la place au bateau à l'intérieur. Le bateau complètement à l'extérieur n'a aucun droit de passage. En cas de doute, il faut effectuer un virage extérieur.

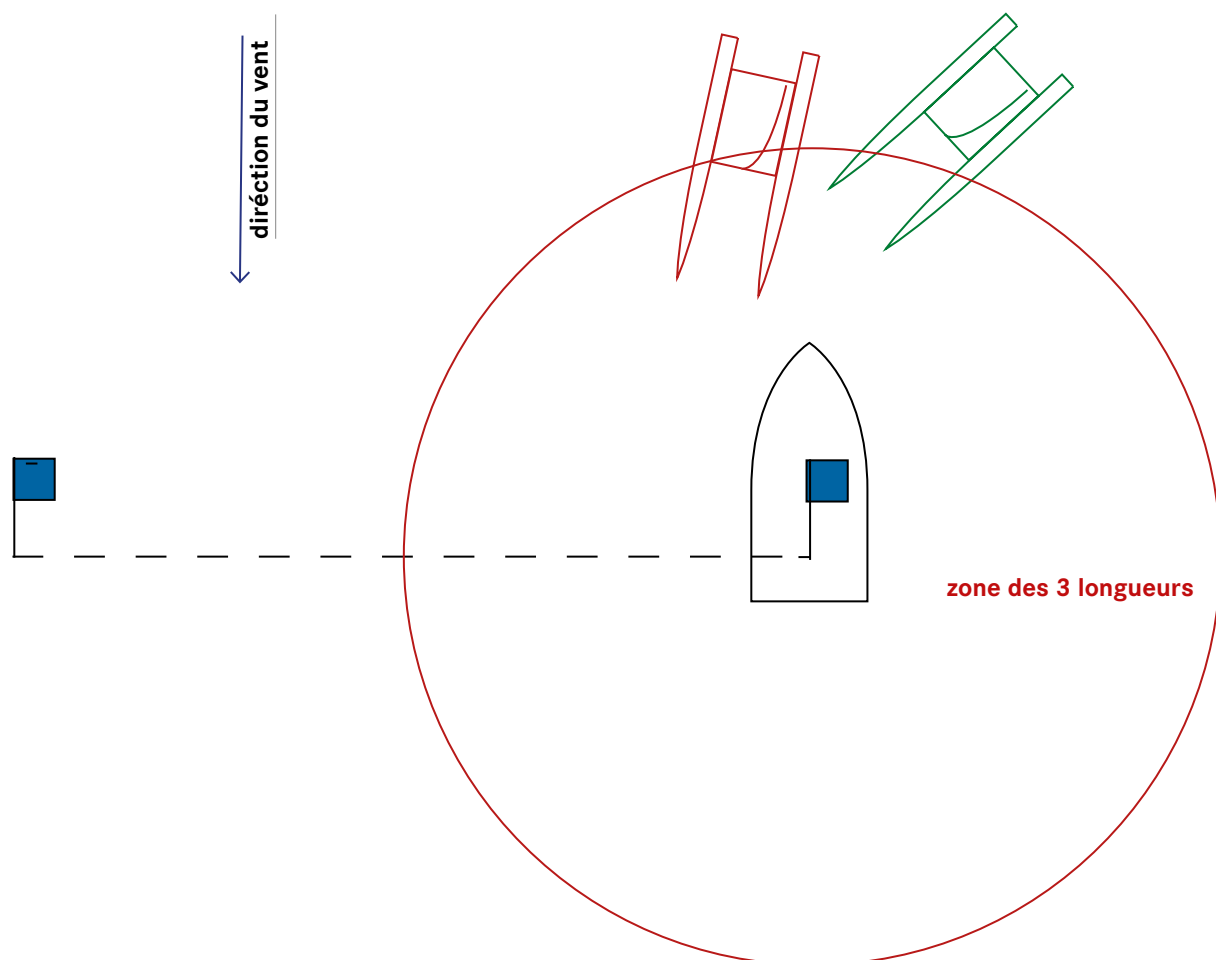
Pas d'engagement = pas de position intérieure

Risque de collision : il arrive souvent que des bateaux se retrouvent en position intérieure lors d'une collision avec des bouées sous le vent, alors qu'il n'y a pas d'engagement lorsque le bateau a atteint la zone des trois longueurs. La zone de chevauchement n'existe pas avec le bateau précédent. Ou bien ils percutent le bateau précédent par l'arrière. Que le vent vienne de tribord ou de bâbord n'a pas d'importance dans les deux scénarios.

Les règles : Violation des règles 18 et/ou 12.

Évitement : Freiner à temps, si nécessaire, on peut mettre la jambe dans l'eau pour freiner, ou effectuer un virage extérieur.

Position intérieure sur les bouées de limitation de la ligne d'arrivée



Risque de collision : à l'approche de la ligne d'arrivée, certains coureurs n'accordent pas d'espace à leurs adversaires, même après avoir atteint la zone des trois longueurs. Les coureurs ne peuvent pas passer entre les marques de parcours malgré le chevauchement. Il en résulte des collisions.

Les règles : Violation de la règle 18

Évitement : Contrairement à la ligne de départ, la règle 18 s'applique à la ligne d'arrivée. C'est pourquoi, aux deux marques de la ligne d'arrivée, il faut accorder la position intérieure au bateau situé à l'intérieur, s'il y avait un chevauchement lorsque la zone des trois longueurs a été atteinte.