



Comment travaille le Comité



©P. Carpentier

EN CHARGE DE LA FORMATION DES BREVETS D'ETAT

à l'ENV, le régatier dijonnais Christophe Caumont, devint Comité de course par passion. Aujourd'hui, il exerce au plus haut niveau. Au sein de cette grosse organisation que représente le Spi Ouest-France avec ses centaines de voiliers scindés en trois zones d'exercice, ce bénévole parmi tant d'autres (plus de 140 pour le rendez-vous pascal) était l'homme orchestre en baie de Quiberon. Cette année sur son rond B, Christophe a fait le plein des manches courues. Avant même la fin des agapes, lundi de Pâques en début d'après-midi : il avait lancé 12 manches, le maximum imposé par les instructions de course. Cela n'a pas été le cas dans toutes les séries (lire par ailleurs), aussi lui avons-nous demandé ses recettes.

La première est de satisfaire les coureurs en monotypes qui veulent des parcours aller-retour, type "banane". La seconde est que la force du vent dicte la longueur du par-

Il y a donc probablement des "réglages" à faire sur certains grands rassemblements. Mais il faut aussi reconnaître que mener de front autant de bateaux et de séries qu'au Spi Ouest France, par exemple, est tout sauf chose aisée. Christophe Caumont présidait le comité de course et avait en charge l'administration du rond B, celui des monotypes. Comment travaille-t-il ? Course Au Large a voulu en savoir plus.

cours pour tenir dans un format d'environ 1h30' par manche. Au Spi, les conditions furent idéales sauf le premier jour. Surtout, Caumont s'organise de façon à pouvoir relancer le départ d'une série sans attendre que les autres (séries) aient bouclé leur circuit. "Cette année, on a encore gagné du temps en trouvant le bon fonctionnement avec deux portes sous le vent, pour réduire les embouteillages. Les deux portes décalées d'environ 250 m permettaient de scinder la flotte des Open 7,50 et des Farr 30 de celle des J/80, au nombre de 90". Alternant entre les arrivées au vent ou sous le vent, Christophe et son équipe (près de 40 personnes, 5 bateaux à moteur et 2 semi-rigides) ont pu relancer des procédures de départ sans perte de temps. "Le nombre de minutes où je n'ai pas eu de séries en course était réduit au maximum. Nous avons réussi à bien rôder notre organisation. La difficulté est d'évaluer le temps de course significatif pour que tout le monde soit à égalité de chances". C'est pourquoi Christophe Caumont parcourt fréquemment le plan d'eau sur un semi-rigide, afin d'établir la synchronisation des procédures. Le morceau de choix de son rond était donc la meute

des J/80 avec une ligne de départ de près de 800 m de long. La coutume veut que la taille d'une ligne mesure la longueur des bateaux mis bout à bout + de 10 à 50% selon les circonstances. En l'occurrence, Christophe a joué le minimum. Mais comment alors identifier les départs prématurés avec tant de bateaux sur la ligne ? Réponse de l'arbitre : "Un départ ça se construit deux minutes avant. On repère les voiliers les plus avancés et ceux qui ont de la vitesse. On les suit, on les identifie. C'est un peu comme si on commentait un départ en direct à la radio". Sous pavillon P – en cas de rappel individuel, le voilier ayant mordu la ligne prématurément peut redescendre se positionner du bon côté sans avoir à revenir par les extérieurs de la ligne – certains ont tendance à exagérer au prétexte du "pas vu pas pris".

Rappel individuel ou général ?

Mais gare, on vous surveille aux jumelles des deux côtés de la ligne et bien avant le coup de canon. La règle dit que si un ou plusieurs bateaux sont identifiés, c'est rappel individuel. Si un ou plusieurs voiliers ne sont

pas identifiés, c'est rappel général. "On repère les récalcitrants en avance. On est même souvent en mesure de dire quel bateau a déclenché le rappel général, souvent un bateau coincé qui monte malgré lui et emmène toute la flotte".

Notons que la procédure de départ est alors relancée dans son intégralité (avertissement, préparatoire, etc). Les abus se soldent par un départ sous règle noire : le voilier parti trop tôt est alors irrémédiablement sanctionné par une mise hors course. "J'ai eu d'excellents départs avec tout le monde aligné sous pavillon noir. En pavillon P, ils exagèrent", constate Christophe. Force est de reconnaître qu'il y eut beaucoup de départs sous "black flag". D'ailleurs, rien n'interdit au Comité de démarrer d'entrée de jeu sous pavillon noir. "Mais le but initial est quand même la compétition. Alors on évite", soupire l'arbitre qui confie néanmoins avoir parfois regretté de ne pas brandir le bâton plus tôt. Précisons qu'un rappel individuel sous règle noire ne fait l'objet d'aucun envoi de pavillon. Le fautif découvre simplement qu'il aurait pu se passer de courir si son numéro de voile figure sur le tableau arboré par le bateau arrivée. Celui qui a lancé jusqu'à 5 départs dans plusieurs séries en une seule journée insiste sur le fait que "désormais on nous demande de gérer des temps de course et donc de jouer sur des longueurs de parcours"... et en profite pour rendre hommage à la Société Nautique de La Trinité, qualifiée de "véritable machine à organiser des régates".

■ Patrice Carpentier