

## Les instructions du directeur de course

La FBWC est un Raid windsurf. L'objectif est de partir de la plage de Fouras, d'aller jiber le mythique Fort Boyard et de revenir au point de départ.

La FBWC se différencie donc d'autres courses Longue Distance (Défi Wind par exemple) par le fait qu'il s'agit d'aller à un point déterminé (le Fort Boyard) et ce, quelque soit la direction du vent. Même si l'organisation fera tout pour favoriser les allures de travers, il est des orientations de vent où il sera impossible de réaliser le parcours en un bord aller et un bord retour (cf. carte du site). Il semble donc prudent de prévoir du matériel pour naviguer dans une fourchette étendue de vent (10 – 40 nœuds !) et à toutes les allures (dans certaines orientations, le près sera inévitable ne serait-ce que pour partir ou rentrer à la plage). Ce seront les conditions météo qui vont commander. Sur ce point, il est impossible de donner plus de précisions. Il serait en tous cas malhonnête de vous promettre, à coup sûr, deux grands bords de largue avec 25 nœuds de vent même si, comme vous, nous en rêvons...

De plus, si vous allez jeter un œil à la carte, vous constaterez que le spot est proche de l'estuaire de la Charente, qu'il comporte des parcs à huîtres (à éviter absolument), deux îles (Aix et Madame), deux pointes avancées en mer de chaque côté de l'estuaire (pointes de la Fumée et des Palles), deux forts (Enet et Boyard) et de multiples balises de signalisation maritime. Vous allez donc devoir réveiller le marin qui sommeille en chacun de vous et faire de la navigation avec tous ces repères. Pour ne pas compliquer la course avec des parcours complexes, nous avons pris le parti d'installer un minimum de bouées et d'utiliser au maximum les repères naturels.

Même si remporter l'épreuve constitue l'objectif de quelques-uns, tout le monde devra avant tout passer un bon moment sur l'eau. Notre satisfaction sera de vous voir passer la ligne d'arrivée avec le sourire malgré la fatigue. C'est pourquoi, **nous vous demandons de lire attentivement ce qui suit** afin que tout se passe dans le meilleur esprit qui soit et en toute sécurité. **Ce rappel d'un certain nombre de règles et de consignes prend d'autant plus d'importance après les incidents qui ont émaillé le raid « La Tranche – île de Ré ».** **De tous côtés (Affaires Maritimes, CROSS, FFV...), nous allons être particulièrement observés. Forts de l'expérience de la course « agitée » de 2006, nous mettrons tout en œuvre pour que cette édition du FBWC se déroule au mieux. Je compte sur votre sens des responsabilités pour que cette régata reste un grand moment de sport et de convivialité, à terre comme sur l'eau.**

Bon raid.

Michel BUSSE, Directeur de Course.

## **Rappel des règles élémentaires de sécurité :**

### **Signaux de détresse :**

Assis sur votre flotteur, faire des mouvements de bras de bas en haut lents et répétés.

N'utilisez votre feu à main qu'en dernier recours. Soyez certain qu'un bateau de surveillance ou un concurrent pourra vous repérer... Attention, vous n'avez qu'un feu à main !

N'abandonnez jamais votre matériel. En aucun cas.

Ne « larguez » jamais votre gréement. En aucun cas.

Votre planche sera votre meilleur radeau et votre gréement limitera votre dérive.

Ne nagez pas à côté de votre matériel, vous seriez beaucoup moins visible pour les secours.

### **Auto-surveillance :**

Soyez vigilants et observateurs... vous êtes la sécurité la plus efficace pour les concurrents autour de vous... Et votre sécurité c'est eux. C'est aussi ça l'esprit marin !

### **Les zones interdites :**

Certaines zones du plan d'eau comportent des dangers (parcs à huîtres avec des pieux en fer pas toujours visibles). Ces zones sont TOTALEMENT interdites à la navigation. Elles seront matérialisées par des petites bouées jaunes (bouées habituellement utilisées pour délimiter les zones de bain) ou signalées par un bateau ou jet-ski de surveillance qui vous en interdira l'accès. Il est vivement recommandé de bien les situer sur une carte, à terre, avant de partir, afin de mémoriser leur situation.

### **Le Fort Boyard :**

Le fort est inaccessible en planche, ne pensez donc pas y faire une petite pose avant de repartir. Il est même dangereux de s'en approcher de trop près. Prévoyez donc de le contourner en prenant une bonne marge de sécurité.

### **Atterrir en cas de galère :**

Bras tétanisés, wishbone cassé... il existe des « petites » galères qui permettent tout de même de rejoindre la terre par ses propres moyens. Il existe plusieurs endroits possibles sur le parcours, ils vous seront précisés au briefing. Des bateaux de surveillance seront situés à proximité. Il est impératif de les contacter pour signaler votre problème.

### **Le matériel :**

- Combinaison isothermique obligatoire pour tous (minimum intégrale manches courtes 3mm).
- Le port du dossard est obligatoire. Il doit être porté par dessus tous les équipements (sac à dos, camel bag, ...) Le numéro doit être lisible tout au long de la course, c'est le seul moyen d'identification pour l'organisation. En cas d'abandon, signalez votre numéro de dossard plutôt que votre nom.
- Vous devez avoir un bout de 3 mètres de long et 4mm de diamètre minimum pour pouvoir vous accrocher facilement à un bateau ou une bouée.
- Gilet de poids interdit.

### **Le feu de détresse :**

Le feu de détresse est obligatoire, il doit être porté et sécurisé par un bout (pas dans un sac à dos).

## Rappel de l'essentiel des règles de course :

### Règles fondamentales :

Trois règles fondamentales sont essentielles sur ce type de course :

1. *Tout compétiteur doit porter toute l'assistance possible à tout autre compétiteur en péril lorsqu'il est en situation de le faire.*
2. *Il appartient à chaque compétiteur, sous sa seule responsabilité, de décider s'il doit ou non prendre le départ ou rester en course. En conséquence, les compétiteurs sont personnellement responsables de tout accident matériel ou corporel pouvant survenir à leur équipement ou à eux-mêmes. Ils se doivent d'apprécier les qualités de leur équipement et d'eux-mêmes et ne prendre le départ ou rester en course compte tenu de la force du vent, de l'état de la mer et des prévisions météorologiques, que s'ils s'estiment pouvoir le faire.*
3. *Un compétiteur doit concourir selon les principes reconnus de sportivité et de jeu loyal.*

### Règles de priorité :

Toute embarcation doit tout mettre en œuvre afin d'éviter une collision au delà des notions de priorité.

Mais pour information :

- Sur le même bord : Celui qui « double » doit d'écarter de celui qui est « doublé ».
- Sur des bords différents : Celui qui est « bâbord amure » (main gauche près du mât) doit s'écarter de celui qui est « tribord amure » (main droite près du mât).

### Emargement :

L'émargement départ et retour est obligatoire.

Vous devez signer à la table d'émargement à terre (lieu précisé au briefing) avant de partir en mer pour une manche. Vous devez signer une nouvelle fois dès votre retour à terre (même si vous avez abandonné).

Vous devez obéir à toutes les consignes de l'organisation et vous êtes soumis à toutes les règles de course et de sécurité de votre signature de départ à votre signature d'arrivée.

Attention, le non respect de l'émargement départ ou arrivée entraînera une exclusion définitive de la manche.

### Limites de vent :

La course est organisée pour tous. Il faudra donc que les conditions soient acceptables, c'est à dire qu'une majorité de la flotte soit au planning pour lancer et valider une manche.

L'appréciation des conditions acceptables sera de la seule responsabilité du Comité de Course.

Il n'y a pas de conditions limites maximales, toutefois, le Comité de Course se réserve le droit d'interrompre et d'annuler la course si la sécurité des concurrents est en danger.

### Briefing et Panneau officiel d'information :

Les informations et les consignes officielles concernant la course et la sécurité seront données au briefing.

La présence de tous les concurrents aux briefings est indispensable.

Les informations essentielles (parcours, heure de départ...) seront affichées au panneau officiel.

### Les parcours :

Il n'y a pas de parcours type.

Les parcours seront présentés et commentés au briefing puis affichés au panneau officiel.

Les parcours seront prévus pour l'ensemble de la flotte mais en cas de conditions « musclées », le Comité de Course se réserve le droit soit de scinder la flotte en plusieurs poules qui courront séparément, soit d'installer une « porte » sur le parcours et de ne permettre qu'à un nombre limité de concurrents d'effectuer l'intégralité du parcours prévu. Les autres concurrents seront redirigés vers la zone d'arrivée sur un parcours spécifique.

**Le temps limite :**

Celui du dernier qui veut finir... nous l'attendrons (sauf s'il se repose à la terrasse d'un bar de l'île d'Aix !).

**Le départ :**

La ligne de départ est matérialisée par un bateau au vent et une bouée sous le vent. Ces deux marques sont situées grosso modo dans l'axe du vent.

Le système de départ est celui du « départ au lièvre ». Vous devez partir après le passage du lièvre (en l'occurrence un bateau à moteur).

Le décompte pour la procédure de départ sera fait à terre.

Au top départ, le lièvre part de la bouée sous le vent de la ligne et remonte plein gaz toute la ligne jusqu'au bateau au vent. Vous devez impérativement partir après son passage (couper son sillage et ne pas lui passer devant le nez !!)

**L'arrivée :**

L'arrivée est jugée entre le bateau arrivée et une bouée située juste derrière. Vous devez passer entre l'arrière du bateau et la bouée.

Attention, si votre numéro de dossard n'est pas lisible, vous ne serez pas classé. Domage après un tel effort ... Il peut donc être prudent de passer près du bateau et de donner oralement (voire crier !) son numéro de dossard.

**Attention, si vous passez la ligne d'arrivée et que vous n'avez pas réalisé le parcours en entier ou conformément à ce qui avait été prévu, vous risquez la disqualification pour l'ensemble de l'épreuve.** Si c'est votre cas, la sportivité commande de ne pas franchir la ligne mais de passer à l'avant du bateau. Ainsi, vous pourrez tout de même situer votre performance (en repérant le classement des coureurs qui vous précèdent ou vous suivent) sans entacher votre course d'une vilaine entorse aux règles minimales de sportivité !

**Le jury et les réclamations :**

Pour satisfaire aux obligations fédérales, un Jury sera présent sur l'épreuve. Toutefois, l'ensemble de l'équipe d'organisation fera en sorte que tout le monde s'éclate en respectant les basiques du sport (on ne gruge pas !!!). Les réclamations ne font pas bon ménage avec l'esprit des Longues Distances. En conséquence, si le jury est au chômage technique tout le week-end, nous en serons pleinement satisfaits...

**Le classement :**

Toutes les manches seront comptabilisées dans le classement. Priorité à la régularité.

Afin que les efforts de tous ceux qui sont allés sur l'eau soient récompensés, en cas d'annulation de la course sur tout ou partie du parcours, les pointages réalisés par les différents bateaux aux marques de parcours (bouées ou porte) jusqu'au moment de l'annulation seront pris en compte pour établir le classement.

## Les conseils du Père Fouras

*En vieux sage local qu'il est, le Père Fouras vous donne quelques « tuyaux » pour gérer au mieux votre course.*

### **Courants et marées :**

Le Fort Boyard a été historiquement construit pour « garder » l'entrée du fleuve Charente et l'accès à l'arsenal militaire de Rochefort. Vous êtes donc ici dans un estuaire et le courant y est plus fort au fur et à mesure qu'on se rapproche de la côte. À marée montante, il vous entraîne vers l'estuaire, à marée descendante, il vous sort vers le large. Pensez à le prendre en compte pour votre sécurité mais aussi pour votre tactique de course...

### **Le vent :**

Ici, il n'y a ni Tram, ni Mistral, ni Marin, le vent peut venir de n'importe quelle direction et avoir toutes les intensités. Il peut même varier en force et en direction durant une manche. Prévoyez donc votre matériel en conséquence. Une planche qui flotte et qui a quelques aptitudes à faire du cap sera plus adapté qu'un « gun » typé et pointu. Pensez aussi à travailler votre virement de bord sur un petit flotteur, ça peut éventuellement servir.

### **Le Fort :**

Même si vous en avez très envie, ne venez pas me rendre visite. Le Fort n'est pas accessible en planche. Ses abords sont même assez dangereux. De plus, il est tellement imposant que vous allez être déventé en passant sous son vent. Prenez une bonne marge de sécurité y compris par rapport à la grande structure métallique que vous découvrirez de l'autre côté. Pas d'inquiétude, de ma vigie, je vous verrai passer.

### **La navigation :**

Vous allez faire un raid. Pour vous repérer entre les balises, les îles... je vous conseille de prévoir quelques pochettes plastiques et du scotch étanche pour scotcher dans votre voile ou emporter dans votre combi une carte avec un dessin du parcours. Les organisateurs ont prévu de mettre des fonds de carte du spot à votre disposition.

### **Les bouts de harnais :**

Doublez les bouts de harnais en utilisant deux tailles différentes. En fonction de l'évolution du vent, vous trouverez tout seul quelle est la longueur la plus adaptée la situation. Et s'il y en a un qui casse... il en reste encore un !

### **La forme :**

Ce type de raid peut être exigeant au niveau physique. Il est donc essentiel de bien vous préparer en amont (cf. le site du Défi Wind et les conseils de pros de Xavier Huart et Didier Rochette !). Boire beaucoup d'eau et s'étirer avant et après les courses. Et si à un moment, vous vous sentez « carbonisé », mieux vaut ne pas retourner sur l'eau pour une autre manche plutôt que de se retrouver en galère à mi-chemin.