



Comité Départemental de Voile du Finistère

RAPPEL DES BONNES PRATIQUES

Colloque CDA 29 du 12 Janvier 2019 Crozon Morgat ₁



SOMMAIRE :

1) AVANT LA COURSE

2) GÉRER LA COURSE

3) APRÈS LA COURSE

4) CONSEILS DIVERS

AVANT LA COURSE : PRINCIPES GÉNÉRAUX

- 1 Le rôle du comité de course est de gérer les courses et faciliter la régates selon les directives de l'organisateur et comme prescrit par les règles.
- 2 L'invention de nouveaux parcours est à encourager.
- 3 Un manque de temps ou le nombre de courses courues ne justifient pas de s'éloigner de ces principes généraux.
- 4 Les pilotes des bateaux du comité de course (sécurité, mouilleurs etc..) doivent immédiatement prévenir le comité de course s'ils ont pu significativement gêner un ou plusieurs bateaux en course

- 5 Les temps doivent être basés sur l'heure GPS
- 6 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un (des) pavillon(s) orange(s) sera (seront) envoyé (s) avec un signal sonore au moins cinq minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.
- 7 Le ou les pavillons orange de la ligne de départ seront affalés 4 minutes après le signal de départ sauf si le comité a l'intention d'envoyer un signal d'avertissement pour la flotte suivante dans les 10 minutes
- 8 Pour des courses de plusieurs jours, si les prévisions météo laissent à croire que les courses d'une journée sont compromises (vent trop fort ou trop faible), le programme peut être changé pour courir plus de courses le jour suivant. Le nombre de courses courues ne doit pas être de plus d'une course et toute modification doit être annoncée le jour avant celui où elle prend effet.

- 9 La course doit partir à l'heure prévue si les conditions de vent et de visibilité sont conformes aux principes de compétitivité. Attendre des conditions « meilleures » peut ne pas être loyal et doit être évité.
- 10 N'attendez pas que le vent se stabilise si le vent est oscillant. Les concurrents peuvent courir dans des conditions oscillantes.
- 11 Le départ peut être retardé si une bascule importante est prévue plus tard, en fonction d'un schéma connu ou d'autres informations fiables (par ex. brise de mer s'établissant). Sinon, le comité de course doit donner le départ. La bascule risque de ne pas arriver, le parcours peut être modifié, ou la bascule peut arriver lorsque la course est terminée.
- 12 Le vent doit être mesuré depuis des bateaux en dérive
- 13 Le vent moyen doit être mesuré sur une période de 5 minutes
- 14 Le départ ne doit pas être donné si le vent est inférieur à 4 nds sur l'ensemble du parcours. Cette limite inférieure peut être augmentée si le courant est fort sur la zone.

15 Les départs doivent être donnés suivant l'appréciation du comité si le vent est fort. La limite de 25 nœuds est maximale et peut être diminuée de 2 à 5 nds si la mer est forte et/ou en cas de vent avec rafales.

Ces limites peuvent varier pour toutes les classes en fonction de l'état de la mer, du courant, et de changements rapides de la force du vent et du niveau de la régata.

16 Les courses ne doivent pas être lancées si la visibilité empêche le comité de course de viser la ligne de départ et d'identifier les départs prématurés. Le fait que la première marque ne soit pas visible depuis la ligne de départ n'est pas en soi une raison pour retarder le départ.

17 Trois courses maximum par jour peuvent être courues sans tenir compte des conditions de planning.

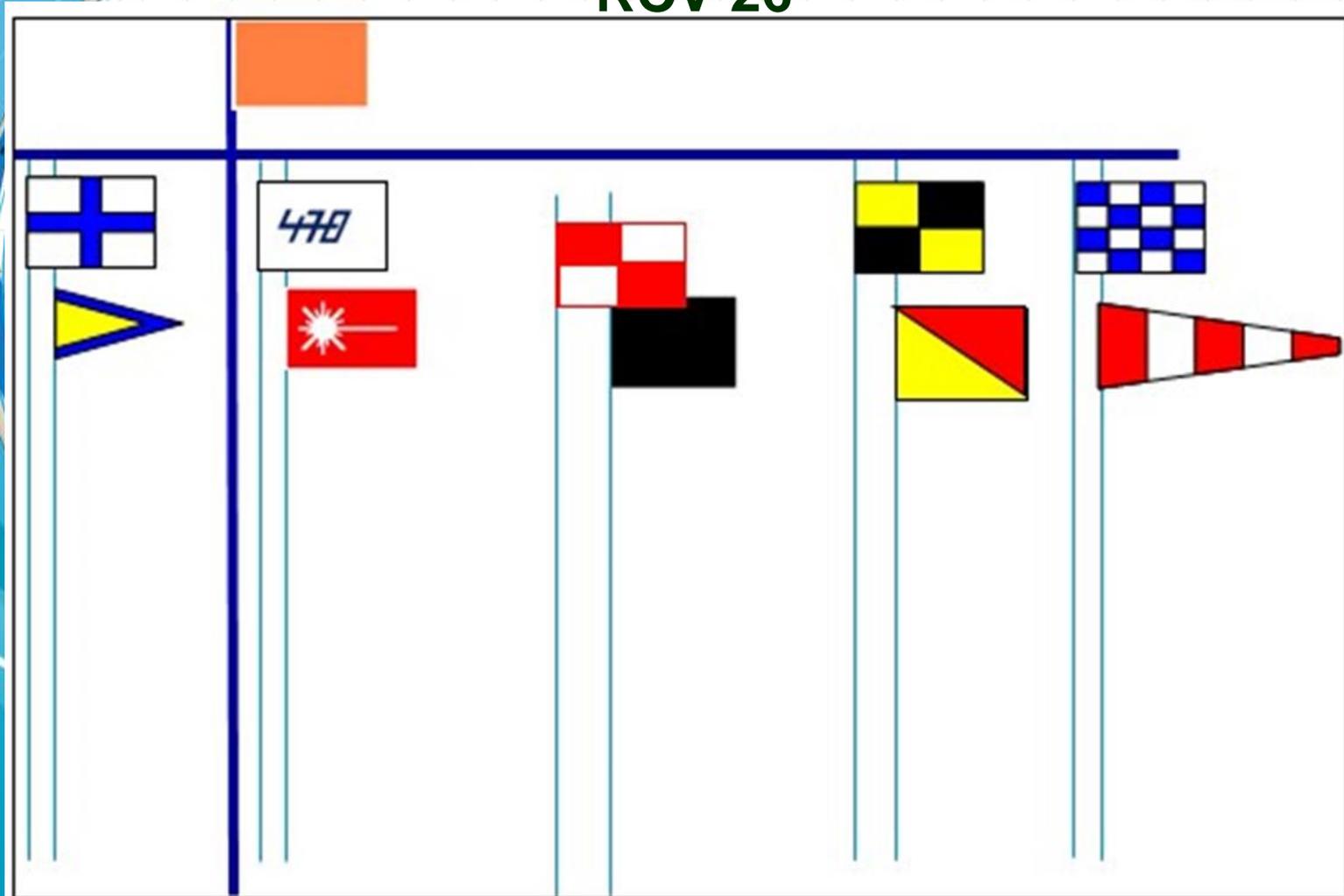
18 En cas de courses à suivre, l'intervalle entre la fermeture de la ligne de départ et le nouveau signal d'avertissement pour un groupe ne sera normalement pas inférieur à 5 minutes (10 minutes pour les windsurf). Ce temps peut varier en fonction des conditions.

- 19 Le parcours devra être mouillé avec le premier bord le plus long possible en fonction des contraintes géographiques et du temps cible.
- 20 La longueur du parcours doit être ajustée pour permettre au premier bateau de chaque flotte de respecter le temps cible.
- 21 Pour les trapèzes, la longueur du bord de largue entre les marques 1 et 2 doit être des $\frac{2}{3}$ de la longueur du premier bord.
- 22 L'angle du bord de largue doit être de 110° du vent pour les windsurf ou les bateaux sans spi. Et de 120° pour les bateaux avec spi.
- 23 Si des portes sont utilisées, elles doivent être larges de 10 longueurs de coque, mouillées perpendiculairement au vent. Des variations d'angle ou de largeur peuvent être appropriées pour s'adapter au courant ou aux autres conditions de navigation.

GÉRER LA COURSE : PRINCIPES GÉNÉRAUX

- 1 Les lignes de départ face au vent seront généralement mouillées perpendiculairement au vent apparent courant. Le courant, un côté favorable du parcours, les variations de vent supposées et d'autres variables peuvent justifier de s'écarter de ce principe.
- 2 Quand il y a une marque directement au vent de la ligne de départ, elle sera mouillée approximativement à 0,05NM (moins de 100 mètres) au vent de la ligne.
- 3 Un Laser range Finder et/ou un GPS est recommandé pour déterminer la longueur des lignes de départ.
- 4 La longueur de la ligne de départ est fonction de la longueur des bateaux et du nombre. Pour les dériveurs ne pas hésiter à utiliser un coefficient de 1,3 à 1,5. Pour les planches, supports rapides et catamarans, utiliser 2 à 3. ($Lg\ Ligne = Nbre\ Bateaux * Longueur\ Bateau * Coeff$)

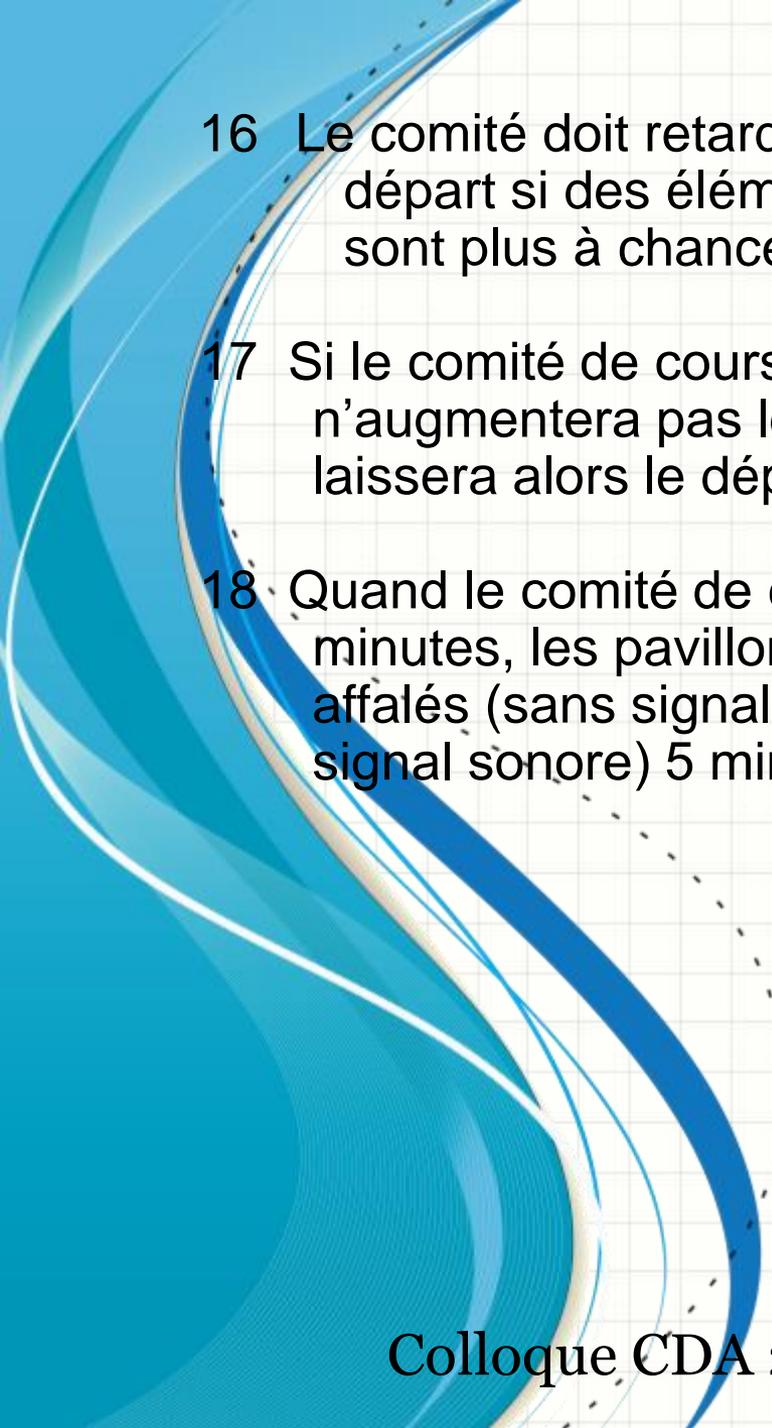
DISPOSITION DES PAVILLONS SUR LE BATEAU COMITÉ RCV 26



← To the bow

- 5 Le premier depart sera donné sous pavillon P
- 6 Le comité de course doit viser la ligne depuis chaque extrémité
- 7 Chaque viseur doit utiliser un magnéto et enregistrer, sans s'arrêter, au minimum les 90 dernières secondes avant le signal de départ, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus rien d'intéressant à noter après le départ. Tout commentaire intéressant doit être enregistré (comme des bateaux près de la ligne, les empilements, etc...)
- 8 Les enregistrements elles doivent être conservées jusqu'à la fin de la compétition. En cas d'enregistrement numérique, chaque jour doit être sauvegardé et indexé pour être retrouvé facilement
- 9 En aucun cas, un rappel individuel sera signalé plus de 5 secondes après le signal de départ
- 10 Le comité de course ne doit pas signaler un rappel individuel puis un rappel général

- 11 Les enregistrements audio des départs avec des concurrents classés OCS, UFD, ou BFD peuvent être proposés à faire écouter aux coaches ou concurrents. L'heure et le lieu pour le faire à préciser. Si vous êtes sûrs de ces enregistrements, cela peut éviter une protestation.
- 12 Quand c'est possible, des vidéos seront prises au départ. Ces vidéos doivent être mises à disposition des coureurs
- 13 Le comité de course ne doit pas laisser une course se dérouler si il est convaincu du fait que des bateaux non identifiés étaient au dessus de la ligne trop tôt
- 14 Quand le comité de course est convaincu que tous les bateaux du côté parcours ont été identifiés, un rappel individuel doit être signalé.
- 15 Le comité doit retarder la course pendant la procédure de départ si le vent tourne de 10° ou plus ou si pour une autre raison, les bateaux s'empilent à un bout de la ligne. Des oscillations rapides, le comité doit essayer de mouiller une ligne en fonction de la moyenne des oscillations.

- 
- 16 Le comité doit retarder une course pendant la procédure de départ si des éléments extérieurs font que tous les bateaux ne sont plus à chances égales pour prendre un bon départ.
 - 17 Si le comité de course considère qu'ajuster la ligne de départ n'augmentera pas les chances d'avoir un départ équitable, il laissera alors le départ se faire
 - 18 Quand le comité de course pense qu'un retard durera plus de 10 minutes, les pavillons orange de la ligne de départ seront affalés (sans signal sonore), puis envoyés à nouveau (avec un signal sonore) 5 minutes avant le signal d'avertissement

Le comité de course doit envisager de **retarder le départ** pour une des raisons suivantes :

- a) Une marque qui dérive
- b) Une erreur significative dans le timing
- c) D'autres bateaux interférant avec les bateaux en course
- d) Une longueur ou un angle de ligne de départ inapproprié
- e) La position des bateaux indique qu'il y a un côté favorable dans la tête des concurrents
- f) Une réduction de la visibilité empêchant les viseurs d'identifier les bateaux partis prématurément
- g) Un changement de conditions d'utilisation du pavillon O
- h) Tout autre facteur pouvant affecter l'équité de la course

Pénalités de départ

Le pavillon P sera utilisé pour le premier départ pour une flotte inférieure ou égale à 10 bateaux. Pour les courses en flotte de plus de 10 bateaux, le pavillon U (RCV 30.3) sera utilisé en premier départ

Dans le cas où le départ a été retardé ou un rappel général signalé à cause de l'angle ou de la longueur de la ligne, alors le même signal préparatoire sera utilisé.

Quand le comité de course n'est pas convaincu que tous les bateaux partis trop tôt (ou ont enfreint la RCV 30.3 ou 30.4) ont été identifiés, alors un rappel général doit être signalé

Si le comité découvre une erreur (de timing par exemple) après le signal de départ, il peut annuler la course (en utilisant le pavillon N). Dans ce cas, le comité de course ne signalera pas un rappel général.

Quand la RCV 30.3 est utilisée, si un rappel general était le résultat de l'impossibilité d'identifier les bateaux du côté parcours de la ligne tôt dans la dernière minute avant le signal de depart, un retard doit immédiatement être signalé.

Si le comité de course pense que la ligne de depart était equitable, le depart suivant se fera en utilisant la RCV 30.4.

Si le comité de course est convaincu qu'un rappel général n'est pas causé par la ligne de départ, il doit utiliser le pavillon Noir pour le départ suivant

Un principe important qui doit être suivi par le comité de course est que le pavillon Noir sera utilisé seulement si le rappel général est causé par les concurrents eux mêmes, ou une rapide oscillation du vent, et non par l'action du comité de course

Le comité de course fera tous les efforts possibles pour retarder en cas de problème quelconque avec la ligne.

ANNULATION :

Durant la première moitié du premier bord, le comité peut annuler en cas de bascule importante et permanente du vent (plus de 25°). Par la suite, le comité doit laisser se dérouler la course si il est capable d'ajuster le parcours aux nouvelles conditions.

Visibilité : le comité doit envisager d'annuler si il est convaincu que la réduction de visibilité affecte sa capacité à diriger la course en sécurité. Le fait que les bateaux ne puissent pas voir la marque suivante depuis la marque précédente n'est pas en soi une raison d'annuler.

Le vent tombe: le comité peut annuler une course quand le leader ne finira vraisemblablement pas la course dans le temps limite, même si un nouveau vent arrive.

Le comité peut annuler une course quand un nouveau vent inverse le classement.

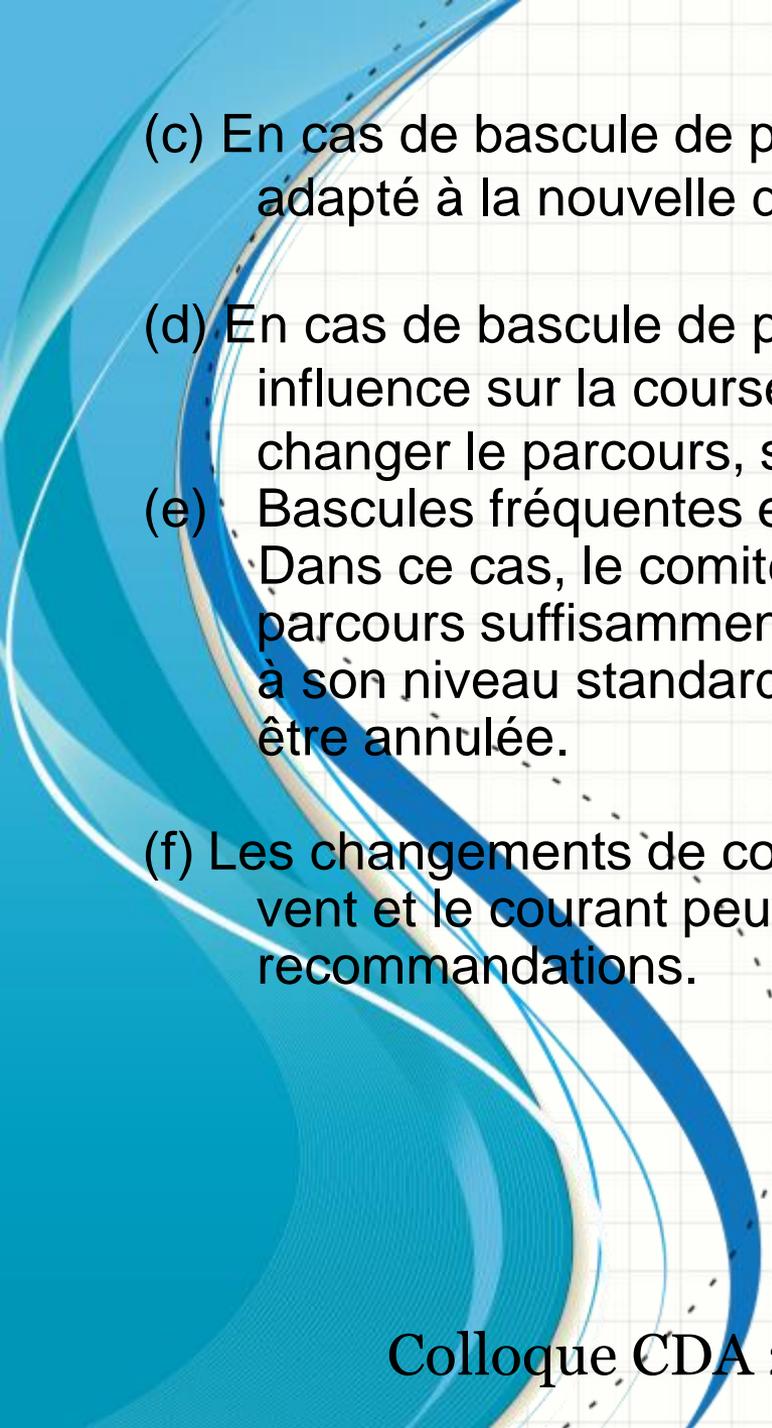
Augmentation de la force du vent : Une fois le départ donné, le comité ne doit pas annuler seulement parce que le vent moyen dépasse la vitesse supérieure limite. Le comité doit envisager d'annuler si il devient impossible de gérer la sécurité.

Evènements imprévus rendant la course inéquitable : le comité doit faire le maximum pour éviter que d'autres bateaux interfèrent avec la course. Le comité doit envisager d'annuler si une source extérieure rend la course inéquitable

Changement de la direction du vent

En cas de bascule de 10° ou moins, le parcours ne doit pas être modifié sauf en cas de nécessité d'ajustement au courant ou pour avoir un portant perpendiculaire.

Entre 10° et 15° , il faut envisager la modification en fonction de la bascule, si le comité est persuadé que cette bascule va certainement durer.

- 
- (c) En cas de bascule de plus de 15° , le parcours doit être adapté à la nouvelle direction du vent.
 - (d) En cas de bascule de plus de 45° , le comité doit évaluer son influence sur la course. Dans ce cas, le comité peut soit changer le parcours, soit annuler.
 - (e) Bascules fréquentes et importantes :
Dans ce cas, le comité peut ne pas arriver à ajuster le parcours suffisamment rapidement pour maintenir la course à son niveau standard requis. Dans ce cas, la course peut être annulée.
 - (f) Les changements de courant, ou la différence d'angle entre le vent et le courant peuvent justifier des variations de ces recommandations.

RCV 42 « INTERDIT OU AUTORISÉ »

Les limites de vent décrites dans les règles de classe pour l'utilisation des pavillons O et R correspondent aux séries 420, 470, Finn, Europe.

Pour éviter d'appliquer ou de ne pas appliquer la RCV42, le comité doit faire un changement, ou envoyer le pavillon O au départ seulement si il est convaincu que la vitesse du vent va rester constante sur l'ensemble de la zone de course. Quand le pavillon O a été envoyé avec le signal d'avertissement, le comité doit envisager de retarder si le vent devient inférieur à la limite avant le départ. (RCV Annexe P5.2(b))

Le comité doit prévenir le jury sur l'eau bien avant qu'un signal soit envoyé. Si le comité est dans l'impossibilité de prévenir le jury, il ne changera rien.

DEMANDES DE RÉPARATION

Si le comité croit qu'il a pu faire une erreur qui a affecté l'issue de la course pour laquelle une demande de réparation pourrait être possible, il doit demander réparation au nom de tous les bateaux concernés.

Le comité doit envisager de demander réparation au nom d'un bateau si il est convaincu que son score a été significativement aggravé par l'action d'un bateau officiel.

19.1 Comme la responsabilité première pour réclamer pour une infraction aux règles est du ressort des concurrents, le comité ne réclamera normalement pas contre un bateau.

19.2 Le comité peut réclamer contre un bateau dans les circonstances suivantes :

(a) Une infraction aux IC selon laquelle il n'est pas possible de réclamer contre un bateau

(b) Une infraction supposée à la RCV 2 (Navigation loyale)

RÉCLAMATIONS DU COMITÉ DE COURSE

Comme la responsabilité première pour réclamer pour une infraction aux règles est du ressort des concurrents, le comité ne réclamera normalement pas contre un bateau.

Le comité peut réclamer contre un bateau dans les circonstances suivantes :

- (a) Une infraction aux IC selon laquelle il n'est pas possible de réclamer contre un bateau
- (b) Une infraction supposée à la RCV 2 (Navigation loyale)
- (c) Le défaut de réparer après avoir conscience d'avoir touché une bouée, et ne réclamant pas contre un autre bateau (ne s'applique pas aux Windsurfs)
- (d) Le défaut d'effectuer le parcours (RCV28)



Merci de votre attention

*Note : cette présentation est un extrait
des Race Management Policies de World
Sailing. La traduction n'est pas une
traduction littérale, mais traduit le sens du
texte anglais par Christophe Gaumont*