

FICHES DE POSTES POUR LES COMITÉS DE COURSES ET LES COMMISSAIRES DE RÉGATES

MàJ mai 2021 (mise en forme)

MàJ mars 2019

Sommaire

L'organisation des courses	3
Fonctions du président du Comité de Course	4
Les activités du Comité de course	5
Sur le bateau comité	6
Sur le bateau mouilleur	7
Le bateau au vent	8
Le bateau sous le vent	8
Pavillonnerie à terre	9
Les parcours	10
Parcours Triangle	11
Parcours Trapèze	12
Parcours Banane	12
La ligne de départ	13
Mouiller la ligne de départ	14
Sans courant	14
Avec du courant	15
Actions du courant	15
La ligne avec du courant	16
Gain au vent	17
Procédure de départ	18
Avant le signal d'AVERTISSEMENT	18
Les temps	19
Les signaux préparatoires	20
Rappel individuel	21
Exemple de procédure de départ	22
Les procédures particulières	25
Pendant la course	26
Les arrivées	27
Établir le classement	28

L'ORGANISATION DES COURSES

L'arrêté ministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer stipule :

- *Toutes les manifestations doivent être le fait d'un organisateur unique et dûment identifié.*
- *Les compétitions sportives doivent respecter les règles techniques définies par la fédération délégataire.*
- ***L'organisation est responsable de la préparation, du déroulement et de la surveillance de la manifestation.***
- *Toute manifestation nautique doit faire l'objet d'une déclaration adressée à l'administration des Affaires Maritimes, chef du quartier concerné.*

1 - QUELS SONT LES ORGANISATEURS POSSIBLES ?

- WORLD SAILING.
- Une autorité Nationale membre de WORLD SAILING.
- Les Ligues régionales et les Comités départementaux.
- Les clubs affiliés à la FFV.
- Les associations de « Classe » avec l'approbation de la FFV ou de la Ligue.
- Des personnes physiques ou morales ayant conclu un accord avec la FFV, une ligue, un comité départemental, ou un groupement affilié.
- Des établissements agréés dans la limite de leur convention d'agrément.

2 - COMPOSITION D'UN COMITE D'ORGANISATION :

- Le président du comité d'organisation (personne physique).
- Le commissaire général.
- Le commissaire à terre.
- Le commissaire nautique.
- Le responsable de la sécurité.

3 - LES ARBITRES :

- Le président du Comité de Course (sa mission est la conduite des régates).
- Le président du Jury (sa mission est de contrôler la régularité des courses).
- Le président du Comité Technique (sa mission est de veiller à l'application des règles de jauge).

FONCTIONS DU PRÉSIDENT DU COMITÉ DE COURSE

Le Président du Comité de Course doit diriger la course, selon les directives que l'Autorité Organisatrice pourra donner. Sa tâche principale est d'assurer la direction technique sur l'eau. Il doit :

- Décider des parcours,
- Établir les lignes de départ et d'arrivée,
- Faire mouiller les marques,
- Donner les départs,
- Juger les arrivées,
- Établir les classements.

Il assume aussi les décisions relatives au déroulement de la course :

- Donner les départs ou non,
- Retarder ou annuler etc...,
- Établir les faits ou incidents dont il est témoin ou qui sont portés à sa connaissance,
- Gérer la sécurité sur l'eau placée sous sa responsabilité.

Il doit aussi aider à la rédaction des documents concernant la régate :

- Avis de course,
- Instructions de courses et annexes.

ATTENTES DES COUREURS

Efficacité :

Capable d'observer, d'analyser et d'utiliser l'ensemble des paramètres pouvant influencer sur la qualité de la régate.

Savoir apprécier si les conditions se prêtent à donner un départ ou poursuivre une manche en cours.

Avoir conscience des difficultés que peuvent rencontrer les régatiers.

Être capable de tenir compte éventuellement des remarques que peuvent faire les coureurs ou les entraîneurs.

Ne pas hésiter à « corriger le tir » en cas de doute sur la validité d'une procédure.

Rapidité :

Ne pas faire attendre inutilement les concurrents surtout dans des conditions de vent difficiles.

Mise en place du parcours, si le vent le permet, avant l'arrivée des premiers coureurs. Adaptation rapide du parcours aux changements de conditions.

Précision :

Chronométrage des procédures.

Pavillonnerie sans erreur et complète.

Orientation du parcours par rapport au vent.

Taille du parcours.

Certitude concernant les observations se rapportant aux actions effectuées par les concurrents.

Le Président du Comité de Course assume la direction de toute l'équipe en gardant à l'esprit que cet ensemble est constitué de « bénévoles ». Cette direction souple s'accorderait mal d'un langage autoritaire, d'une certaine condescendance, voire d'une certaine forme de mépris lors d'une faute ou d'un oubli involontaire ayant ou non des conséquences fâcheuses sur le déroulement de la course.

LES ACTIVITÉS DU COMITÉ DE COURSE

AVANT D'ALLER SUR L'EAU

- 1- S'assurer que toutes les déclarations et autorisations nécessaires ont été effectuées et accordées (sa responsabilité est engagée).
- 2- Vérifier les instructions de course et leurs annexes et éditer les modificatifs éventuels (voir le président du jury).
- 3- Vérifier les moyens mis à disposition par l'organisation : Matériels, et humains (contact indispensable avec le responsable de la sécurité).
- 4- S'assurer de l'établissement des listes des inscrits et du contrôle des licences et autorisations.
- 5- Réunir l'équipe du Comité de Course et donner les instructions (prévoir l'heure de départ sur l'eau).
- 6- Prendre connaissance des particularités du plan d'eau et des conditions météo (faire afficher le bulletin météo).
- 7- Prendre la décision d'aller sur l'eau (contact avec le président du comité d'organisation).

SUR L'EAU

- 1- Implanter le parcours,
- 2- Positionner la ligne de départ,
- 3- Exécuter la procédure de départ,
- 4- Diriger la course et noter les incidents,
- 5- Positionner la ligne d'arrivée,
- 6- Enregistrer les arrivées,
- 7- Noter les réclamations.

AU RETOUR À TERRE

- 1- Établir avec l'aide des pointeurs les faits relatifs aux incidents
- 2- Faire les communications éventuelles au jury (attention au délai)
- 3- Établir les documents de compte rendu de manche.
- 4- Établir et publier les résultats (ordre d'arrivée puis classement).
- 5- Réunir l'équipe du Comité de Course et faire le bilan de l'activité du jour (apporter les précisions ou modifications éventuelles).

SUR LE BATEAU COMITÉ

LE MATÉRIEL :

- Mat de pavillon avec drisses (au moins 6).
- Pavillonnerie : Aperçu - 1° Sub - Séries - Flammes de rond - Flamme orange
Pavillons A - C - H - I - L - M - N - P - S - X - Y - Bleu - Noir - Vert + Spécifiques
- Compas de relèvement et girouette - Anémomètre.
- Chronos (2) - Magnétophone.
- Calculateur de cap - Cartes marines - Règle CRAS - Jumelles - GPS.
- Tableaux et craies ou feutres - Trompe et / ou canon.
- Instructions de course - Annexes et règles WORLD SAILING.
- Feuilles de compte rendu et fiches de pointage.
- VHF fixe + portable

LES TACHES :

- Un chronométrateur (qui sera doublé par un membre du comité) :
Il annonce les décomptes à l'intention des pavillonners et des autres bateaux du comité.
- 1 ou 2 pavillonners :
*Ils préparent les pavillons sur les drisses.
Ils hissent et affalent les pavillons selon les indications du chronométrateur.*
- Un viseur de ligne :
Il identifie et annonce les N° des bateaux qui sont en infraction durant la procédure de départ.
- Un secrétaire :
C'est la mémoire du Comité : Il note toutes les indications concernant l'implantation du parcours, les mouvements et les heures de pavillonnerie ainsi que toutes les observations fournies par le Président ou le viseur.
- Un « canonier » :
Il ponctue l'envoi des pavillons par des signaux sonores appropriés (prévoir le matériel nécessaire et le remplacement éventuel).
- Une ou deux équipes de pointage :
Au passage des marques et / ou à l'arrivée ils enregistrent les N° des coureurs ainsi que les pavillons éventuels.
- Éventuellement un président du comité qui laisse travailler tout ce petit monde ☺.

SUR LE BATEAU MOUILLEUR

LE MATÉRIEL :

- Bouées + mouillages
- Pavillonnerie : Aperçu - 1° Sub - Séries - Flammes de rond
Pavillons A - C - M - N - S - Bleu - Noir - Vert + Spécifiques
- Compas de relèvement - Girouette - Anémomètre.
- Magnétophone.
- Cartes marines - Règle CRAS - Jumelles - GPS.
- Tableaux et craies ou feutres – Signal sonore.
- Fiches de pointage (et crayons)
- VHF principale + secours

LES TACHES :

- Aller sur zone faire des relevés de vent (direction et force).
- Faire le point sur l'état de la mer, la visibilité et toutes les conditions météo.
- Déterminer la position du parcours en fonction du vent dans la zone de course
- Proposer le parcours au Président du Comité.
- Mouiller le parcours sur ordre du Comité de Course (rapidement et avec précision).

DURANT LA RÉGATE :

- Vérification constante des conditions de vent. En informer le Président du Comité si modification durable (> à 5 ou 10°).
- Anticiper sur la course (être en position avant qu'une décision soit prise).
- Être à la disposition du Comité de Course pour :
 - Modifier le parcours si nécessaire.
 - Remplacer une marque manquante.
 - Remplacer un bateau commissaire défaillant.
 - Aider à la sécurité (veiller particulièrement à la présence de bateaux extérieurs à la régate).

LE BATEAU AU VENT

LE MATÉRIEL :

- VHF
- Compas de relèvement - Girouette - Anémomètre
- Jumelles
- Pavillons A - C - H - M - L - S - Bleu - Aperçu - Séries - Flamme de rond
- Tableau + craies ou feutres
- Signal sonore
- Magnétophone
- Feuilles de pointage + crayons

LES TACHES :

- Pointer les passages.
- Annoncer les changements de parcours (bateau obligatoirement mouillé).
- Doubler éventuellement le pointage à l'arrivée.
- Assurer une arrivée en lieu et place du bateau Comité (parcours raccourci).
- Remplacer une marque manquante.
- Relever le vent et informer le Comité en cas de changement notable.
- Participer éventuellement à la sécurité.

LE BATEAU SOUS LE VENT

LE MATÉRIEL :

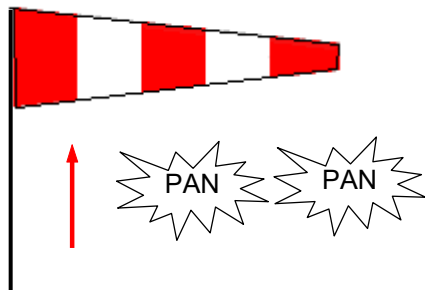
- VHF
- Compas de relèvement - Girouette - Anémomètre
- Jumelles
- Pavillons A - C - H - M - L - S - Bleu - Aperçu - Séries - Flamme de rond
- Tableau + craies ou feutres
- Signal sonore
- Magnétophone
- Feuilles de pointage + crayons

LES TACHES :

- Pointer les passages.
- Annoncer les changements de parcours (bateau obligatoirement mouillé).
- Doubler éventuellement le pointage à l'arrivée.
- Assurer une arrivée en lieu et place du bateau Comité (parcours raccourci).
- Remplacer une marque manquante.
- Relever le vent et informer le Comité en cas de changement notable.
- Participer éventuellement à la sécurité.
- Assurer éventuellement les fonctions de « viseur de ligne »

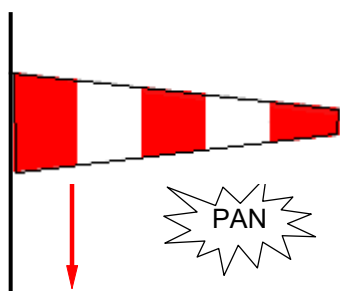
PAVILLONNERIE À TERRE

L'APERÇU



Envoi de la flamme « Aperçu » :
Le départ est retardé. Les concurrents sont invités à rester à terre.

Utilisé avec une flamme numérique, il indique la durée du retard.

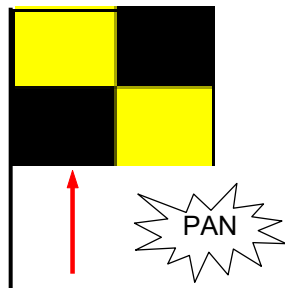


Affalé de la flamme « Aperçu » :
Les concurrents sont invités à rejoindre la zone de départ.

Le 1^{er} signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 30 minutes après que « l'Aperçu » ait été affalé sauf prescription contraire des annexes aux IC.

En arrivant sur l'eau, les concurrents trouveront le bateau Comité de Course portant la flamme « Aperçu », signalant une procédure de retard en cours.

LE PAVILLON L



Envoi du pavillon « L » :
Un avis aux concurrents a été affiché.

Ils sont invités à consulter le panneau d'affichage officiel.

LES PARCOURS

Les Instructions de Course et leurs annexes précisent pour une épreuve :

- La zone de course dans laquelle doit-être implanté le parcours (déclaration et autorisation des Affaires Maritimes).
- Le ou les types de parcours qui seront susceptibles d'être implantés.
- La longueur approximative du 1° bord de près (facultatif).

Le **Comité de Course doit se conformer aux indications figurant sur les IC et leurs Annexes.**

PRINCIPAUX PARCOURS « CLASSIQUES » :

- Triangles (Dériveurs, habitables, catamarans, PAV).
- Trapèzes (Dériveurs, PAV).
- Bananes (Habitable, catamarans).

Ces types de parcours ne sont pas figés : → Se référer aux règles de classe et/ou aux instructions de la FFV ou de WORLD SAILING

IMPLANTER LE PARCOURS :

Le Comité de Course doit diriger l'implantation du parcours. Il va travailler avec le mouilleur dont le rôle est primordial. Il faut faire en sorte de :

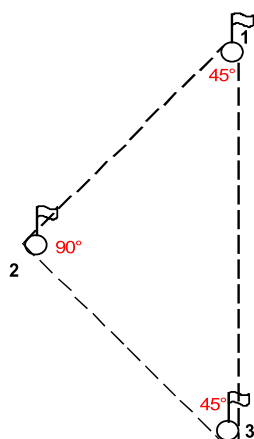
- Respecter la zone de course.
- Tenir compte de la direction du vent et de l'état de la mer.
- Prévoir les bascules éventuelles.
- S'assurer qu'aucun obstacle ne peut gêner le déroulement de la course.

Il est préférable, lorsque le vent est stable en direction de mouiller le parcours avant l'arrivée des concurrents sur la zone de course.

Dans le cas contraire, il est souhaitable de mouiller une bouée pour marquer l'emplacement du parcours en tenant compte des « tendances ». La ligne de départ et la bouée au vent seront mouillées juste avant le début de la procédure de départ.

Les autres marques seront mouillées durant le déroulement de la procédure.

PARCOURS TRIANGLE



SUPER OLYMPIQUE

D - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - A

SUPER OLYMPIQUE

D - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - 1 - 2 - 3 - A

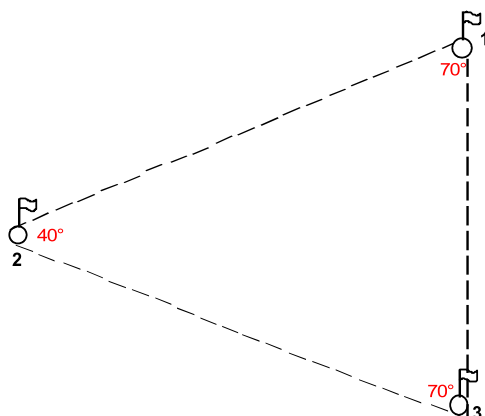
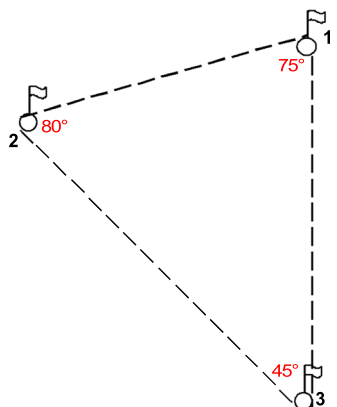


PLANCHE À VOILE

D - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - A



CATAMARAN

Groupes 1 et 2

D - 1 - 3 - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - A

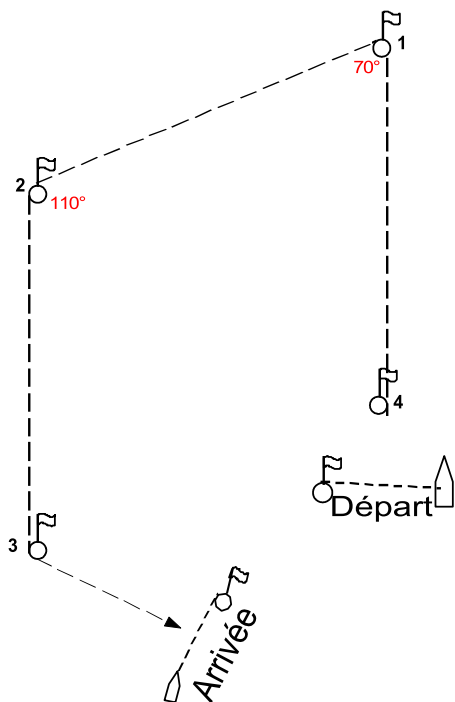
Groupes 3 et 4

D - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - A

Observation :

Les départs et les arrivées peuvent être réalisés respectivement avec les marques 3 et 1 ou être décalés sous le vent et au vent des mêmes marques.

PARCOURS TRAPÈZE



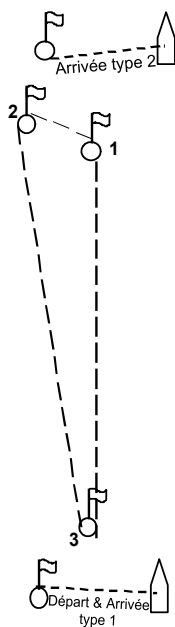
Parcours « IN »

D - 1 - 2 - 3 - 2 - 3 - A

Parcours « OUT »

D - 1 - 4 - 1 - 2 - 3 - A

PARCOURS BANANE



Type 1

D - 1 - 2 - 3 - 1 - 2 - A

Type 2

D - 1 - 2 - 3 - 1 - 2 - 3 - A

LA LIGNE DE DÉPART

Le départ est, tant pour les concurrents que pour le Comité de Course, l'un des moments les plus importants de la course.

L'espace et le temps dans lesquels se développe l'action sont forcément réduits et les risques d'incidents entre les concurrents en sont augmentés d'autant.

Il est certain que le départ est, sur le plan tactique, décisif pour la suite de la course. Cela implique une **exigence de « justice »** aussi grande que possible pour l'ensemble des concurrents afin qu'ils puissent disputer la course à **« égalité de chance »**.

Le Comité de Course portera une très grande attention aux caractéristiques de la ligne de départ à savoir :

- Les marques (conformes à la définition des IC),
- L'emplacement (conforme aux indications des IC),
- L'orientation (en principe perpendiculaire à l'axe du parcours elle doit cependant permettre un départ équitable en n'importe quel point),
- La longueur (suffisante pour que tous les concurrents puissent partir en même temps).

Le Comité de Course devra établir si les concurrents ont pris un bon départ. Sinon, il devra rappeler les bateaux en infraction ou redonner un autre départ.

DÉFINITIONS RCV :

PRENDRE LE DÉPART : Un bateau prend le départ quand, ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement coupe la ligne de départ en direction de la première marque.

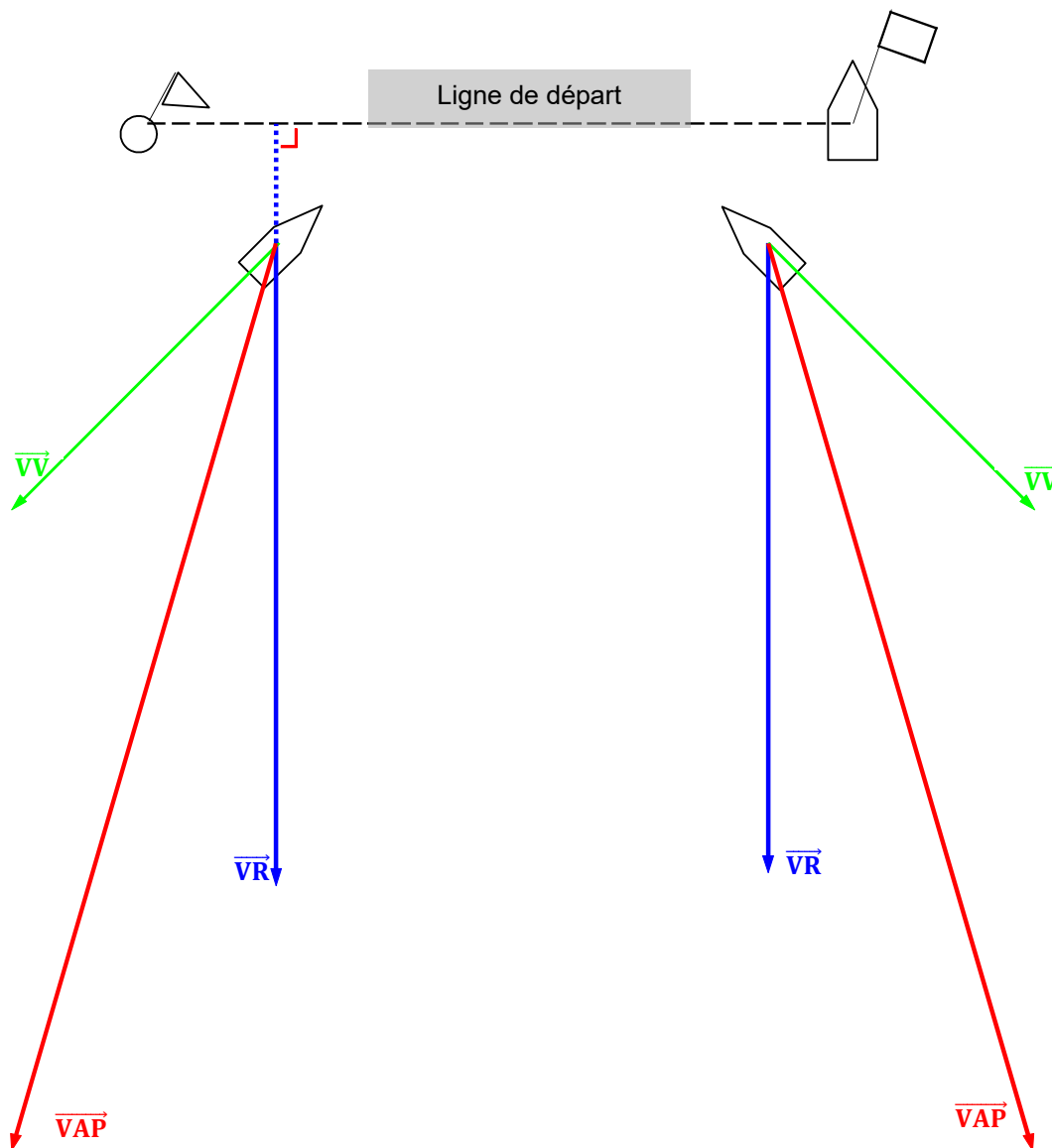
EN COURSE : Un bateau est en course depuis son signal préparatoire et jusqu'à ce qu'il finisse et dégage la ligne et les marques d'arrivée ou qu'il abandonne, ou jusqu'à ce que le comité signale un rappel général, un retard ou une annulation.

MOUILLER LA LIGNE DE DÉPART

SANS COURANT

Données :

- Vent réel = 10 kts
- Vitesse des voiliers = 6 kts



Les 2 voiliers (tribord et bâbord) sont soumis à un vent apparent ($\overrightarrow{VAP}$) qui est la somme vectorielle du vent réel ($\overrightarrow{VR}$) et du vent vitesse ($\overrightarrow{VV}$).

Si la ligne est perpendiculaire au vent réel, celle-ci est alors parfaitement neutre.

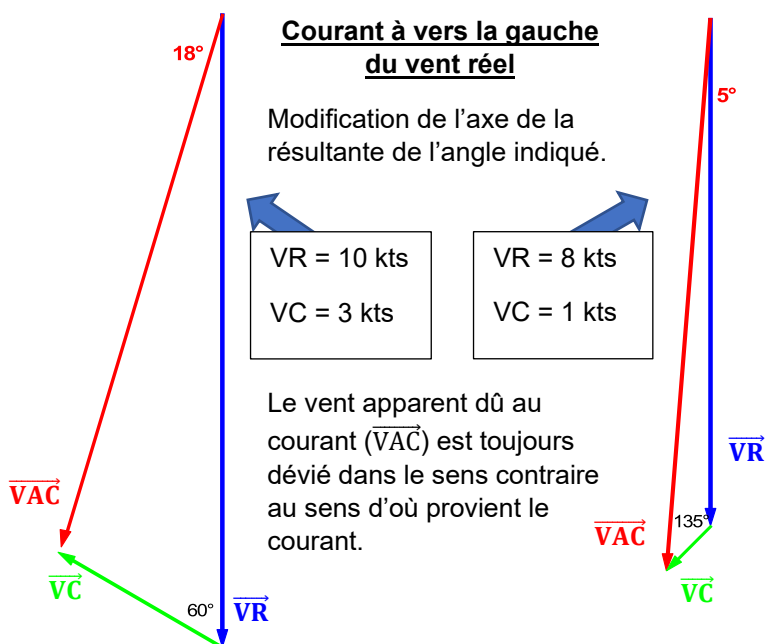
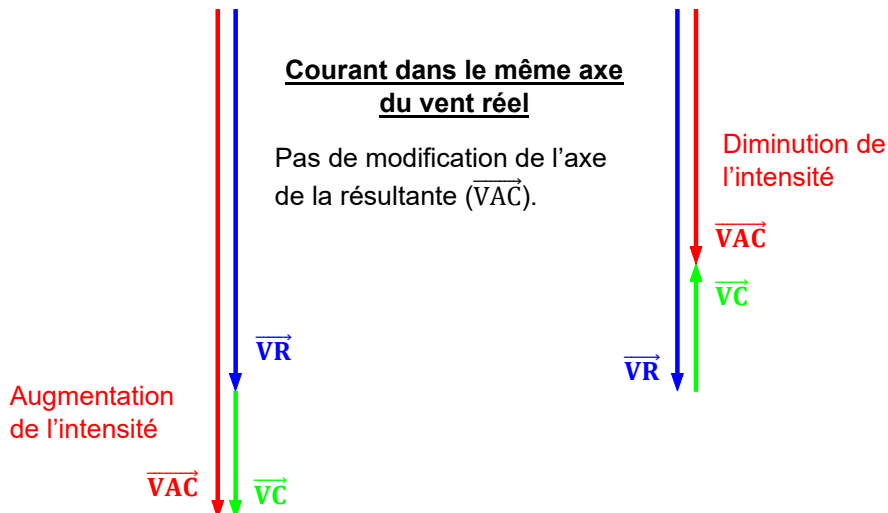
L'observation de l'évolution des voiliers est un indicateur très précieux pour l'orientation de la ligne.

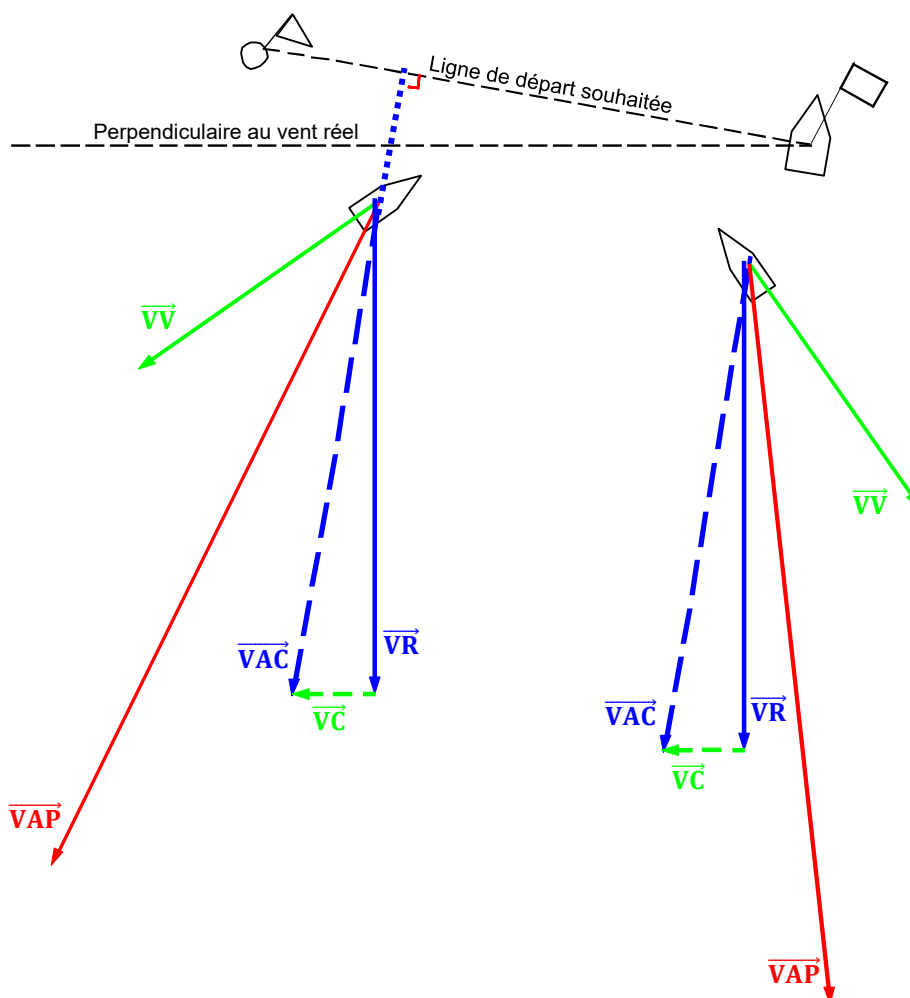
AVEC DU COURANT

Actions du courant

Données :

- Vent réel = 8 kts
- Vitesse des voiliers = 2 kts



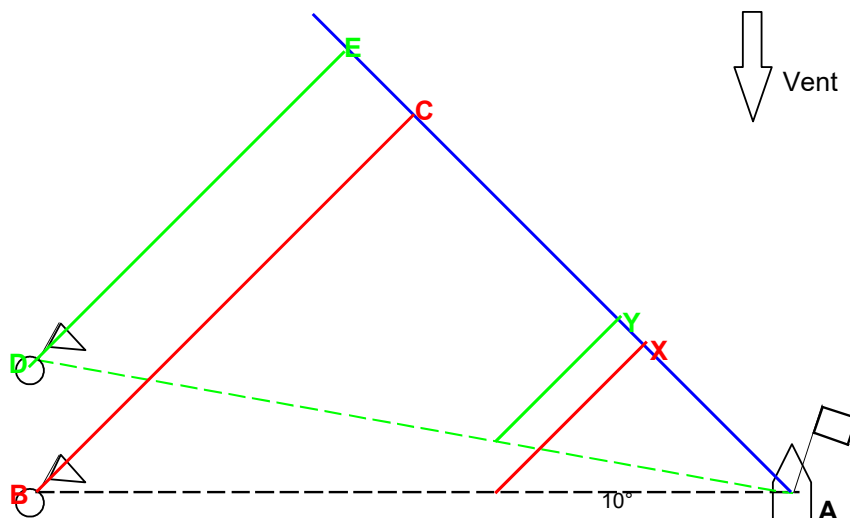


Les 2 voiliers (tribord et bâbord) sont soumis à un vent apparent ($\overrightarrow{VAP}$) qui est la somme vectorielle du vent apparent courant ($\overrightarrow{VAC}$) et du vent vitesse ($\overrightarrow{Vv}$).

Si la ligne est perpendiculaire au vent apparent courant, celle-ci est alors parfaitement neutre.

Le VAC correspond au vent mesuré par un bateau immobile sur l'eau mais non ancré.

GAIN AU VENT



Cas n° 1 : Ligne neutre → $AB = BC$ (Le voilier tribord amure est avantagé puisque prioritaire).

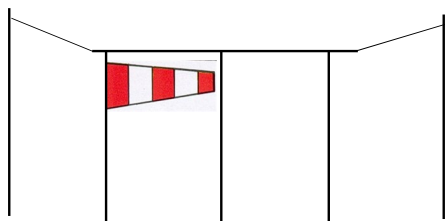
Cas n° 2 : Ligne avantagé de 10° bâbord $AE > DE$ (le voilier bâbord amure peut passer devant le voilier tribord).

NB : Plus la ligne est longue, plus l'avantage est grand ($CE > YX$).

ANGLE LONGUEUR de la ligne	1°	3°	5°	7°	10°
50	0,85	2,6	4,35	6,15	8,8
100	1,7	5,2	8,7	12,3	17,6
200	3,4	10,4	17,4	24,6	35,2
400	6,8	20,8	34,8	49,2	70,4
600	10,2	31,2	52,2	73,8	105,6

PROCÉDURE DE DÉPART

AVANT LE SIGNAL D'AVERTISSEMENT



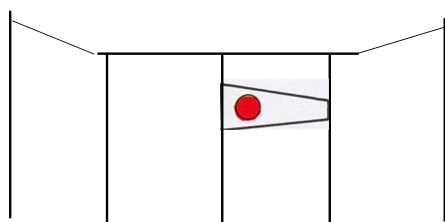
Si le signal d'avertissement ne peut être envoyé à l'heure exacte fixée par l'avis de course (ou les IC ou les annexes), ou s'il doit être retardé.

Le pavillon Aperçu doit être envoyé.

Il signifie : Les courses dont le départ n'a pas été donné sont **retardées**.

Le signal d'avertissement ou un autre signal sera fait une minute après l'affalée.

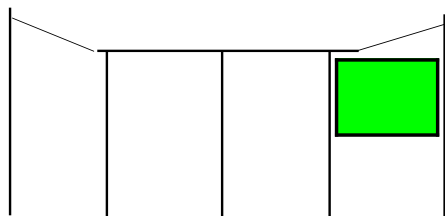
Voir : Aperçu / H et Aperçu / A.



Désignation du parcours dans le cas de plusieurs possibilités par l'envoi de la flamme numérique correspondante.

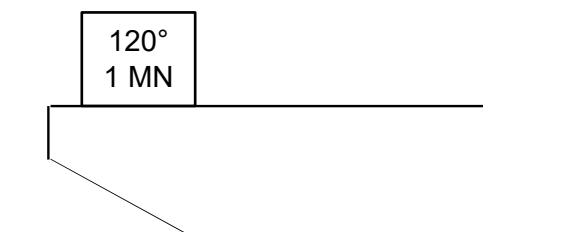
« Effectuez le parcours N° 1 »

Indication suivant les Annexes aux IC.



Pavillon vert.

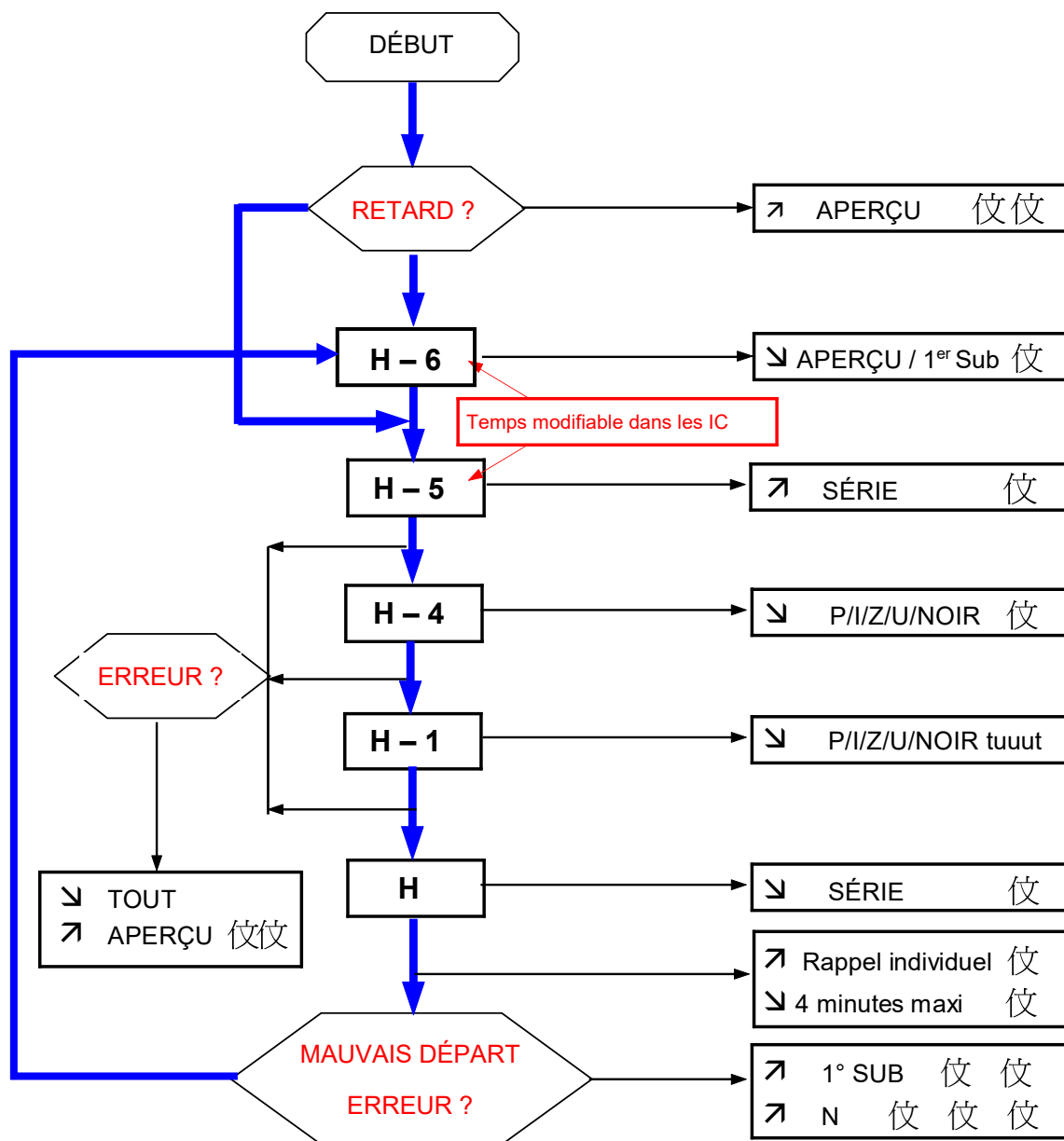
« Toutes les marques doivent être laissées à tribord » ou « la bouée de dégagement doit être laissée à tribord » (voir annexes).



Cap compas et distance (facultatif).

Relèvement du cap compas et distance approximative de la première marque à contourner.

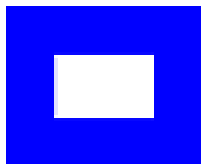
LES TEMPS



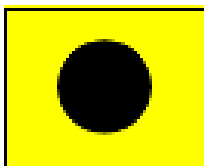
Nota : 仗 correspond à un signal sonore bref
tuuut correspond à un signal sonore long

LES SIGNAUX PRÉPARATOIRES

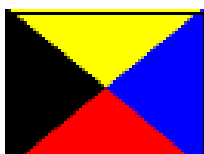
RÈGLES 30.X



Le pavillon P (papa), doit-être le signal préparatoire à privilégier. Il impose aux coureurs étant au-dessus de la ligne de départ au moment du départ à redescendre sous la ligne pour prendre le départ.



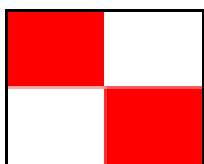
Le pavillon I (india) impose aux coureurs étant au-dessus de la ligne de départ au moment du départ à revenir du côté pré-départ en passant par les extrémités de la ligne pour prendre le départ.



Le pavillon Z (zulu) impose aux coureurs de ne pas se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la 1^{re} marque pendant la dernière minute avant le signal de départ. S'il enfreint cette règle, il reçoit une pénalité de 20% sans instruction.

Cette pénalité est calculée selon la règle 44.3-(c).

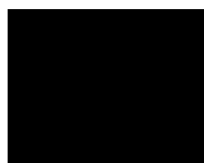
Les actions sans instructions doivent être affichées sur le tableau officiel.



Le pavillon U (uniform) impose aux coureurs de ne pas se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la 1^{re} marque pendant la dernière minute avant le signal de départ. S'il enfreint cette règle, il doit être disqualifié sans instruction sauf si le départ est redonné ou si la course est recourue.

Le pavillon noir (black) impose les mêmes caractéristiques que le U sauf que les coureurs restent disqualifiés même si le départ est redonné ou si la course est recourue, sauf si elle est annulée ou retardée AVANT le signal de départ.

Si un rappel général est signalé ou si la course est annulée APRÈS le signal de départ, les BFD doivent être affichés avant le prochain signal d'avertissement et ils ne doivent pas y participer. S'ils y participent, la DSQ devient DNE (non retirable).

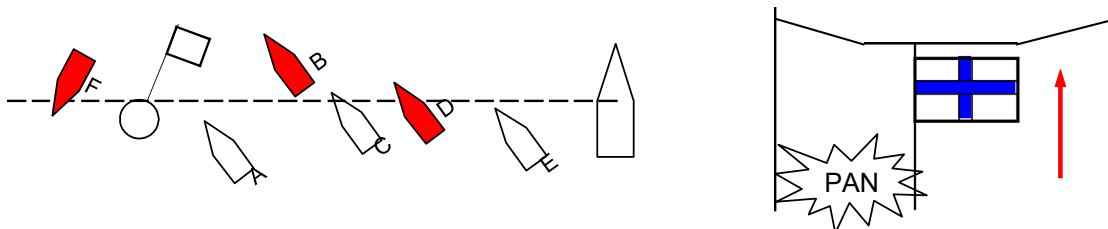


RAPPEL INDIVIDUEL

RCV 29.1 :

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcouru de la ligne de départ, ou qu'il doit se conformer à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que tous ces bateaux soient revenu du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements et se soient conformés à la règle 30.1 si elle s'applique, mais pas plus de 4 minutes après le signal de départ, ou une minute avant tout signal de départ ultérieur, si cela est plus tôt. Si la règle 30.3 ou 30.4 [PAVILLON U ET NOIR] s'applique, cette règle ne s'applique pas.

NB : Un signal sonore doit impérativement accompagner l'envoi du « X ».

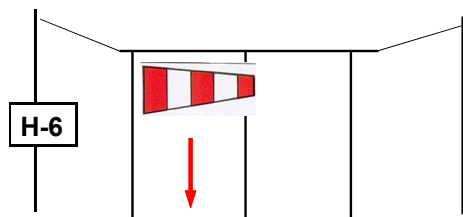


Tant que les trois bateaux B, D, F n'ont pas réparé leur faute, le pavillon X reste en l'air 4 mn maxi). Il sera obligatoirement amené en même temps que le dernier voilier franchit correctement la ligne de départ. Les bateaux n'ayant pas réparé leur faute seront notés **OCS** (On the Course Side) sur l'ordre d'arrivée.

NB : Si le pavillon « X » n'a pas été envoyé, il ne peut y avoir de OCS sur l'ordre d'arrivée.

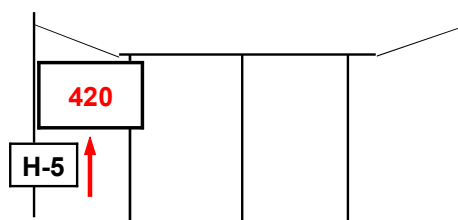
Il n'y a pas de « rappel individuel » sous les pavillons « U » et « Noir ».

EXEMPLE DE PROCÉDURE DE DÉPART

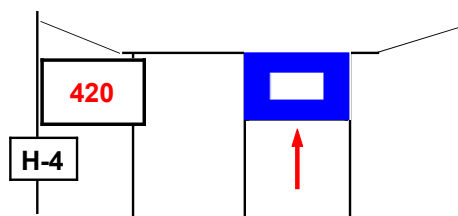


Le signal d'avertissement n'ayant pu être donné à l'heure prévue, le pavillon aperçu avait été envoyé.

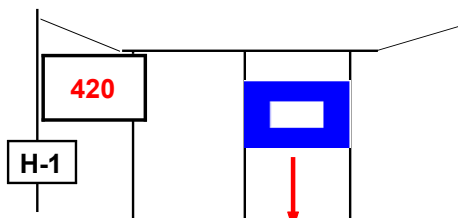
Le pavillon Aperçu est affalé.
Prochain signal dans 1 minute.



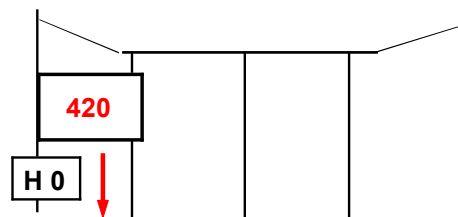
Le pavillon 420 est envoyé.
C'est le signal d'avertissement pour la série 420.



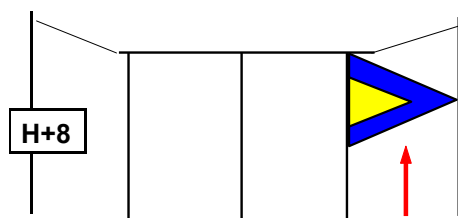
Le pavillon P est envoyé.



Le pavillon P est affalé.
La règle de la minute est en application.



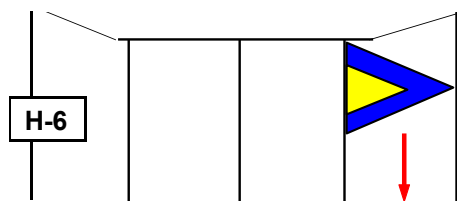
Le pavillon 420 est affalé.
C'est le signal de départ pour les 420.



Le 1° substitut est envoyé.
C'est un rappel général.

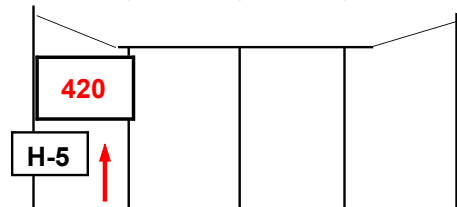


Après le rappel général de la [page 22](#), les concurrents sont revenus et le comité de course est prêt à recommencer la procédure de départ.



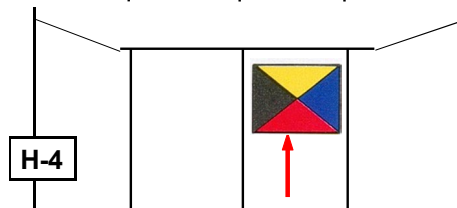
Le 1° substitut est affalé.

Le signal d'avertissement est dans 1 minute.



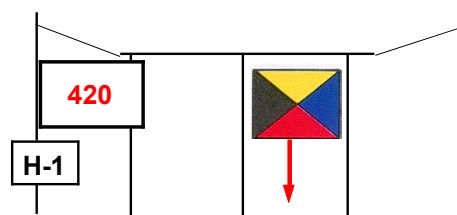
Le pavillon 420 est envoyé.

C'est le signal d'avertissement.



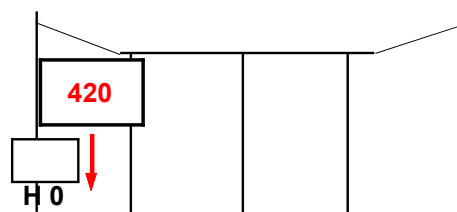
Le pavillon Z est envoyé.

C'est le signal préparatoire.

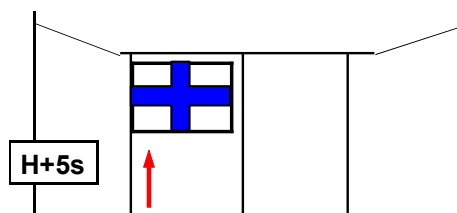


Le pavillon Z est affalé.

La règle 30.2 est en application.

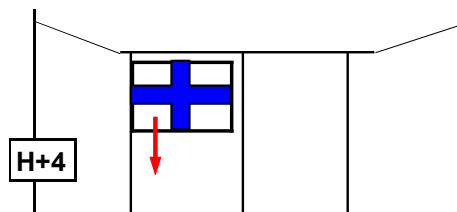


Le pavillon 420 est affalé.



Le pavillon X est envoyé.

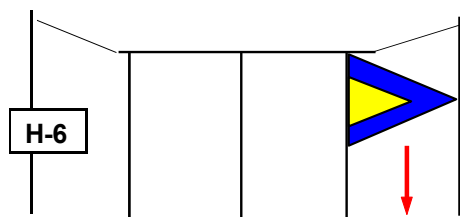
C'est un rappel individuel.



Le pavillon X est affalé.

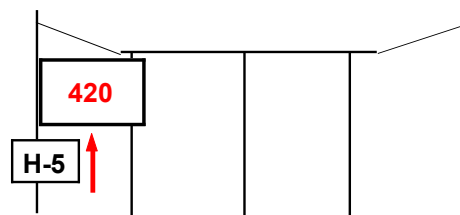
Les 4 minutes étant écoulées, il y aura des **OCS** à l'arrivée.

Après le rappel général de la [page 22](#), les concurrents sont revenus et le comité de course est prêt à recommencer la procédure de départ. Il décide d'utiliser la procédure avec le pavillon NOIR.



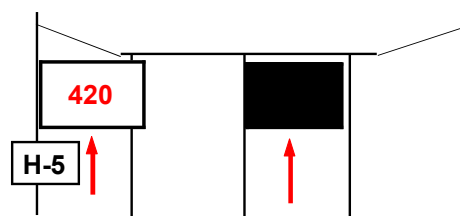
Le 1° substitut est affalé.

Le signal d'avertissement est dans 1 minute.



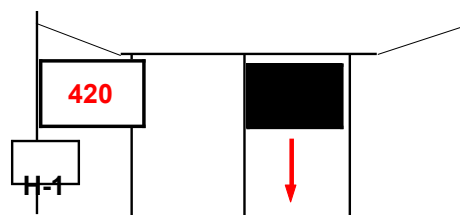
Le pavillon 420 est envoyé.

C'est le signal d'avertissement.



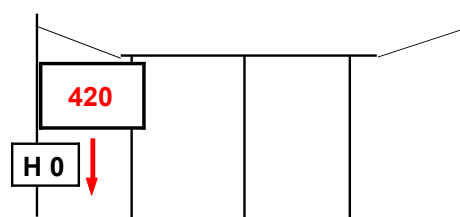
Le pavillon noir est envoyé.

C'est le signal préparatoire.



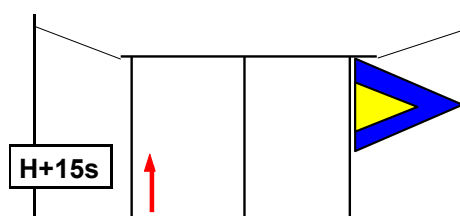
Le pavillon NOIR est affalé.

C'est le départ.



Le pavillon 420 est affalé.

C'est le départ.



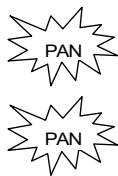
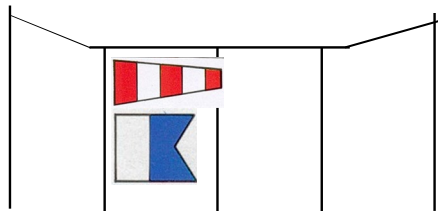
Le 1° substitut est envoyé.

C'est un rappel général.

Il y aura des sanctions **BFD** (Black Flag Disqualified). Les concurrents identifiés ne pourront pas reprendre le départ. Leur N° sera affiché sur un tableau avant la reprise de la procédure.

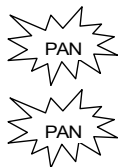
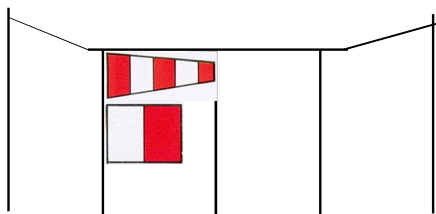
LES PROCÉDURES PARTICULIÈRES

AVANT LE SIGNAL DE DÉPART



Pavillon APERÇU au-dessus de A.

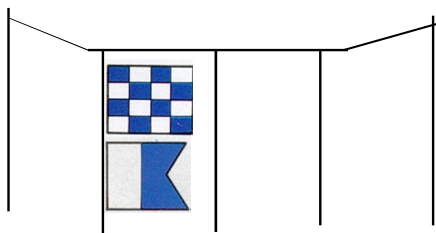
Toutes les courses dont le départ n'a pas été donné sont retardées à une date ultérieure. Plus de courses aujourd'hui.



Pavillon APERÇU au-dessus de H.

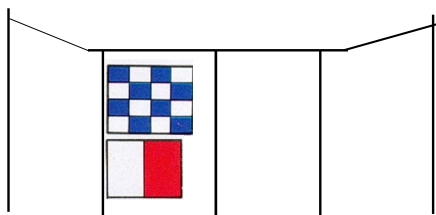
Toutes les courses dont le départ n'a pas été donné sont retardées. Des signaux ultérieurs seront envoyés à terre.

APRÈS LE SIGNAL DE DÉPART



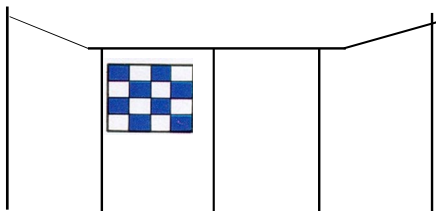
Pavillon N au-dessus de A.

Toutes les courses sont annulées. Il n'y aura pas d'autre départ aujourd'hui.



Pavillon N au-dessus de H.

Toutes les courses sont annulées. Des signaux ultérieurs seront envoyés à terre.



Pavillon N.

Toutes les courses sont annulées. Des signaux ultérieurs seront envoyés dans la zone de départ.
Ce signal sera amené une minute avant le prochain signal d'avertissement.

PENDANT LA COURSE

1- ÉVALUER LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE DÉROULEMENT.

- 1 - 1 Les changements de direction du vent
- 1 - 2 L'évolution de la force du vent et de l'état de la mer.
- 1 - 3 La progression des concurrents.
- 1 - 4 Les moyens de sécurité.

2- ÉTABLIR LES RELATIONS ENTRE LES FACTEURS ET PRENDRE UNE DÉCISION.

- 2 - 1 Modification du parcours
- 2 - 2 Réduction du parcours.
- 2 - 3 Annulation de la course.

3- ÉVALUER LES MODIFICATIONS DU PARCOURS.

- 3 - 1 La prise de décision.
- 3 - 2 La mise en œuvre.

4- ÉVALUER LA RÉDUCTION DU PARCOURS.

- 4 - 1 La prise de décision.
- 4 - 2 La mise en œuvre : *avant le départ - après le départ.*

5- ÉTUDIER L'ANNULATION DE LA COURSE.

- 5 - 1 La prise de décision.
- 5 - 2 La mise en œuvre.

6- ASSURER LA RÉGULARITÉ DE LA COURSE.

- 6 - 1 Application de la règle 28 « effectuer le parcours ».
- 6 - 2 Application des règles de course.
- 6 - 3 Application des autres règles

LES ARRIVÉES

1. ÉTABLIR LA LIGNE D'ARRIVÉE.

- 1.1. Définition et position de la ligne d'arrivée.
- 1.2. Longueur de la ligne d'arrivée.
- 1.3. Orientation de la ligne d'arrivée.
- 1.4. Direction du vent. Influence du courant.
- 1.5. Mise en place de la ligne d'arrivée.
- 1.6. Envoi des pavillons. Double pointage éventuel.

2. ENREGISTRER LES ARRIVÉES.

- 2.1. Quels concurrents doit-on enregistrer à l'arrivée ?
- 2.2. Enregistrement pratique des ordres d'arrivée.
- 2.3. Composition des équipes de pointage. Notation des N° de voile.
- 2.4. Notation des heures de passage ou des temps réels.
⚠ Pour les interséries il faut enregistrer les heures avec les secondes.
- 2.5. Notation des intentions de réclamation et / ou des reconnaissances de faute.
- 2.6. Fermeture de la ligne d'arrivée.

3. ÉTABLISSEMENT DE L'ORDRE D'ARRIVÉE APRÈS LA COURSE.

- 3.1. Cet établissement est de la responsabilité du Président du Comité de Course.
- 3.2. Ne figurent pas sur cet ordre :
 - Les non partants (DNS, DNC).
 - Les abandons (DNF, RET).
 - Les non arrivés au sens de « finir la course » (DNF).
Les voiliers hors délai (DNF).
 - Les voiliers ayant enfreint la règle du pavillon « I » (OCS).
 - Les voiliers ayant enfreint la règle du « pavillon NOIR » (BFD).

NB : L'ordre d'arrivée doit être affiché au tableau officiel pour l'information des concurrents.

ÉTABLIR LE CLASSEMENT

Après l'arrivée à terre, le Comité de course doit établir les classements.

- 1- Afficher les sanctions éventuelles (OCS, BFD, ZFP)
- 2- Collectionner et étudier les incidents signalés par les commissaires (abordage des marques, parcours non effectué, défauts d'émargement, infractions à la jauge...).
- 3- Établir les réclamations éventuelles (attention à l'heure limite de dépôt des réclamations).
- 4- Établir le compte rendu des courses et le transmettre au Jury.
- 5- Vérifier les résultats fournis par l'informatique (sanctions directes du CC et prise en compte des décisions du Jury).
- 6- Afficher les résultats.

ACTIONS DIRECTES DU COMITÉ DE COURSE

La règle **A5** prévoit que le Comité de Course n'a pas besoin de réclamer quand un voilier manque à prendre le départ ou à finir, dans le sens prévu pour ces deux termes dans les **Définitions**. Il en est de même pour les sanctions concernant les règles 30.2, 30.3, 30.4, 44.3(a) et 78.2.

Ceci signifie implicitement que toutes les autres fautes observées par le CC doivent faire l'objet d'une réclamation, y compris quand le voilier ne fait pas le parcours prescrit ou passe une marque de parcours du mauvais côté.

RÉCLAMATIONS DU COMITÉ DE COURSE

L'action du CC pour un incident observé sur l'eau (hors ce qui concerne la règle A5) entre dans le champ des réclamations.

La règle 61.3 impose au CC de déposer sa réclamation dans le même délai que les concurrents. Cependant, le CC peut signifier (par affichage) son **intention de réclamer** 61.1 (b) dans le délai prescrit, et pourra ensuite déposer sa réclamation dans le délai accordé par le Jury.

Notons que l'intention de réclamer n'est pas forcément suivie d'une réclamation ; le CC pouvant juger que les faits décrits par un commissaire sont notoirement insuffisants ou imprécis.

CLASSEMENT

Le Président du CC doit veiller à l'établissement du classement conformément à l'**annexe A des RCV** compte tenu du système de classement éventuellement précisé dans les IC et des décisions du Jury.