

Gérer une ligne de départ en flotte

A large fleet of sailboats, mostly with white sails, is spread across a body of water under a hazy sky. The boats are densely packed in some areas and more sparse in others, creating a sense of a large-scale sailing event. The text 'Gérer une ligne de départ en flotte' is superimposed in a large, black, sans-serif font over the upper half of the image.

**Document support du colloque 2022 de la LVNA
Hélène LA SALMONIE et Sylviane ANNONIER
Membres de la CRA**

Sommaire

Avant le départ :

- **Départ et IC**
- **choix du signal préparatoire**
- **La théorie: longueur et orientation**

Pendant:

- **Ajustements de dernière minute**
- **La visée et les rappels**
- **La communication avec le viseur**

Après

- **L'annulation**
- **La vérification des n°**
- **La communication avec l'arrivée**
- **L'affichage**

Les textes qui vont entrer en jeu

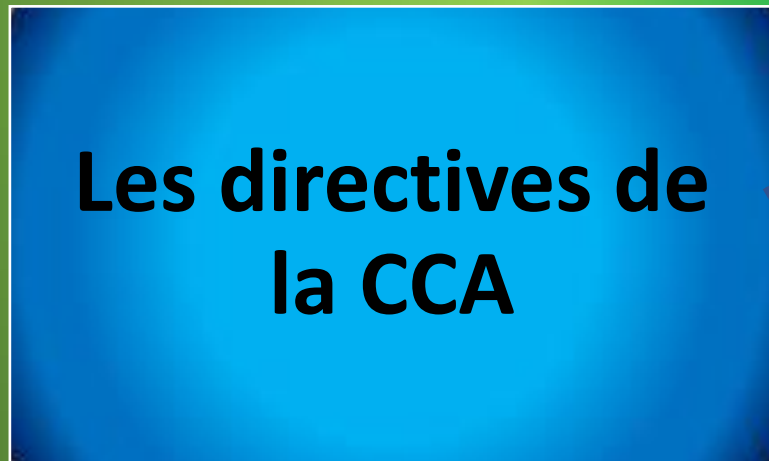


Les RCV



**Les
recommandations
de la CCA**

[recommandations-cca_2021_2022.pdf \(ffvoile.fr\)](https://ffvoile.fr/recommandations-cca_2021_2022.pdf)



**Les directives de
la CCA**

[DirectivesCCA_2021_2024.pdf \(ffvoile.fr\)](https://ffvoile.fr/DirectivesCCA_2021_2024.pdf)



Départ



**Les
recommandations
de la world sailing**

[Recommandations course en flotte \(ffvoile.fr\)](https://ffvoile.fr/Recommandations_cOURSE_en_flotte)

Avant le départ

Ce qu'il faut prévoir dans les IC

- Les instructions de course doivent contenir la description de la ligne de départ, les pavillons de classe[...] (RCV J2.1.5).
- Le pavillon orange n'est pas dans les RCV, il faut qu'il soit prévu dans les IC.
- Les recommandations de la CCA
Les présentes recommandations, à l'usage des arbitres, annulent toutes les précédentes. Elles sont valables jusqu'au 31 décembre 2022.
- MATERIALISATION LIGNE DE DEPART

La ligne de départ matérialisée par deux bateaux doit être privilégiée (sauf pour les départs au travers pour des supports rapides comme le slalom en windsurf et en kiteboard). Si les possibilités matérielles ne le permettent pas, le bateau (côté viseur) peut être remplacé par une bouée.

La règle 27

- RCV 27.1: Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course doit, par un signal ou d'une autre manière, indiquer le parcours à effectuer s'il n'a pas été précisé dans les instructions de course, et il peut remplacer un signal de parcours par un autre et signaler que le port d'un équipement individuel est obligatoire (envoi du pavillon Y avec un signal sonore).



Pavillon Y

Choix du signal préparatoire

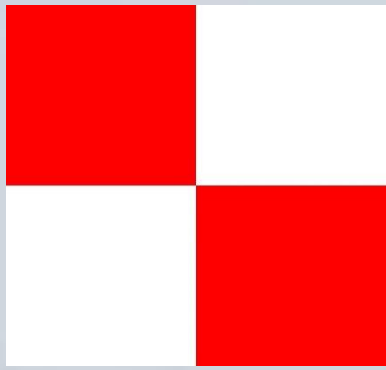
- Les recommandations de la CCA

Les présentes recommandations, à l'usage des arbitres, annulent toutes les précédentes. Elles sont valables jusqu'au 31 décembre 2022.

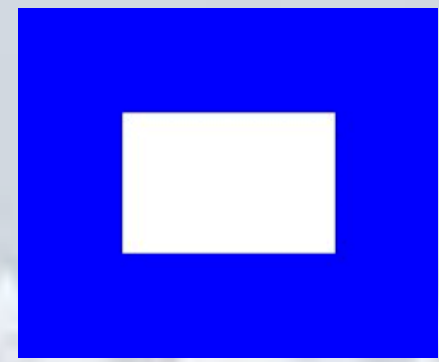
• PROCEDURE DE DEPART

L'utilisation du pavillon P comme premier signal préparatoire est la procédure à privilégier.

Le pavillon U (RCV 30.3) peut être utilisé comme premier signal préparatoire pour des flottes importantes, mais il ne devrait pas être utilisé comme deuxième signal préparatoire sur une séquence de départs d'une course.



U ou P ?



- **Le pavillon U** peut être utilisé comme premier départ pour des grandes flottes (>30) (ffvoile) (>10 WS)
- Ou sur demande de la classe
- Si il y a un rappel général
 - Et que la ligne est correcte = NOIR
 - Et si la ligne n'est pas bonne on rectifie et = U
- Le nombre de bateaux va donc aider au choix (ainsi que la présence ou non d'un viseur).
- Sous P, il faut choisir très vite entre rappel individuel ou général, et il faut surveiller les réparations. **Sous U, pas de rappel individuel**

Les directives de la CCA

Les présentes directives, à l'usage des arbitres, annulent toutes les précédentes. Leur durée de validité est celle des Règles de Course à la Voile 2021-2024

...

- **DEPART SOUS PAVILLON NOIR**

- Lors d'une première procédure de départ de chaque course, le pavillon « Noir » ne doit pas être utilisé, sauf circonstance exceptionnelle.

- **ATTENTION : il n'y a pas de rappel individuel sous pavillon noir !** (puisque'on ne peut pas réparer la faute)

...

Longueur de la ligne

les recommandations de la FFVoile



La longueur de la ligne de départ est égale au nombre de bateaux multiplié par la longueur du bateau plus 10 à 50%

Cette longueur peut varier en fonction de la manœuvrabilité et de la vitesse des bateaux.

Des conditions de vent et de mer

De la force et de l'orientation du courant (prochain chapitre)

On compte 33
420 sur l'image

150m min

Orientation de la ligne

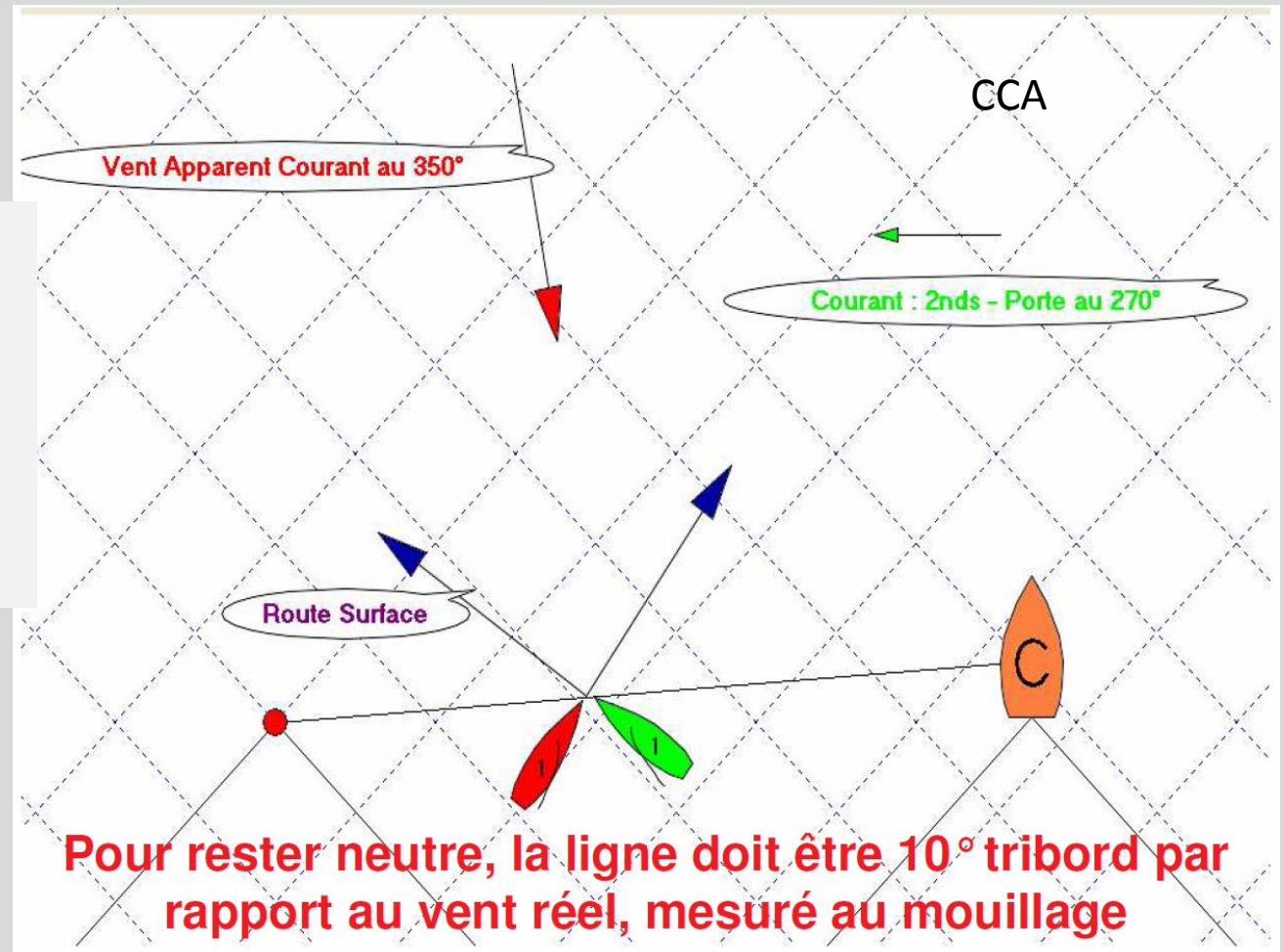
6. La ligne de départ (WS)

6.1. Les lignes de départ au près seront en principe mouillées perpendiculairement au vent moyen. Le courant, le côté favorable du parcours, les variations de vent prévues et autres aléas peuvent justifier de s'écarter de cette recommandation.



A savoir:

- Il faut remonter la ligne du côté d'où vient le courant.
- Il est prudent d'allonger la ligne.



Un exemple aux J.O.

Longueur de ligne?
Orientation?

23 lasers = 146m



Anticiper

- **S'organiser avec le viseur on verra plus tard comment communiquer.**
- **En cas de rappel général, prévoir un zodiac de la surveillance muni du 1^{er} substitut.**
- **Avant de partir s'assurer d'avoir la liste de tous les concurrents!**



Pendant la procédure

La règle 27

- 27.2 Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course peut déplacer une marque de départ.

La règle 29

• 29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque se trouve du côté parcours de la ligne de départ [...]

équipage et équipement ont disparu dans la nouvelle règle



Le corps du barreur
ne déclenche pas un
rappel

Le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. [...]

En aucun cas, un rappel individuel sera signalé plus de 5 secondes après le signal de départ (WS)

La visée

C.Gaumont et WS

- Un départ se construit petit à petit, et la visée ne peut se réduire à une photo au top départ

- La visée doit être effectuée par 2 personnes à chaque extrémité (dont une est le président du Comité de Course sur le bateau comité)

- Les viseurs doivent être disponibles pour une convocation le soir.

- L'enregistrement doit commencer avant la minute, et le signal de celle-ci audible sur la bande (90 sec avant le départ à peu près) .
- Toutes les informations permettant la reconstitution du départ doivent être enregistrées (l'épreuve, le jour, le numéro de la course, conditions de navigation, orientation de la ligne, distance par rapport à la ligne, positions relatives des bateaux,...)
- Si un ou plusieurs bateaux coupent le ligne, il faut que ce soit énoncé clairement.
- Les enregistrements doivent être conservés (demandes de réparation, voire de réouverture)

Communication avec le viseur

Le viseur et le président du comité doivent s'entendre sur leur mode de communication avant la régates.

Cette communication sera différente selon que le départ se fait sous « P » ou sous « U »

Si le président annonce « Bon départ » motus du viseur.

Si aucune annonce n'est faite immédiatement le viseur parle : « ok », « 2 sur 3 » ou « trop »

Le président peut aussi demander au viseur d'attendre qu'il l'interpelle et il fait ses annonces à ce moment.

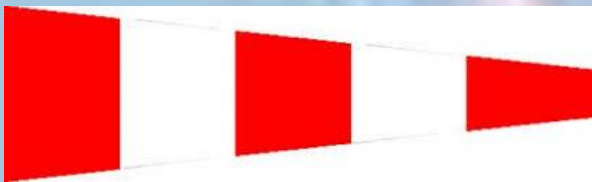
En général on évite de donner les numéros à la VHF avant d'avoir vérifié qu'ils existent.

La règle 27

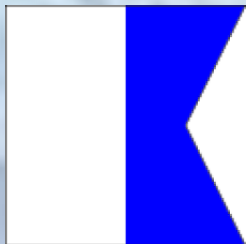
RCV 27.3 : Avant le signal de départ le comité de course peut pour quelque raison que ce soit :

- **retarder (envoi du pavillon Aperçu, Aperçu sur H ou Aperçu sur A, avec 2 signaux sonores)**
- **ou annuler la course (envoi du pavillon N sur H ou N sur A avec 3 signaux sonores).**

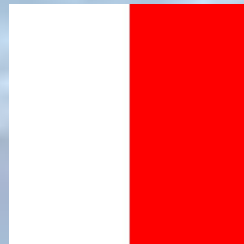
Attention : l'envoi du pavillon H exigera des signaux ultérieurs à terre.



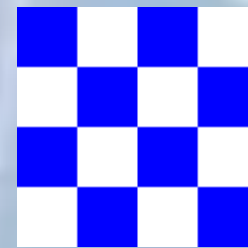
« Aperçu » Retard



Alpha



Hôtel



« N » Annulation

Retarder une course pendant la procédure de départ.

WS: 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.

- La position des bateaux indique qu'il y a un côté favorable dans la tête des concurrents
- Une réduction de la visibilité empêche les viseurs d'identifier les bateaux partis prématurément
- Un changement de conditions d'utilisation du pavillon O
- Une marque qui dérive
- Une erreur significative dans le timing
- D'autres bateaux interférant avec les bateaux en course.

Rappel général

- RCV 29.2: quand au signal de départ le comité de course est dans l'incapacité d'identifier les bateaux qui sont du côté parcours de la ligne de départ,
- ou ceux auxquels la règle 30 s'applique (UFD ou BFD),
- ou quand il y a eu une erreur dans la procédure de départ,
- le comité de course **peut** signaler un rappel général (envoi du 1^{er} substitut avec 2 signaux sonores).
- Le signal d'avertissement pour un nouveau départ pour la classe rappelée doit être fait une minute après l'affalé du 1^{er} sub.
- *(WS) 9.1 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.*
- On l'a vu précédemment un zodiac doit être prévu avec son 1^{er} substitut.

Juste après le départ

- Si le comité découvre une erreur dans la procédure de départ (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.
- L'idéal est de s'apercevoir de l'erreur avant le signal de départ. On est une équipe sur le bateau comité, chacun doit être vigilant.

Après le départ

C'est parti !

- vérification des n° de voile: affichage de la liste des bateaux et appel éventuel à l'opérateur résultat.
- Transmission à l'arrivée et affichage des OCS, UFD ou BFD (*abréviations en A 10 annexe classement*)
- Si le comité de course s'aperçoit d'une erreur dans son affichage, il doit modifier le classement. 90.3.(c)

Les recommandations de la CCA:

- AFFICHAGE DES OCS, UFD, ZFP et BFD

Selon les recommandations de la CCA: Les numéros de voile des bateaux identifiés OCS, UFD, ZFP et BFD seront affichés sur le bateau comité avant le signal d'avertissement de la course suivante.

Pour finir un petit mot sur L'arrivée

- La définition de finir a changé :
- Un bateau finit quand une partie quelconque de sa coque coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours (cohérence avec la règle 29 « rappel individuel »), c'est la coque qui compte et non les équipements.
- Il doit avoir effectué la course comme indiqué dans la RCV 28, 3 actions: prendre le départ, effectuer le parcours et finir.
- Attention un bateau reste en course tant qu'il n'a pas dégagé la ligne d'arrivée et les marques d'arrivée (définition de « en course »)
- Après avoir fini, un bateau n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée (28.1), il doit dégager la ligne d'arrivée sans gêner les autres concurrents.

L'arrivée

- Dans les RCV 2021/24 : signaux de course :
- **Changement à l'arrivée : uniquement le Pavillon bleu : « *le mât arborant ce pavillon est une extrémité de la ligne d'arrivée* ».**
- Il n'y a donc plus de pavillon orange et si le orange et le bleu sont hissés (cas où le bateau comité fait **départs et arrivées sur le même bateau et plusieurs flottes**) la visée se fait à partir du mât portant le pavillon bleu
- La ligne doit être relativement courte et bien orientée par rapport au parcours en place, théoriquement perpendiculaire au dernier bord.
- **ATTENTION : dès que le 1^{er} bateau (en règle) franchit la ligne d'arrivée, la course est validée.**

Signaux de course [NEW]

 Pavillon Orange
Le mât arborant ce pavillon est une extrémité de la ligne de départ.

 Pavillon Bleu.
Le mât arborant le pavillon est une extrémité de la ligne d'arrivée

Rappel : en cas de réduction de parcours, la RCV 32.2 précise que la ligne est entre le mât arborant le pavillon S et la marque

 Pavillon V Ecoutez le canal de course pour des instructions de sécurité (voir règle 37)

L'arrivée (suite)

- Tous les bateaux franchissant la ligne d'arrivée doivent être inscrits sur l'ordre d'arrivée. (quoiqu'il arrive !)
- Le magnétophone est indispensable ! Savoir écrire vite et bien est pratique.
- Faire 2 pointages différents afin d'augmenter ses chances de n'oublier personne. Par groupe de 2 : un dicte, l'autre écrit. Il peut aussi être décidé qu'un groupe sera prioritaire sur l'heure s'il ne peut pas tout prendre et l'autre sur les numéros (Rappel: en intersérie, quand on parle de l'heure, on entend «heure, minutes, secondes»).
- En principe, on note une heure d'arrivée et non un temps de course.
- Laisser un espace vide par bateau non noté.

L'arrivée (suite)

- Prendre le temps de se relire. C'est un **ORDRE d'ARRIVÉE** et pas un classement. Ajouter les OCS, UFD, BFD pour les numéros concernés.
- Envoyer une copie à terre (par mail : plus lisible que par SMS)
- Demander à la personne responsable des classements de l'afficher en tant que tel et le plus vite possible pour que les coureurs signalent s'il y a des erreurs.
- Des moyens modernes nous permettent depuis 2021 de mettre en ligne les résultats (demande CCA dans le cadre des RSE = Responsabilité Sociétale Environnementale)

Si on s'aperçoit que des bateaux n'ont pas fait le parcours, on les classe NSC (RCV 28.1). Plus besoin de réclamer contre ces concurrents. |

Hélène La Salmonie-avril 2022

A5 SCORES DETERMINÉS PAR LE COMITÉ DE COURSE

A5.1 Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours* ou qui n'a pas *fini*, ou qui ne s'est pas conformé à la règle 30.2, 30.3, 30.4 ou 78.2, ou qui abandonne ou accepte une pénalité selon la règle 44.3(a), **doit recevoir les points attribués par le comité de course sans instruction**. Seul le jury peut agir autrement sur le classement pour aggraver le score d'un bateau.

A10 ABRÉVIATIONS DE SCORES

NSC N'a pas effectué le parcours

Le Comité de course n'est plus obligé de réclamer contre un bateau qui n'a pas effectué le parcours et peut le classer directement « NSC »

L'arrivée (suite)

- **Ne pas oublier de donner l'heure d'arrivée du dernier bateau de la dernière course du jour au jury (pour chaque classe)**
- Rester à terre le soir en cas d'erreur et de contestation de classement (rien n'est plus difficile à une personne de reclasser un bateau si elle n'a pas fait l'arrivée). Ecrire le nom et le n° de téléphone des responsables de l'arrivée sur les feuilles de pointage pour les contacter si souci.
- Rappel : le président du comité de course reste garant du classement de l'épreuve (RCV 90.3).

Quelques abréviations

(Annexe A : Classement RCV 2021-2024)

- DNC : (did not come to the starting line) : inscrit mais n'est pas venu sur la ligne de départ
- DNS : (did not start) : est venu sur zone mais n'a pas pris le départ
- DNF : (did not finish) : n'a pas fini la course
- **NSC : (not sail the course) (nouveau 2021-2024) : n'a pas effectué le parcours tel qu'il était demandé. Peut être affiché sur l'ordre d'arrivée si le comité de course est sûr de lui**
- Obligé d'être affiché à l'arrivée : tous les bateaux qui se sont trouvés du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ
 - OCS : (on the course side) : a enfreint la RCV 30.1
 - ZFP : (Z flag penalty) : pénalité de 20% selon la RCV 30.2 (voir schéma)
 - UFD : (U flag penalty) : disqualification selon la RCV 30.3
 - BFD : (Black flag penalty) : disqualification selon la RCV 30.4
- RET : (retired) : a abandonné après avoir fini
- DNE : (disqualification that is not exclude) : disqualification qui ne peut être retirée
- RDG : (redress given) : réparation accordée
- TLE : (time limit expired) : délai pour finir la course (remplace HTP sur Freg)

