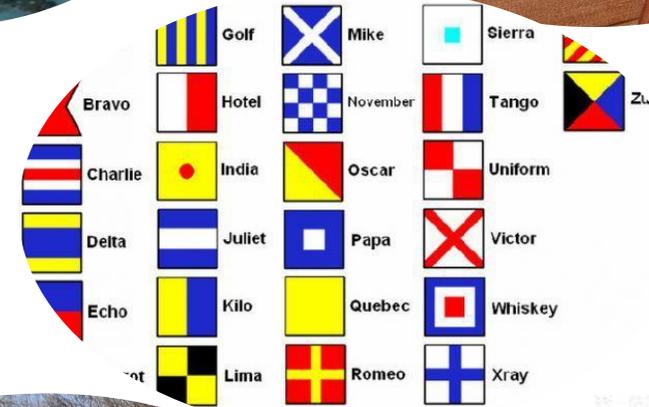


LE COMITE DE COURSE

Contraintes logistiques.

Contraintes logistiques – le matériel, les bateaux, les moyens humains

- S'assurer du matériel détenu par le club organisateur (pavillons, signaux sonores, moyens de communication, ...)
- Posséder son propre matériel, au cas où...
- Vérifier les bateaux mis à disposition (comité, arrivée, les mouillages, ...)
- S'assurer du nombre suffisant de bénévoles sur l'eau.
- Confirmer la présence d'un commissaire aux résultats.



La sécurité – le matériel, les bateaux, les moyens humains

- Mise en place d'un émargement
- Canaux de communication
- Organisation du staff sécurité sur l'eau (leader sécurité)
- Le but : être le plus réactif possible face à une situation d'urgence.



Anticipation et gestion de l'imprévu

La météo, qu'est-ce qu'un modèle météo ?

Un modèle météo est un programme informatique qui va tenter de prévoir le comportement de l'atmosphère en appliquant des règles physiques et mathématiques à des paramètres météo connus. Ces paramètres incluent (entre autres) les données satellites, les relevés des stations, les observations...

Des algorithmes, définis par des ingénieurs météo, se chargent ensuite de sortir des données de prévisions selon un maillage plus ou moins fin. Le maillage varie de 100km (modèle global ou général) à 1km (modèle régional, à maille fine ou haute résolution).

Les données issues de ces modélisations sont à l'origine de toutes nos prévisions météo.

Anticipation et gestion de l'imprévu

La météo, les principaux modèles

- **GFS (Global Forecast System) modèle Américain**

Maille de 22km, vous le retrouvez sur la majorité des sites météo.

Avantages : où que vous vous trouviez dans le monde, GFS saura vous fournir une prévision météo long terme **gratuitement**.

Inconvénients : modèle relativement basique donnant des résultats parfois décevants, surtout localement.

- **ECMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecasts) modèle Européen**

Maille de 9km en fait un excellent outil. (Modèle payant)

Avantages : certainement l'un des meilleurs modèles globaux de par la qualité et la fiabilité des prévisions fournies.

Inconvénients : la qualité a souvent un prix, ce modèle payant est peu répandu en ligne car coûteux.

Anticipation et gestion de l'imprévu

La météo, les principaux modèles

- **ICON (Icosahedral Nonhydrostatic) modèle Allemand**

Maille de 5km et de 22km . (Modèle gratuit)

Avantages : offre une alternative de qualité intéressante sur l'Europe

Inconvénients : et bien, je n'en vois pas vraiment !

- **AROME (Application of Research to Operations at Mesoscale) modèle Français**

Maille de 1km redoutable de précision. (modèle gratuit)

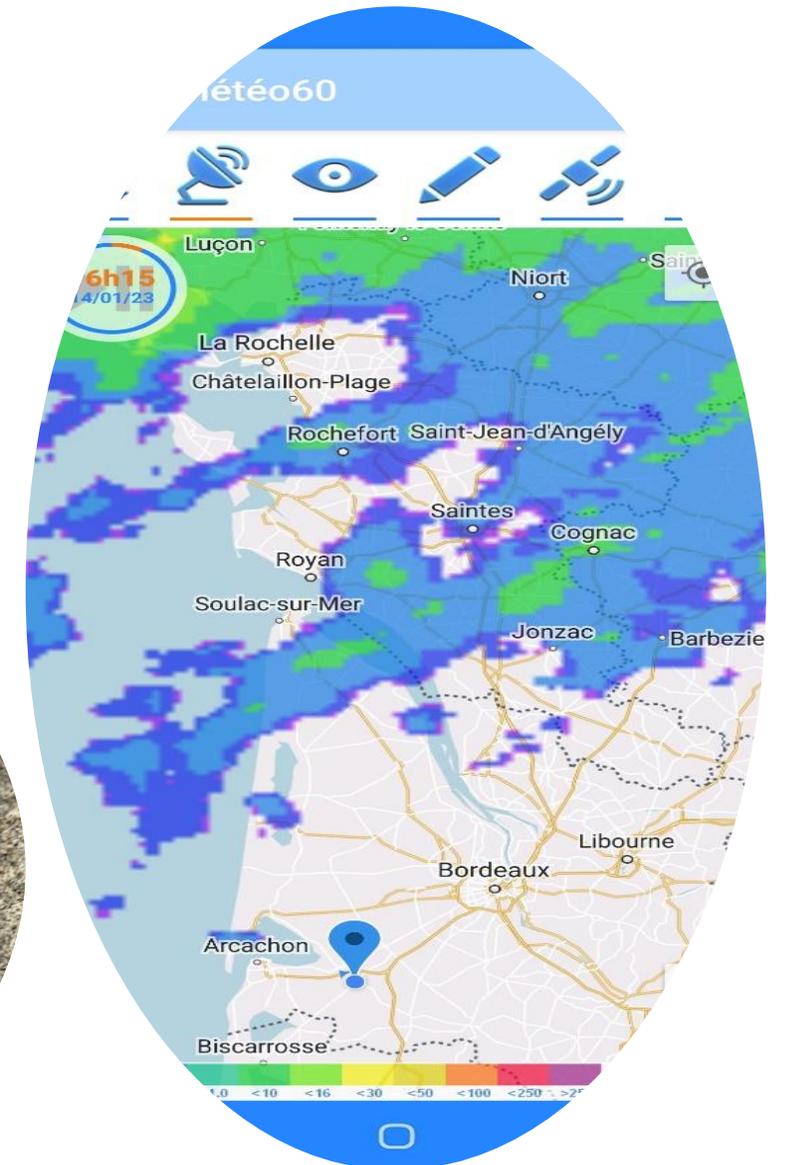
Avantages : très précis localement à courte échéance. (2 jours)

Inconvénients : usage restreint à ses seuls avantages.

Anticipation et gestion de l'imprévu

Météo 60

- Actualisation toutes les 15 mn
- Observation du déplacement des fronts
- Application gratuite sous Android
- Demander des avis météo au locaux



Le courant et la ligne de départ



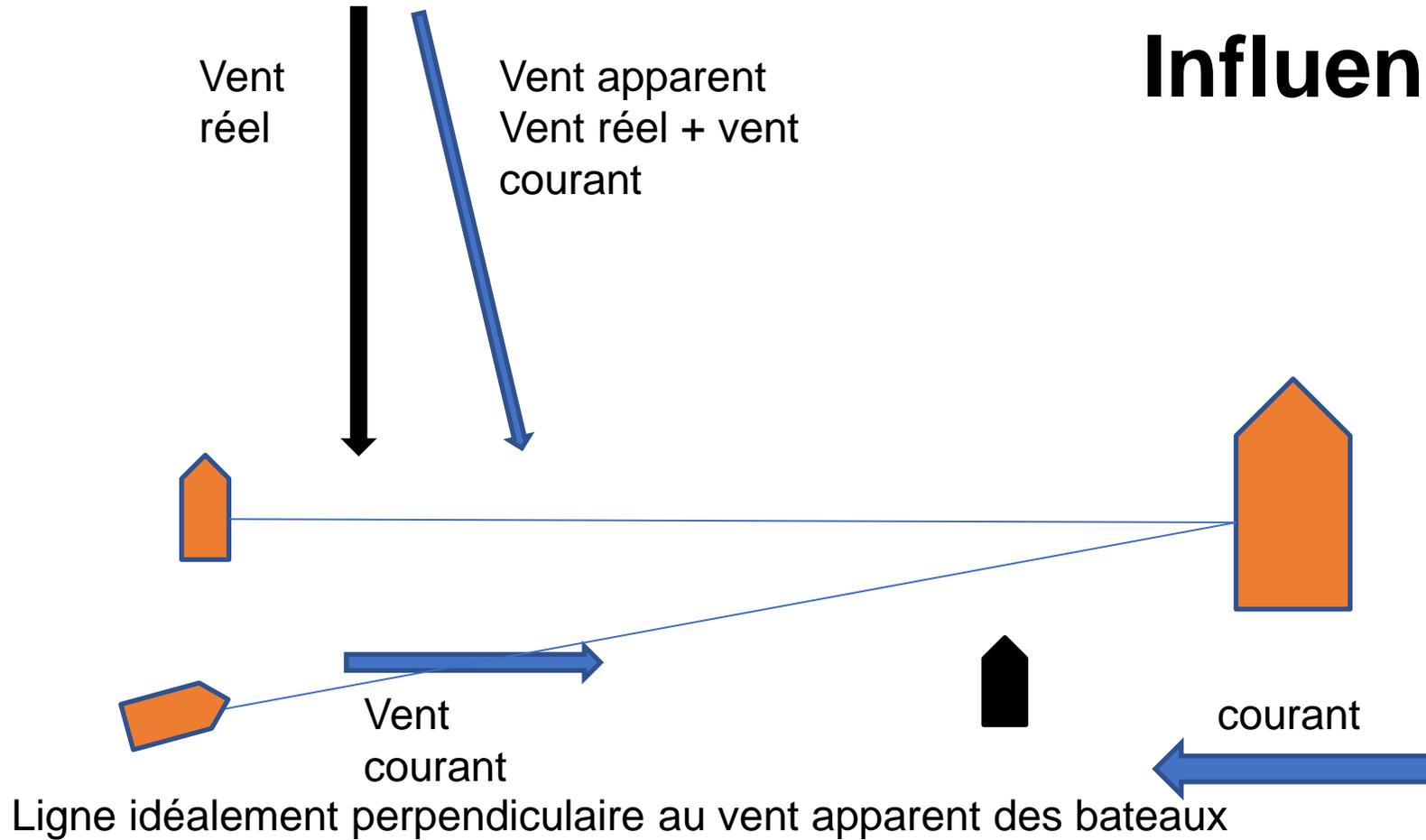
Orientation de la ligne

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.



Influence du courant



Sur le bateau comité qui est au mouillage on mesure le vent

réel

Sur un zodiac qui dérive on a un vent proche du vent apparent des
coureurs

Un exemple aux Championnats de France

35 420



À retenir:

Avec un courant traversier important

- ligne longue
- Remonter légèrement la ligne du côté d'où vient le courant
- Pour un approfondissement: « Une ligne, un angle, du vent, du courant..... » de C. Gaumont

https://espaces.ffvoile.fr/media/70740/CC_Ligne_courant.pdf

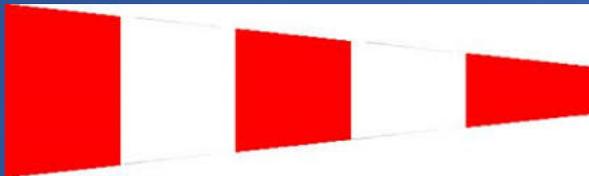
Le Départ :
Erreurs de chrono/pavillonnerie /
rappels

Erreur de chrono ou de pavillon

- Le départ : instant clé de la régates
- concentration
- éviter l'approximation et la confusion
- Donc on va appliquer la règle 27 dès qu'on constate une erreur dans la procédure

La règle 27

- **27.3 Avant le signal de départ le comité de course peut pour quelque raison que ce soit retarder (envoi du pavillon Aperçu), [...]**



Compléter par « les recommandations pour les course en flotte (ffvoile) » [.../...](http://ffvoile.fr)

10. Retarder une course pendant la procédure de départ.

- 10.2. Le comité envisagera de retarder le départ pour n'importe laquelle des raisons suivantes :
 - (a) Marque à la dérive ;
 - **(b) Erreur significative dans le minutage des signaux ;**
 - (c) Autres bateaux gênant les bateaux en course ;
 - (d) Longueur ou angle de la ligne non approprié ;
 - (e) Les positions que prennent les bateaux sur la ligne de départ montrent que la ligne est, dans l'esprit des concurrents, mal orientée ;
 - (f) Une réduction de la visibilité ou le comité de viser la ligne de départ ou d'identifier les départs prématurés ;
 - (g) Un changement de conditions pour le pavillon O, et
 - (h) Tout autre facteur pouvant affecter l'équité de la course.

Éviter les demandes de réparation

RCV 62 : réparation

- Une demande de réparation[...] doit être basée sur la prétention que le score d'un bateau[...] a été aggravé de façon significative, sans qu'il y ait faute de sa part
- a) par une action ou une omission incorrecte du comité de course

Qui sera complété par la RCV 64.3 .../...

RCV 64.3

- **Décision de réparation**
- Quand le jury décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, il doit prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés, qu'ils aient demandé réparation ou non.
- Ce peut être l'ajustement en points, **l'annulation de la course**, le maintien des résultats...

conclusion

- Mieux vaut refaire un départ propre qu'une demande de réparation

Éviter les demandes de réparation

- Pour éviter les erreurs:

s'assurer de la bonne coordination pavillonneur/chronométrateur

afficher le chronomètre pour toute l'équipe comité

éventuellement afficher un « pense-bête » pour un équipage néophyte

Si constat tardif d'une erreur.../...

Trop tard pour l'aperçu

11.2 Si une erreur survient dans la gestion de course (p.ex. chronométrage), le comité pourra annuler la course (en utilisant le pavillon N).

Dans ce cas, il n'enverra pas le rappel général.



Vers les signaux sonores

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

Absence de signal sonore dans la procédure de départ

- **Dans la RCV 26 on trouve :**
- [...] les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération.

Sauf pour le rappel individuel .../...

Absence de signal sonore pour un rappel individuel

- La RCV 29 :
- [...] le comité de course doit **rapidement** envoyer le pavillon X avec **un signal sonore**.



- Il est bon de prévoir une trompe de secours



Absence de signal sonore pour un rappel individuel (suite)

- CAS 71

Un appel à la voix n'est pas le « signal sonore » requis quand le pavillon X est envoyé.

Réponses aux questions provenant de demandes de réparation après une erreur de procédure du comité de course.

Rappels l'importance de « rapidement »

- CAS 79

Quand un bateau n'a aucune raison de savoir qu'une partie de sa coque a franchi trop tôt la ligne de départ

- et que le comité de course ne signale pas **rapidement** un « rappel individuel »

- et cependant le classe OCS, c'est une erreur qui aggrave de façon significative le score du bateau sans qu'il y ait eu faute de sa part, et lui donne donc droit à réparation. (5'' max)

L'ARRIVEE

L'ARRIVÉE

POINTAGE, TEMPS, AFFICHAGE

Commission Régionale d'Arbitrage

Colloque 21 janvier 2023

Hélène La Salmonie

QUESTIONS À SE POSER POUR UNE ARRIVÉE RÉUSSIE

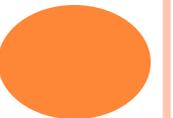
- QUI ?
- COMBIEN ?
- AVEC ?
- COMMENT ?
- Quelques CAS



QUI ?



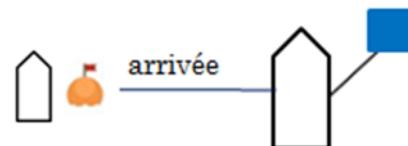
- Un arbitre de préférence
- ou une personne connaissant bien les règles car elle devra pouvoir statuer sur la fin de course de chaque concurrent.
- La gestion de l'arrivée doit être rigoureuse et sans défaut : s'assurer de la tenue de la bouée (qu'elle ne chasse pas durant l'arrivée) et aussi du bateau comité.



COMBIEN ?

Il faut se donner les moyens pour réussir cette arrivée qui ne peut pas se refaire comme lors d'un départ raté

- C'est bien avec **4 personnes** sur le bateau arrivée (2 équipes de 2 personnes travaillant séparément)
- Pratique : mettre un autre bateau près de la marque pour voir les numéros des voiliers de l'autre côté



AVEC ?

- ❑ Feuilles de pointage, d'arrivée, en nombre suffisant
- ❑ Crayon - gomme,
- ❑ Magnéto + piles,
- ❑ Instructions de Course,
- ❑ VHF (chargée et sur le bon canal),
- ❑ Signal sonore (trompe, sifflet),
- ❑ Liste des inscrits à jour avec les séries de bateaux,
- ❑ Montre avec heure officielle et en accord avec celle du PCC,
- ❑ Numéros de téléphone utiles (au moins le PCC, Jury et RES),
- ❑ Pavillons,
- ❑ Tableau + feutres ou craies
- ❑ Girouette, compas si disponible (pour aider le PCC si demande de relevés de vent)



FEUILLE D'ARRIVÉE

CLUB :

Epreuve :

ORDRE d'ARRIVEE			
COURSE :			
	N° de VOILE	Heure	
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			

Date :



LN 2023

Heure Départ :			
ne pas oublier de communiquer l'heure d'arrivée du dernier de la dernière course du jour au jury			
	N° de VOILE	Heure	
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52			
53			
54			
55			
56			
57			
58			
59			
60			

Commissaire Arrivée (nom et téléphone)	
OCS	
BFD	
UFD	
DNF	
NSC	
DNS	
Non émargé	

AVEC ?

Pavillons :

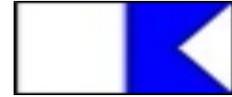
□ Bleu



□ Aperçu



□ A (Alpha)



□ S (Sierra)



□ H (Hôtel)



□ N (November)

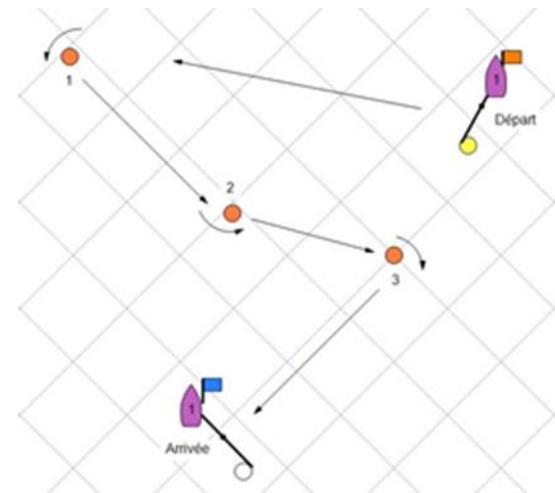
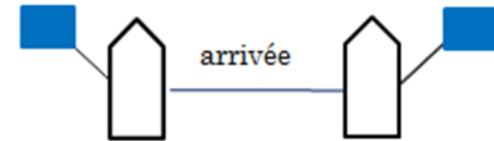
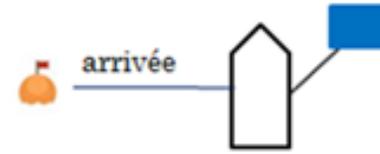


□ Séries



COMMENT ?

- Entre 1 bouée et le bateau arrivée
- Entre 2 bateaux, portant chacun un pavillon bleu si c'est ainsi défini dans les IC avec 2 à 3 personnes à bord
- Ligne (30 à 50-80 m) adaptée à la taille, au nombre des voiliers en course et à leur rapidité
- Placée **perpendiculairement à l'axe du dernier bord**, et mouillée avant que le 1^{er} bateau ne contourne la dernière marque avant l'arrivée
- Sur un parcours côtier, penser à bien orienter la ligne d'arrivée par rapport à la dernière marque

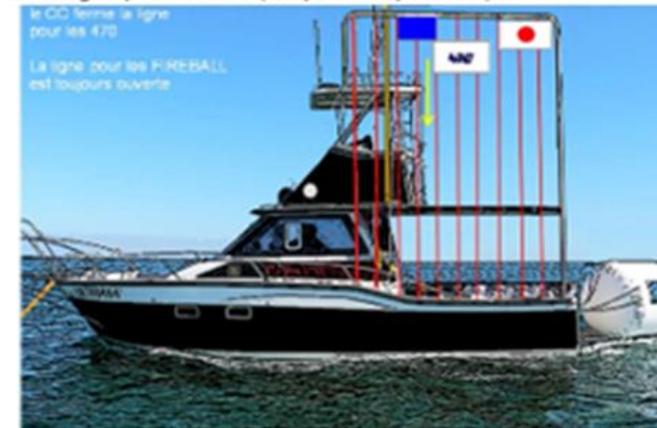


COMMENT ?

- Ecrire sur le tableau les n° des bateaux ayant une pénalité de départ (RCV 29-30) annoncés par le PCC et l'afficher à l'arrière du bateau
- Hisser les pavillons nécessaires pour l'arrivée et la suite des courses, en fonction des séries, du nombre de courses,...
- Attention : dès qu'un bateau est arrivé, on ne peut plus annuler !



Exemple de fermeture pour une course de 470 et une course de FIREBALL.
Le départ de la course 470 a été donné avant le départ des FIREBALL.
Le CC ferme la ligne pour les 470 (temps limite pour finir).



Le pavillon Bleu reste en place ainsi que celui des FIREBALL.



SUR UN CÔTIER

Possibilité d'interrompre la course avec un pointage anticipé.
A préciser dans les IC. Exemple :

Le comité de course peut interrompre une course de type côtier et speed crossing selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques précisées dans cette annexe (ceci modifie la RCV 32).

- A4.1** Si un bateau du comité de course arborant le 2ème substitut (ceci modifie Signaux de Course) se tient près d'une des marques identifiées par un astérisque, l'ensemble marque et bateau comité constitue une porte où un pointage officiel des bateaux va être effectué. Les bateaux devront passer cette porte et continuer leur course.
- A4.2** Si par la suite, le comité de course décide d'interrompre la course, il arborera les pavillons S sur H accompagnés de deux signaux sonores (ceci modifie Signaux de course) signifiant : « La course est interrompue et le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée ». Le comité de course confirmera, si possible, ces indications par V.H.F.
Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après ce dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux ou selon la RCV 69.
- A4.3** Les marques où un pointage officiel peut être effectué sont identifiées par un astérisque (*) dans la description des parcours raid.



□ REDUCTION DE PARCOURS – RCV 32.2

En cas de réduction de parcours, le comité de course doit se conformer à la RCV 32.2 pour construire sa ligne d'arrivée.



32.2 Si le comité de course signale une réduction de parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores), la ligne d'arrivée doit être

- (a) à une *marque à contourner*, entre la *marque* et un mât arborant le pavillon S ;
- (b) une ligne que le parcours exige des bateaux qu'ils la franchissent ; ou
- (c) à une *porte*, entre les *marques de la porte*.

Le parcours réduit doit être signalé avant que le premier bateau coupe la ligne d'arrivée.

Les pavillons Bleu et Orange ne doivent pas être envoyés (Signaux de course, pavillon « S » et la RCV 32.2 précisent la signification du pavillon et son mode d'emploi...).

Une réduction de parcours doit s'anticiper ; elle doit s'effectuer conformément à la RCV 32.2, un zodiac avec deux personnes à bord équipé d'un pavillon, d'un système pouvant faire des signaux sonores et de feuilles de pointages peut sauver la course.

Lorsque plusieurs séries de bateaux sont en course, il peut être nécessaire, pour différencier les classes.

Il est possible de réduire pour une classe et de laisser courir une autre.

Dans ce cas, il faut envoyer le pavillon de la classe correspondante sous le pavillon « S ». La réduction s'appliquera uniquement aux bateaux de la ou des classes ainsi identifiées.

Si le pavillon « S » est envoyé seul, la réduction s'appliquera à tous les concurrents (et donc à toutes les classes s'il y en a plusieurs sur le parcours).

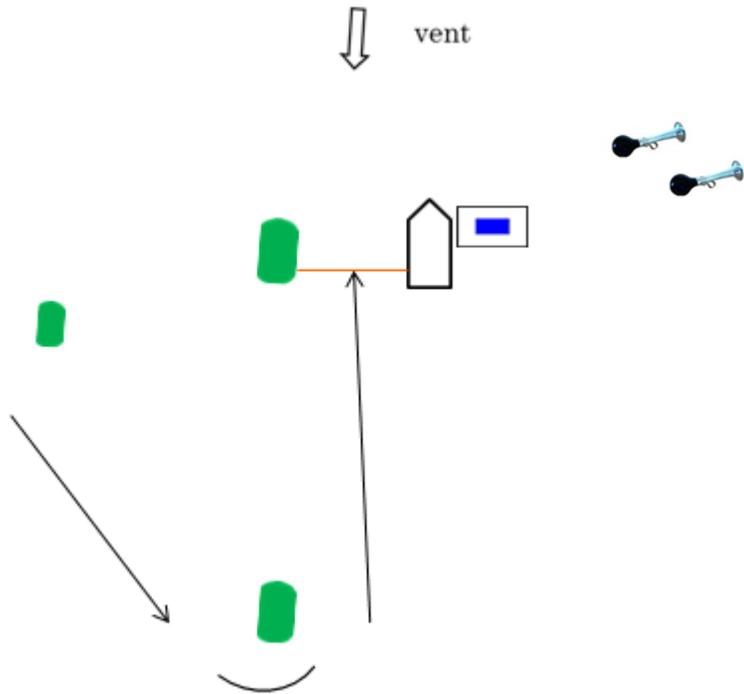
En cas de réduction de parcours à une marque à contourner (RCV 32.2(a)), le comité de course devrait si possible établir la ligne d'arrivée *de manière à conserver le côté requis de la marque à contourner (recommandations CCA)*



□ REDUCTION DE PARCOURS – RCV 32.2

□ À la bouée au vent :

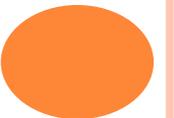
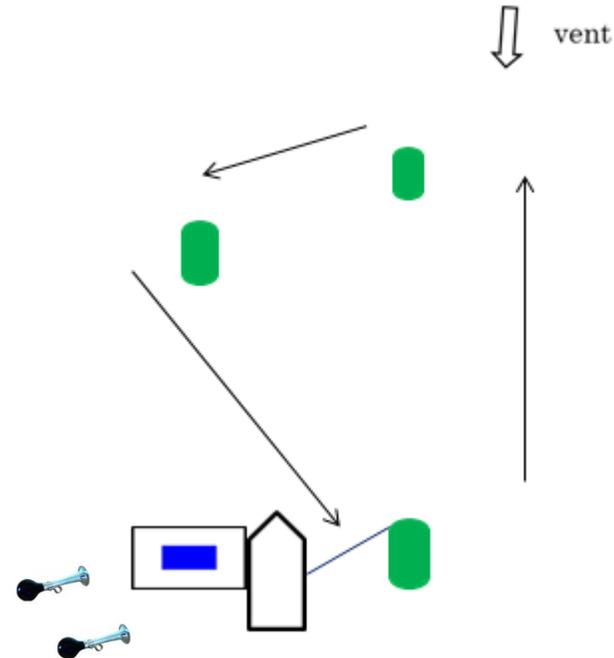
si possible établir la ligne d'arrivée *de manière à conserver le côté requis de la marque à contourner*



□ REDUCTION DE PARCOURS – RCV 32.2

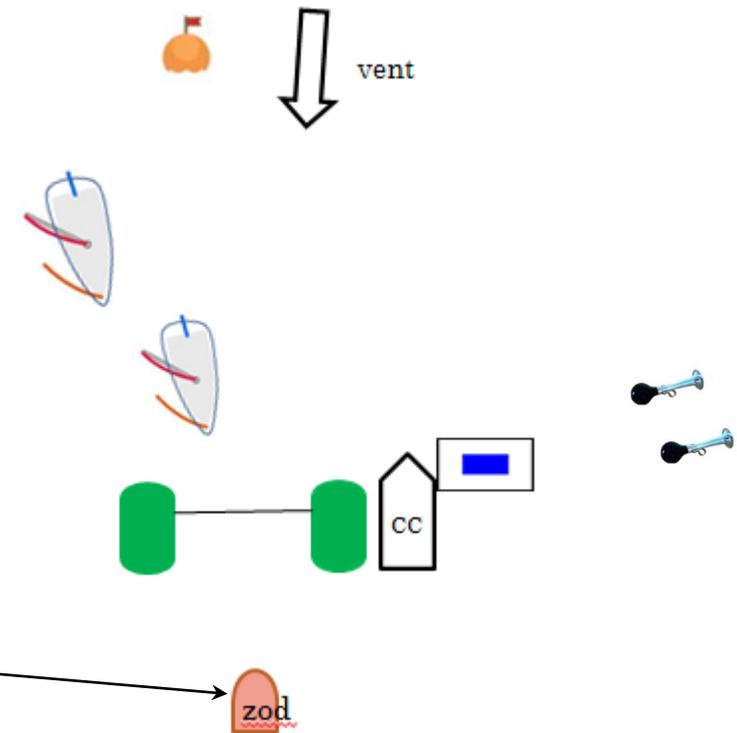
□ À la bouée sous le vent :

si possible établir la ligne
d'arrivée *de manière à
conserver le côté requis de la
marque à contourner*



□ REDUCTION DE PARCOURS – RCV 32.2

- À une porte :
- Le comité se place juste à côté d'une bouée de la porte et dans le prolongement de la porte pour faire la visée entre son mât, portant le pavillon S, et les 2 bouées.
- Il peut aussi demander à un autre bateau de se mettre dans l'axe du parcours pour mieux voir les numéros des voiles au vent arrière



COMMENT ?

- L'enregistrement doit être minutieux et précis (numéro du voilier et heure).
- En *temps réel*, noter *l'heure d'arrivée* (hh mm ss) du *1^{er} et du dernier* et si possible des heures de temps en temps).
- En *temps compensé*, noter *l'heure de chaque bateau*.
- On laisse une ligne pour chaque numéro qui n'a pas pu être noté.
- Si on ne peut pas prendre le numéro en entier, on prend les 3 derniers chiffres mais on s'assure avant qu'il n'y ait pas de doublon....
- On essaie d'écrire vite et bien, au moins être capable de se relire....
- En cas de **plusieurs séries**, on prend **tout à la suite**, on ne cherche pas à faire plusieurs feuilles d'arrivée. Si on peut, on met les séries pour le 1^{er} et le dernier ou quand on a le temps... FREG se chargera de faire le tri.

Par précaution, il faut noter tous les bateaux qui passent entre le bateau comité et la marque



COMMENT ?

- Le signal sonore n'est pas une obligation requise par les règles : c'est une courtoisie et ne doit pas gêner l'enregistrement des bateaux à l'arrivée. Par contre, il est d'usage de saluer l'arrivée du 1^{er} (indique aussi aux autres concurrents que le temps limite a démarré)
- C'est maintenant ***l'avant de la coque*** qui est prise en compte pour définir si un bateau est arrivé, le flotteur pour la PAV ou pour le kite, et en aucun cas le bout dehors, fixe ou rétractable (voir REV (Règles d'Equipements des Voiliers) et ses définitions de coque)

<https://espaces.ffvoile.fr/media/129362/rev-2021-2024.pdf>

- La personne qui fait la visée officielle enregistre et dicte en même temps. Elle se situe prêt de celle qui écrit pour ne pas gêner un autre « duo »

*Un bateau qui n'effectue pas le parcours correctement peut être classé NSC.
Le Comité de Course n'a plus besoin de porter réclamation*



DERNIERS DÉTAILS



- ❑ Se relire avant d'envoyer les résultats et prendre une bonne photo (il faut penser à la personne qui recevra et lira les numéros écrits rapidement)
- ❑ Vérifier avec le doublage s'il n'y a pas d'erreur
- ❑ Penser à écrire sur la feuille d'arrivée, en face de chaque numéro les DSQ annoncés par le PCC (OCS, UFD, BFD)
- ❑ On peut aussi faire un rappel des numéros des bateaux dans la case récapitulative de la feuille d'arrivée
- ❑ Prévenir le PCC et le PJ de l'heure d'arrivée du dernier concurrent de la dernière course du jour (nécessaire pour afficher le temps limite des réclamations) et pour chaque série si ce n'est pas la même heure.



L' AFFICHAGE

- Si la **course** est en **temps compensé**, il est nécessaire **d'afficher les inscrits** avec leur **rating** (pour information à tous les coureurs)
- **Il est important d'afficher au fur et à mesure des courses effectuées tous les ordres d'arrivée.** Cela permet aux coureurs de vérifier s'il n'y a pas eu d'erreur (n° voile, classement,...)
- **AFFICHAGE DES PENALITES SANS INSTRUCTION :** Les numéros des bateaux pénalisés sans instruction par le comité de course (OCS, ZFP, UFD, BFD, NSC, émargement...) doivent être affichés sur le tableau officiel (éventuellement électronique) dans le temps limite du dépôt de réclamation.
- Si le **CC s'aperçoit d'une erreur** dans son affichage, il doit **corriger** son erreur (RCV 90.3.c) dans les délais impartis (relire toute la RCV 90.3)
- **DELAI D'AFFICHAGE :** *Le dernier jour de course programmé, le classement final doit être affiché aussitôt que possible sur le tableau officiel (éventuellement électronique) sans attendre la remise des prix. (Directives CCA).* Ceci permettra l'instruction d'éventuelles demandes de réparation relatives au classement avant la remise des prix



FFVoile FEUILLE DE POINTAGE

Compétition: C.F.E. I.C.A. 4 Date: 15-08-2021

Course n°: 49 Nom du commissaire: _____ Signature: [Signature]

Pointage à la marque Passage n°: _____

Pointage à l'arrivée Doublage de l'ordre d'arrivée: _____

N°	N° DE VOILE	HEURE	N°	N° DE VOILE	HEURE	N°	N° DE VOILE	HEURE
1	217450 ✓	00	21	185061 ✓		71		
2	183400 ✓		22	202378 ✓		72		
3	165741 ✓		23	178382 ✓		73	UFD	
4	213305 ✓		24	204303 ✓		74	+203300	
5	107424 ✓		25	212544 ✓		75	+402211	
6	145278 ✓		26	201809 ✓		76	+300458	
7	203092 ✓		27	207446 ✓		77	+213450	
8	203569 ✓		28	201823 ✓		78	+203740	
9	201819 ✓		29	205458 ✓		79	+204963	
10	208890 ✓		30	209963 ✓	UFD	80		
11	203240 ✓	UFD	31	216645 ✓		81		
12	190821 ✓		32	165082 ✓		82	Abandon	
13	190801 ✓		33	201087 ✓		83	184380	
14	155029 ✓		34	205657 ✓		84		
15	217450 ✓		35	198457 ✓		85		
16	217450 ✓		36	211252 ✓		86		
17	163791 ✓		37	208442 ✓		87		
18	205300 ✓	UFD	38	181819 ✓		88		
19	13623 ✓		39	196834 ✓		89		
20	185194 ✓		40	183083 ✓	UFD	90		
21	211859 ✓		41	202561 ✓		91		
22	204010 ✓		42	195009 ✓		92		
23	208440 ✓		43	202121 ✓	UFD	93		
24	208493 ✓		44			94		
25	191337 ✓		45			95		
26	166527 ✓		46			96		
27	195136 ✓		47			97		
28	213318 ✓		48			98		
29	217384 ✓		49			99		
30	216344 ✓		50			100		
31	211951 ✓							
32	201211 ✓	UFD						
33	194311 ✓							
34	207693 ✓							
35	205350 ✓							

M = Marque isolée
 (X) = Réparé par 1 Star
 R = Pavillon Rouge
 J = Pavillon Jaune

Les UFD

Les Abandons

Heure du dernier



Actions du Comité de Course sans Instructions
Race Committee Actions without Hearings

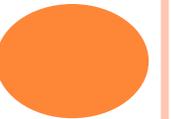
Club _____	Compétition _____			
Class(e)s _____	Date _____ Course / Race n° _____			
BATEAU N° BOAT N°	CLASS(E)	FAITS ET REGLE FACTS AND RULE	DECISION	COURSE N° RACE N°



PARCOURS NON EFFECTUÉ

Le Comité de Course s'aperçoit qu'un bateau n'a pas fait le parcours correctement.

Que fait-il ?



PARCOURS NON EFFECTUÉ

Le Comité de Course s'aperçoit qu'un bateau n'a pas fait le parcours correctement.

Que fait-il ?

Le Comité le note NSC (Not Sail the Course) sur l'ordre d'arrivée
Il n'a plus besoin de porter réclamation. C'est une pénalité sans instruction.

Par contre, il doit quand même noter son passage sur la ligne d'arrivée au cas où le coureur arriverait à prouver le contraire.

(selon la nouvelle règle A5, si le CC constate qu'un bateau a commis une erreur en effectuant le parcours, il peut maintenant le classer NSC sans instruction)

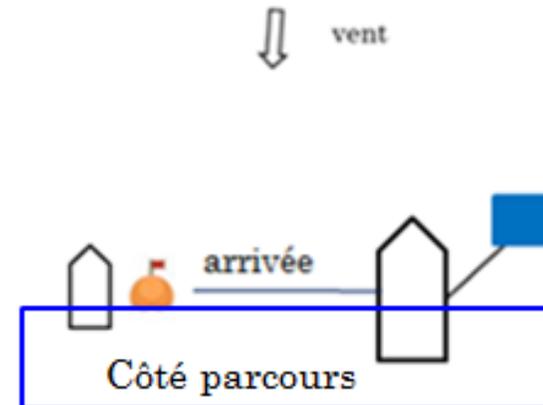


QUESTION POSÉE

- Un bateau ayant franchi la ligne donc arrivé, qui repasse plusieurs fois la ligne dans le bon sens de navigation, comment doit-il être classé ?

1er passage ou dernier passage sur la ligne ?

- Pour répondre, on va revoir quelques définitions



DÉFINITION DE LA LIGNE D'ARRIVÉE

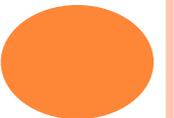
- La ligne d'arrivée est définie dans les IC types (Annexe S, §11)
- . La ligne d'arrivée sera entre [***un mât arborant un pavillon bleu***] et [***le côté parcours de la marque d'arrivée***].
- Il reste juste à préciser la couleur de la marque.
- Les marques d'arrivée peuvent être un bateau du comité de course ou une marque à terre avec :
 - Une marque du parcours
 - Une marque au vent du parcours
 - Un mât arborant un pavillon bleu sur un autre bateau
 - Un balisage
 - Un amer
 -



RAPPEL SUR LA RCV 28 :

« *EFFECTUER LA COURSE* »

- Cette règle comprend 3 actions :
 - Prendre le départ
 - Effectuer le parcours
 - Et finir
- Un bateau peut corriger toute erreur commise *en effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir* (RCV 28.2)
- On a besoin d'avoir en tête ces 3 actions pour affirmer qu'un bateau aura bien fini sa course quand il franchira la ligne d'arrivée



DÉFINITIONS DE

* *EFFECTUER LE PARCOURS*

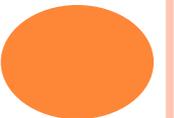
- Un fil tendu, représentant le sillage d'un bateau qui *effectue le parcours* à partir du moment où le bateau commence à s'approcher de la ligne de départ depuis son côté pré-départ pour *prendre le départ* jusqu'à ce qu'il *finisse* doit :
 - a) passer chaque *marque* de parcours pour la course du côté requis et dans l'ordre correct,
 - b) toucher chaque *marque* indiquée dans les IC comme étant une *marque* à contourner, et
 - c) passer entre les *marques* d'une porte dans le sens du parcours depuis la *marque* précédente



DÉFINITIONS DE

* *EN COURSE*

- Un bateau *est en course* depuis son signal préparatoire 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 de course signale un rappel général, un *retard* ou une *annulation*
- *Repère* : un bateau a dégagé la ligne quand, ayant fini, il change volontairement sa trajectoire pour dégager la ligne d'arrivée



DÉFINITIONS DE

* *FINIR*

- Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours.
- Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il
 - a) effectue une pénalité selon la RCV 44.2
 - b) corrige une erreur commise sur la ligne en *effectuant le parcours*, ou
 - c) continue *d'effectuer le parcours*

Le CC prend tout passage et seulement si une pénalité est effectuée (comprenant le fait qu'il soit revenu côté parcours pour « re » franchir la ligne), il doit prendre son 2^{ème} passage. Cela rappelle aussi au bateau effectuant une pénalité que les règles s'appliquent toujours (chap 2) et donc qu'il doit les respecter jusqu'à finir après sa pénalité

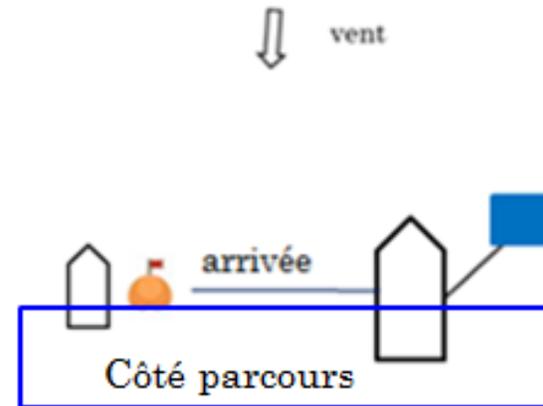


QUESTION POSÉE

- Un bateau ayant franchi la ligne donc arrivé, qui repasse plusieurs fois la ligne dans le bon sens de navigation, comment doit-il être classé 1er passage ou dernier passage sur la ligne ?

- Réponse :

A son dernier passage



HTTPS://ESPACES.FFVOILE.FR/MEDIA/111272/COMMISSAIRE-DE-REGATE-2019.PDF



Mission : Il met en place la ligne d'arrivée et note l'ordre d'arrivée des bateaux.
Deux équipes de 2 personnes travaillant séparément.

Avant la régates

- Vérifier l'armement du bateau, son mouillage, le carburant, les pavillons, le téléphone, les magnétophones, la VHF...
- Avoir à bord les IC et les Règles de Course (RVC) - relire la définition de « finir »
- Se positionner vers la zone d'arrivée

Avant l'arrivée

- Mouiller son bateau selon les directives du président du comité :
 - Face à la marque formant le bout de ligne
 - Ligne de 50 à 80 m selon les séries et le nombre de bateaux
 - Ligne perpendiculaire à la direction des bateaux venant de la dernière marque

- Vérifier la bonne tenue des mouillages de la marque d'arrivée et du bateau
- Confirmer par VHF que la ligne est en place
- Se tenir informé des bateaux partis prématurément
- Placer l'équipe officielle (2 personnes) dans l'axe de la visée (définie dans les IC)
- Placer l'autre équipe (qui double) décalée pour ne pas interférer dans la dictée
- Une cinquième personne (si possible) conserve la liaison VHF avec le comité
- Vérifier le temps limite pour finir la course
- Hisser le pavillon bleu (bateau en place) et le pavillon orange (ligne définie) avant l'approche du premier bateau
- Hisser éventuellement les pavillons de retour à terre
- Afficher les OCS, ZFP et BFD

Pendant l'arrivée

- Utiliser une feuille par série. Si c'est impossible, écrire en scratch. Remplir l'entête
- Noter l'ordre d'arrivée des bateaux. Celui qui dicte enregistre sur magnétophone (arrêter le magnétophone pour chaque blanc)
- Noter l'heure du premier. Emettre un signal sonore pour le premier (facultatif) s'il n'est pas OCS
- Noter TOUS les bateaux qui passent la ligne (même s'ils la passent 2 fois : ils réparent peut être une faute)
- Noter en face du numéro si le coureur arbore un pavillon de réclamation
- Noter l'heure d'arrivée de tous les bateaux si le classement de l'épreuve est en temps compensé; autrement, noter l'heure tous les 10 passages.



- Noter obligatoirement l'heure du dernier et l'annoncer aussitôt à la VHF au président du comité de course
- Noter les numéros des bateaux qui viennent confirmer une réclamation : cette annonce doit être claire
- Noter les OCS, ZFP ou BFD en face des numéros correspondants
- Pour la dernière course du jour, annoncer l'heure du dernier de chaque série au PC Course (élément qui détermine l'heure limite du dépôt de réclamation)

Après l'arrivée

- Fermer la ligne après le dernier ou à l'heure de fermeture
- Affaler les pavillons correspondants (orange et bleu)
- Chaque équipe doit vérifier sa dictée : compléter les numéros incomplets, contrôler avec l'enregistrement, et comparer avec les résultats de l'autre équipe
- Vérifier les numéros de cette feuille officielle avec la liste des inscrits
- Communiquer les résultats par
 - Téléphone
 - VHF (non recommandé car cela occupe un canal)
 - Par bateau rapide
 - En rentrant aussitôt à terre

A terre

- Ranger le matériel (une équipe), faire le plein de carburant
- Harmoniser les résultats avec le président du comité (l'autre équipe) et lui transmettre les confirmations de réclamations à l'arrivée
- Donner tous les documents au secrétaire du comité

NOTE

L'écriture en cascade avec des numéros à 5 chiffres est difficile.

Il est utile parfois d'étudier auparavant la liste des inscrits pour vérifier s'il y a des doublons. S'il n'y a pas d'équivoque possible, on peut alors ne dicter par exemple que les 3 derniers chiffres sur les arrivées groupées. Par la suite, il faudra remplir correctement la feuille officielle avec les numéros complets. Parfois il faut aussi noter le pays.

MATERIEL DU COMMISSAIRE A L'ARRIVEE

- Armement complet du bateau, VHF
- Pavillons : Bleu, Orange, Classes, N, AP, A, H, M, C
- Mât de visée
- Signal sonore
- Plaquettes, feuilles d'arrivée, crayons, piles
- Liste d'inscrits, IC, téléphones utiles
- Montre avec heure officielle et chronomètre



Merci!!