

Bienvenue au cours 1.2

Organisation de régates et instruction



La régates c'est aussi ça



La régates c'est également ça



1 ^{ère} partie	Les règles de courses vues du CC
20h	Pause
2 ^{ème} partie	Conduite d'une régates

Contenu du cours 1.2

Exigences : Avoir suivi le cours I

Contenu : Organisation d'une régata : budget, planification, matériel, procédures.
Avis et instruction de course. Base pour l'instruction d'une réclamation.

Période : 06 et 13 mars 2023

Inscription : m2s

Durée : 2 soirs (18h00 – 22h00)

Lieu : Morges

Prix : CHF 20.- (pour les deux soirs)

Contenu du cours 2.1 NJ, juge national

Exigences : Avoir suivi les cours 1.1 et 1.2.

Contenu : Les infractions, la réclamation (protêt), réparations, instructions (procédures et jeux de rôles) appels, exercices pratiques d'instruction en groupe.

Période : 24 et 25 avril 2023

Inscription : Manage2sail

Durée : 2 soirs (18h00 – 22h00)

Lieu : Morges

Prix : CHF 20.- (pour les deux soirs)

Contenu du cours 2.2 NRO, Directeur de Comité de Course

Exigences : Avoir fait les cours 1.1 et 1.2.

Contenu : Direction d'une course, départ d'une course, pendant la course, arrivée, classement, exercices pratiques sur l'eau

Période : 22 avril 2023

Inscription : Manage2sail

Durée : 1 jour

Lieu : Morges

Prix : CHF 20.-

« Nous allons vivre une régates avec le regard de l'organisateur »

Le cours 1.2 vous montre le déroulement d'une régates avec les questions d'organisation et les règles correspondantes, en particuliers :

- Préparation d'une régates
- Déroulement à terre et sur l'eau
- Traitement d'une réclamation

Ne pas oublier :

La régates est un jeu, c'est un loisir.

Les aides, les jaugeurs, les juges et toute l'organisation sont des bénévoles.

Politesse et courtoisie sont de mises.

Qualité

Dans la conduite des régates, à terre et sur l'eau

Fairplay

Avec des courses équitables pour les concurrents

Constance

Avec des décisions uniformes dans la Suisse

World Sailing (ISAF)

Association mondiale reconnu par le Comité International Olympique

Membres :

- Fédérations nationales
- Associations de classes

Elabore les règles de course et les directives pour les régates

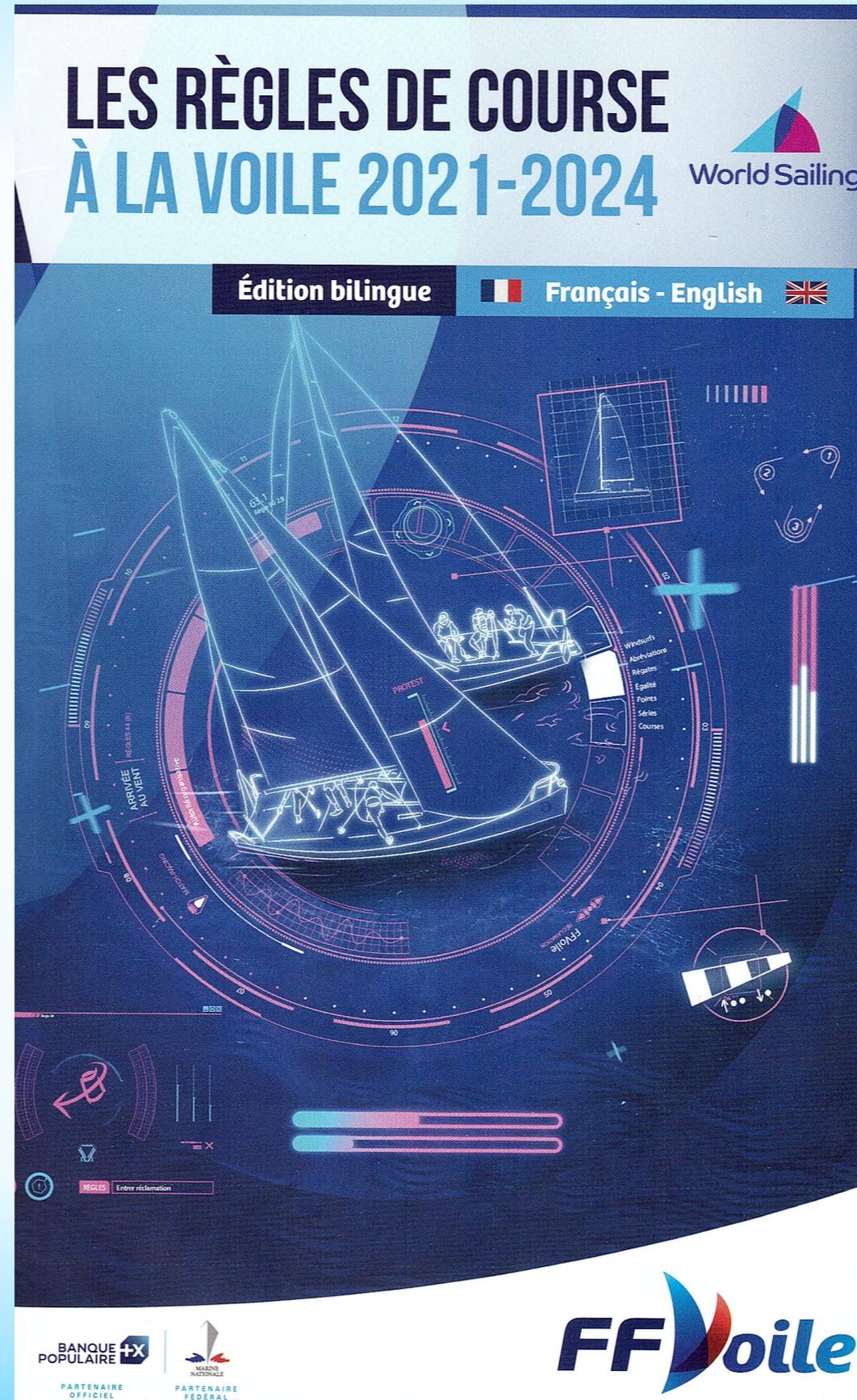
Responsables des régates olympiques

Responsables de la formation des IRO et Judges internationaux

Manuel officiel pour courses

Pour les officiels, les documents suivants sont à leur disposition

- 👉 Manuel pour juges internationaux
- 👉 Manuel pour comité de course (en 3 parties)
- 👉 Manuel pour jaugeur



Contenu et structure:

Principe de base Sportivité et règles

Chapitre 1 Règles fondamentales

Chapitre 2 Quand les bateaux se rencontrent

 **Chapitre 3 Direction d'une course**

Chapitre 4 Autres obligations en course

Chapitre 5 Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels

 **Chapitre 6 Inscription et qualification**

 **Chapitre 7 Organisation de la course**

Annexes **A** – T

Prescriptions DSV-ÖSV- Swiss Sailing (texte dans le livre des RCV Suisse version D)

Définitions

Signaux de course



Prescriptions de la Fédération Suisse de Voile relatives aux règles de course à la voile 2021 - 2024

Note: La Fédération Suisse de Voile (Swiss Sailing) publie les prescriptions aux règles à la voile conjointement avec la fédération allemande de voile (DSV) et la fédération autrichienne de voile (OeSV). Les termes "autorité compétente", "autorité nationale compétente", "autorité/s nationale/s correspondante/s" ou "cette autorité nationale" se réfèrent à Swiss Sailing, DSV et OeSV, selon le cas.

En cas de divergence dans la traduction, le texte anglais fait foi.

Introduction

World Sailing Regulations

Note: Swiss Sailing établit les prescriptions d'application relatives aux codes de World Sailing. (voir <https://www.swiss-sailing.ch/> or <https://www.swiss-sailing.ch/fr>).

Part 5

Section A

Aucune taxe ne peut être exigée par un comité de réclamation, pour une procédure de réclamation relative au chapitre 5. La RCV 64.4(e) demeure inchangée.

Règle 64.4(b)

Tout jaugeur reconnu par une autorité nationale ou par World Sailing peut être nommé pour répondre aux questions. Cependant, en cas de *conflit d'intérêt*, un jaugeur ne doit pas être nommé, sauf si *toutes les parties* sont consentantes ou que le comité de réclamation déclare que le *conflit d'intérêt* n'est pas significatif. Si le jaugeur ne peut pas répondre à la question ou si le doute persiste, le comité de réclamation doit agir conformément à la RCV 64.4(b).

Règle 64.4(e)

Dans le cas d'une *réclamation* liée aux règles de classe, une caution couvrant les éventuels frais peut-être exigée.

Règle 65.2

Si une partie dans une instruction demande à recevoir par écrit, les informations mentionnées dans la RCV 65.1, cela doit être effectué dans les 15 jours. Passé ce délai, un appel peut être interjeté dans les 15 jours qui suivent, sans les documents susmentionnés. Ceci modifie la RCV R2.1(c).

Règle 67

Au-delà des limites des RCV, la responsabilité d'un propriétaire est du ressort du droit national en vigueur. La participation à une course se fait aux risques et périls du concurrent. Toute responsabilité de l'autorité organisatrice (ou des autorités organisatrices) est exclue. Le comité de course ou le comité de réclamation n'est pas compétent pour statuer sur des demandes d'indemnité.

Le but principal des règles susmentionnées est d'éviter les contacts entre les bateaux. En participant à une course soumise aux règles susmentionnées, chaque participant accepte la responsabilité de tout dommage résultant d'une infraction fautive aux règles et qu'il n'y a pas d'exclusion de sa responsabilité en lien avec sa participation à un événement.

Règle 70.5(a)

L'autorité nationale compétente doit donner son accord par écrit.

Part 6

Règle 78

La personne responsable doit s'assurer que son bateau est conforme à la loi applicable.

Part 7

Règle 86.3

Les restrictions de la RCV 86.1 ne s'appliquent pas si des règles sont modifiées aux fins de la RCV 86.3. De telles modifications doivent être approuvées par écrit par l'autorité nationale appropriée. Ces modifications doivent être publiées dans les avis de course ou instructions de course et l'accord écrit de l'autorité nationale doit être publié sur le tableau officiel.

Règle 88.2

Les prescriptions relatives aux RCV ne peuvent être modifiées qu'avec une autorisation écrite expresse de l'autorité nationale concernée. Les restrictions de modifications d'autres prescriptions sont réglées dans les présentes prescriptions.

Règle 89.1(d) si l'organisation affiliée n'est pas un membre ordinaire de Swiss Sailing et (g):

L'autorité nationale doit donner son accord par écrit.

Annexe M

Sauf si les RCV ou les prescriptions de l'autorité nationale concernée le prescrivent différemment, ces autorités nationales recommandent la nomination d'au moins 3 juges pour constituer un jury indépendant. Pour des événements d'importance nationales ou internationales, au moins un des juges doit être un juge titulaire d'une licence nationale reconnue l'autorité nationale correspondante ou un juge titulaire d'une licence internationale.

Annexe R

R2.1

Une taxe d'appel peut être perçue. Si une taxe d'appel est perçue, elle doit être payée auprès de l'autorité nationale correspondante lors de l'envoi du recours.

Chapitre 3 des RCV – Direction d'une course

- R 25 – Avis de course, instructions de course et signaux
- R 26/27 – Départ des courses / autres actions du CC avant départ
- R 28 – Effectuer la course
- R 29/30 – Rappels / pénalités de départ
- R 31 – Toucher une marque
- R 32 – Réduire ou annuler après le départ
- R 33/34 – Changement le bord suivant du parcours / marque manquante
- R 35 – Temps limite de la course et score

Chapitre 6 des RCV – Inscription et qualification

- R 75 – S'inscrire à une épreuve
- R 76 – Exclusion de bateaux ou de concurrents
- R 77 – Identification sur les voiles ➤ Annexe G
- R 78 – Conformités aux règles de classe, certificats
- R 79 – Catégorisation
- R 80 – Epreuves reprogrammées

Chapitre 7 des RCV – Organisation de la course

- R 85 – Modifications aux règles
- R 86 – Modifications aux règles de course
- R 87 – Modifications aux règles de classe
- R 88 – Prescriptions nationales
- R 89 – Autorité organisatrice, avis de course, désignation des arbitres
- R 90 – Comité de course, Instruction de course, classement
- R 91 – Jury
- R 92 – Comité Technique

Afin d'éviter des erreurs de communication, il est important que tout le monde utilise les mêmes terminologies.

Bateau : Un bateau à voile et l'équipage à bord

Navire : Tout navire ou embarcation (préambule chap.2)

Concurrent : Une personne qui participe ou qui à l'intention de participer à l'épreuve

Autorité nationale : Une autorité nationale membre de World Sailing

Règle de course : Une règle dans les Règles de Course à la Voile

Championnat : Régate dont le vainqueur reçoit le titre de champion

Epreuve: Peut comporter plusieurs épreuves (plusieurs championnats de Suisse au même endroit)

Course:	Parcours défini par l'autorité organisatrice. <u>Manche</u> n'est plus trop utilisé, on parle de course
Autorité organisatrice:	Responsable de l'organisation d'une régata
Comité d'organisation:	Personnes désignées par l'autorité organisatrice
Comité de course:	Responsable du déroulement technique
Juges:	Personnes désignées par l'autorité organisatrice
Jury international:	Juges selon Annexe N des RCV
Jaugeur:	Contrôleur avec licence nationale de la fédération
Comité technique :	Le comité technique désigné selon la RCV 89.2(C) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité technique.

Route normale:

Une route qu'un bateau choisirait de façon à effectuer le parcours et finir pour *finir* aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence.

Un bateau n'a pas de route normale avant son signal de départ.

A quel moment s'applique la définition : route normale ?

Marque:

Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau.

Cependant, la ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

Est-ce que la ligne de mouillage fait partie de la marque ?



Tout objet amarré intentionnellement sur une marque fait partie de cette marque. Si un bateau touche cet objet il enfreint la règle 31.

En course:

Un bateau est en course depuis son signal préparatoire -4mn selon RCV 26 jusqu'à ce que soit 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.

Bol d'Or Léman : signal Avertissement -10mn

Est-ce que cela modifie les règles de course ? Non

Bol d'Or Léman : signal Préparatoire - 05mn

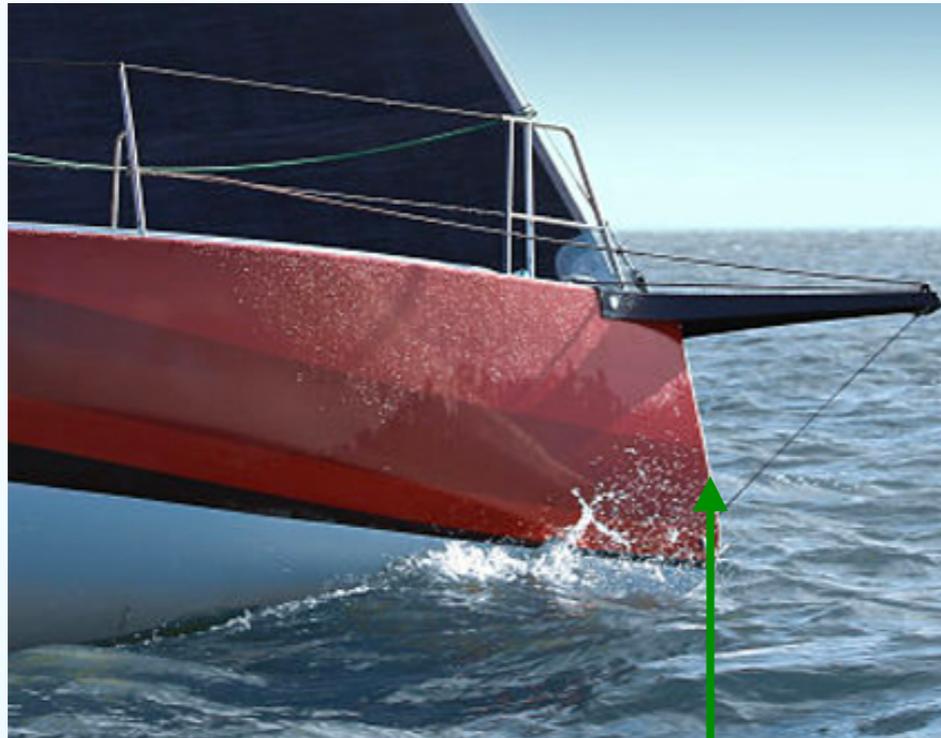
Est-ce que cela modifie les règles de course ? Oui

<i>Minutes avant le signal de départ</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
5*	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I, U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

* ou comme indiqué dans l'avis de course ou les instructions de course

Prendre le départ :

Un bateau *prend le départ* quand, sa **coque** 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, coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours.



Ancienne règle :
une partie quelconque de sa
coque, équipage ou équipement

Nouvelle règle 2021
Coque

Obstacle:

Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route.....

Cependant un bateau en course n'est pas un obstacle pour les autres

bateaux à moins qu'ils ne soient obligés de s'en maintenir à l'écart,....

Question : un bateau prioritaire peut-il être un obstacle ?

Zone :

L'espace autour d'une marque sur une distance correspondant à 3 longueurs

de coque du bateau qui en est le plus proche. Un bateau est dans la zone

quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

→ La connaissance des définitions est une condition indispensable pour la compréhension des règles.

1. Avis et instruction de course
2. Organisation à terre et dans le port
3. Publicité

25 Avis de course, instruction de course et signaux

25.1 L'avis de course doit être mis à disposition de chaque bateau s'inscrivant à une épreuve avant son inscription. Les instructions de course doivent être mises à disposition de chaque bateau avant le début d'une course.

La RCV 89.2(a) (AC) et la RCV 90.2(IC) parlent de publication. La publication doit être entendue au sens de mise à disposition du public, donc les documents peuvent être publiés par des moyens informatiques.

Bonne pratique : afficher les documents au tableau officiel du club. Pas tout le monde dispose d'un compte internet avec son portable

1. Exigences pour l'inscription de concurrents ➤ R 75, R78 et R79
2. Être membre d'un club affilié à une autorité nationale membre de World Sailing.
3. Respecter le règlement World Sailing, code 19, participation ainsi que les directives de Swiss Sailing
4. Bateaux en règle avec les règles de classe.
5. Si une qualification est exigée, le code de catégorisation, doit être appliqué.
6. Exclusion de bateaux ou de concurrents R 76
7. L'organisateur ou le CC peut refuser une inscription si la raison est communiquée avant le premier départ.
8. Lors d'un CM ou CE un tel cas doit être approuvé par la classe internationale ou l'ISAF.

Les participants à un championnat de série sont avertis par l'avis de course que le certificat de jauge de chaque concurrent sera contrôlé par les organisateurs lors de l'inscription définitive, avant le début des régates.

A a oublié son certificat de jauge à la maison, mais le fera parvenir immédiatement par la poste. B, lors du briefing, dépose une réclamation contre A en prétendant que le poids de ce bateau n'est pas conforme aux règles de classe. A réfute ces accusations et déclare vouloir prendre le départ à tout prix, puisque son certificat de jauge devrait arriver sous peu.

- 1 Le C.C. refuse la réclamation et déclare vouloir prendre une décision concernant A après réception de son certificat de jauge.
- 2 Le C.C. remet la réclamation au jury pour instruction
- 3 Le C.C. accepte la réclamation et décide d'exclure A de toutes les régates.
- 4 Le C.C. autorise A à participer aux régates "sous réserve".

Question subsidiaire:

En cas de réclamation contre une infraction aux règles de la jauge, le jury peut-il prendre une décision sans demander l'avis d'un jaugeur?

Si oui, sous quelles conditions?

Les participants à un championnat de série sont avertis par l'avis de course que le certificat de jauge de chaque concurrent sera contrôlé par les organisateurs lors de l'inscription définitive, avant le début des régates.

A a oublié son certificat de jauge à la maison, mais le fera parvenir immédiatement par la poste. B, lors du briefing, dépose une réclamation contre A en prétendant que le poids de ce bateau n'est pas conforme aux règles de classe. A réfute ces accusations et déclare vouloir prendre le départ à tout prix, puisque son certificat de jauge devrait arriver sous peu.

- 1 Le C.C. refuse la réclamation et déclare vouloir prendre une décision concernant A après réception de son certificat de jauge.
- 2 **Le C.C. remet la réclamation au jury pour instruction**
- 3 Le C.C. accepte la réclamation et décide d'exclure A de toutes les régates.
- 4 **Le C.C. autorise A à participer aux régates "sous réserve".**

Question subsidiaire:

En cas de réclamation contre une infraction aux règles de la jauge, le jury peut-il prendre une décision sans demander l'avis d'un jaugeur?

Si oui, sous quelles conditions?

78 Conformité aux règles de classe, certificats

78.2 Quand une *règle* exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau ne *court*, et que cela ne peut être fait, le bateau peut *courir* pourvu que le comité de course reçoive une déclaration signée par la personne responsable, attestant qu'un certificat valide existe. Le bateau doit présenter le certificat ou faire en sorte que son existence soit vérifiée par le comité de course **avant le départ du dernier jour de l'épreuve, ou de la première série selon ce qui est le plus tôt**. La pénalité pour une infraction à cette règle est la disqualification sans instruction de toutes les courses de l'épreuve.

Bateau: Un bateau à voile et l'équipage à bord

75 **S'inscrire à une épreuve**

Pour s'inscrire à une épreuve, un bateau doit se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice de l'épreuve. Il doit être inscrit par :

- a) un membre d'un club ou autre organisme affilié à une autorité nationale membre de World Sailing

Avis de course R 89.2, Annexe KG

L'avis de course doit contenir les indications suivantes :

- Nom, la période et le lieu de la manifestation, ainsi que le nom de l'organisateur responsable
- Règles en vigueur : voir «définition» dans les RCV
- Eventuellement d'autres règles qui sont à considérées
- Les classes qui participent, conditions d'inscription et éventuellement limitation de participation
- Délais pour :
 - Inscription
 - Premier départ (signal d'avertissement)
 - Event. départ pour régata d'entraînement
 - Dernier départ (signal d'avertissement)

L'avis de course doit également contenir:

- Modifications des RCV ou règle(s) de classe
- Limitation de la publicité si prévu.
Données de la publicité de l'organisateur si prévu.
- Classification et limitation d'inscription des concurrents.
- Sur form. d'inscription: Obligation de se conformer aux règles
 Exclusion de responsabilité de l'organisateur
- Processus de jauge, organisation de la jauge.
- **Indiquez le site internet où se trouvent les documents**
- Parcours, si il s'agit d'une manifestation spéciale.
- Système de classement, prix.
- En cas de Jury International, pas d'appel possible.
- et d'autres informations si nécessaire.

- 👉 L'avis de course doit contenir toutes les informations nécessaires pour qu'un navigateur puisse décider de sa participation.
- 👉 Pour championnat Suisse:
Obligation d'utiliser le modèle de SwissSailing
(Version Word site internet Swiss Sailing)



Club Logo Class Logo

<Event Name>

<Date of the Event>

<Place where the event will be held>

NOTICE OF RACE (NoR) / AVIS DE COURSE (AC)

Version **<#.#, yyyy-mm-dd>**

Organizing Authority: **<Club>** in conjunction with / conjointement avec SWISS SAILING
 Chairman of the Organizing Committee: **<Name, email>**

<p>[NP] denotes a rule that shall not be grounds for protests by a boat. This changes RRS 60.1(a). [SP] denotes a rule for which a standard penalty may be applied by the race committee without a hearing or a discretionary penalty applied by the protests committee with a hearing. This changes RRS 63.1 and A5.</p>	<p>[NP] signifie que cette règle ne peut pas être motif à une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a). [SP] indique une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée sans instruction par le comité de course, ou une pénalité discrétionnaire peut être appliquée après une instruction, par un comité de réclamation. Ceci modifie les RCV 63.1 et A5.</p>
--	---

1	Rules	Règles
1.1	The event is governed by the rules as defined in the Racing Rules of Sailing (RRS).	L'événement est régi par les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV).
1.2	The following SWISS SAILING prescriptions can be downloaded from https://www.swiss-sailing.ch/fr <ul style="list-style-type: none"> • the SWISS SAILING prescriptions to the RRS • the SWISS SAILING Implementary Regulations to World Sailing Regulations 19, 20 and 21 • the SWISS SAILING Regulations for Swiss Championships in fleet racing • the SWISS SAILING Implementary Regulations to the SWISS SAILING Regulations for Swiss Championships in fleet racing 	Les prescriptions suivantes de SWISS SAILING peuvent être téléchargées à l'adresse https://www.swiss-sailing.ch/fr/ <ul style="list-style-type: none"> • Prescriptions de SWISS SAILING relatives aux RCV • Directives d'application de SWISS SAILING relatives aux réglementations 19, 20 et 21 de World Sailing • Règlement de SWISS SAILING pour l'organisation de championnats de Suisse de régates en flotte • Directives d'application de SWISS SAILING relatives à l'organisation de championnats de Suisse de régates en flotte
1.3	RRS <Number[s]> will be changed as follows: <State change[s]> <i>See also RRS 86 to be sure that the rule change is permitted.</i>	RCV <Numéro[s]> [sera modifiée] [seront modifiées] comme suit : <Résumé des modifications> . <i>Voir RCV 86 pour être sûr que les changements susmentionnés sont autorisés.</i>

Club Logo

Class Logo

Attachment A / Annexe A :**Venue / Lieu :**

<Insert map of venue (e.g. Google Maps)>

Address / Adresses :

<Insert event address>

Accomodation / Logements :**Hotels :**

-

Tourist Office :

-

Camping :

-

Lors des championnats suisse, l'inscription devra se faire via le système « manage2sail »

manage2sail.com
L'administrateur de régates pour clubs et navigateurs

Je souhaite m'enregistrer sur le site | J'ai besoin d'aide

S'inscrire aux manifestations

Start | Manifestations | Cups | Association des classes | Clubs | S'enregistrer sur le site | Live tracking powered by TracTrac

Current and Recent Events (En Suisse)

2019	14.12	Régate de Noël des Laser	SUI	Neuchâtel	Cercle de la voile de Neuchâtel
2019	08.12	Régate de la Saint-Nicolas	SUI	Cully	Cercle de la voile de Moratel-Cully
2019	07.12	Le Père Noël	SUI	Nyon	Société nautique de Nyon
2019	01.12	Regata di Natale	SUI	Lugano	Circolo Velico Lago di Lugano

Afficher les dernières manifestations | Afficher toutes les manifestations

Manifestations à venir (En Suisse)

2020	14.03 - 15.03	CSP 420 & 470	SUI	Lugano	Circolo Velico Lago di Lugano
2020	14.03	Invernale del Ceresio	SUI	Lugano	Circolo Velico Lago di Lugano
2020	28.03 - 29.03	CSP Optimist	SUI	Lugano	Circolo Velico Lago di Lugano
2020	03.04 - 05.04	Swiss Sailing Super League Act I/2020 - Brissago	SUI	Brissago	Swiss Sailing League Association
2020	04.04 - 05.04	Capman Cup	SUI	Oberhofen	Regattaclub Oberhofen

Responsable : Autorité organisatrice R89.2(a)

Championnat de Suisse

Cercle de la voile par délégation de
Swiss Sailing



YOUTH



ELITE



RACING



CRUISING



FORMATION



FÉDÉRATION



CLUBS & CLASSES

CHAMPIONNATS DE SUISSE

Quelque x régates ont lieu chaque année sur les lacs suisses. Outre les régates de clubs, les séries de régates et les championnats par points, des Championnats de Suisse et de classes sont également organisés. Le Département Racing est notamment responsable de l'organisation des Championnats de Suisse et de l'élaboration des règlements en lien avec les régates.



Les conditions d'organisation et de participation à un Championnat de Suisse sont fixées dans le règlement des CS. Les principaux documents pour l'organisation et la tenue d'un Championnat de Suisse ou d'une régata se trouvent ici.

[LISTE DES CHAMPIONNATS DE SUISSE 2021](#)

[DOCUMENTS POUR ORGANISATEURS ET DÉLÉGUES](#)

Documents concernant l'organisation d'un CS



Modèle - Avis de course 2021-2024 (Anglais - Français)

DOCX / 385 kB



Modèle - SI English-Français

DOCX / 388 kB



Modèle - Pénalités discrétionaires

DOCX / 36 kB



Bilder von Regattabahnen

ZIP / 563 kB



Instructions de course R 90.2, Annexe LG

Annexe J2: Contenu des instructions de course

Les IC doivent contenir les informations suivantes :

- Programme des courses (avertissement) pour toutes les classes.
- Parcours, descriptions des marques de départ, de parcours et d'arrivée.
- Ligne de départ et d'arrivée, pavillon de classe et signaux spéciaux.
- Temps cible pour le parcours (règlement CS).
- Classement, selon Annexe A ou selon règle spéciale, nombre de courses nécessaires, résultats à tracer.

J2 Les IC doivent également contenir les informations suivantes:

- Publicité: Donnée de l'organisateur concernant sa publicité.
- Le remplacement des règles applicables du chap. 2 par le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).
- Les règles du chapitre 2 RCV restent en vigueur après le coucher du soleil (Bol d'Or Mirabaud).
- Définition du système de pénalité.
- Procédure de jauge (contrôle du certificat de jauge).
- Tableau officiel, modifications des IC, signaux à terre.
- Exigences de sécurité (émargements, flottabilité, etc.).
- → et d'autres informations, si nécessaire.

Pour championnat Suisse:

Obligation d'utiliser le modèle de SwissSailing
(Version Word site Internet Swiss Sailing)



Club Logo

Class Logo

<Event Name>

<Date of the Event>

<Place where the event will be held>

SAILING INSTRUCTIONS (SI) / INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Version **<#.#, yyyy-mm-dd>**

L'inscription des noms suivants dans les IC n'est requise, ni recommandée par aucune règle de World Sailing ou de Swiss Sailing. Ils peuvent être trouvés sur le site web de l'événement sur Manage2Sail. N'indiquez tout ou partie de ces éléments que si ces informations sont nécessaires à vos IC. Dans tous les cas supprimez les lignes inutiles.

Chairman of the race committee: **<insert name, if necessary>**
 Chairman of the protest committee: **<insert name, if necessary>**
 Chairman of the technical committee: **<insert name, if necessary>**
 Swiss Sailing delegate: **<insert name, if necessary>**
 Class representative: **<insert name, if necessary>**

[NP] denotes a rule that shall not be grounds for protests by a boat. This changes RRS 60.1(a).
 [SP] denotes a rule for which a standard penalty may be applied by the race committee (RC) without a hearing or a discretionary penalty applied by the protest committee (PC) with a hearing. This changes RRS 63.1 and A5.

[NP] signifie que cette règle ne peut pas être motif à une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a).
 [SP] indique une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée sans instruction par le Comité de Course (CC), ou une pénalité discrétionnaire peut être appliquée après une instruction, par un Comité de Réclamation (CR). Ceci modifie les RCV 63.1 et A5.

1	Rules	Règles
1.1	See rules listed in NoR 1.	Voir les règles mentionnées dans AC 1
1.2	<insert further rules or rule changes> <i>List any rule or rule change that cannot be placed in an appropriate paragraph of the SI and that is not included in the NoR.</i> <i>A number of paragraphs in the SIs change a rule in the RRS. Each of these is best placed in the appropriate paragraph of the SIs, for example PENALTY SYSTEM. However, if there is no clear place for some of them, include them here.</i>	<insérer d'autres règles ou changements de règles > <i>Énumérer toute règle ou changement de règle qui n'aurait pas sa place dans un paragraphe approprié dans les IC et qui ne fait pas partie de l'AC.</i> <i>Un certain nombre de paragraphes des IC modifient une règle des RCV. Il est préférable de placer chacune de ces modifications dans le paragraphe approprié des IC, par exemple les modifications du système de pénalité sont dans PENALTY SYSTEM. S'il n'y a pas de place claire pour certains d'entre eux, il faut les inclure ici</i>
2	Changes to Sailing Instructions	Modifications aux instructions de course
2.1	Any change to the SI will be posted no later than <2> hours before the first race of the day, except that any change to the schedule of races will be posted not later than <hh.mm> h the day before it will take effect.	Toute modification aux IC sera affichée au plus tard <2> heures avant la première course du jour. Tout changement dans le programme des courses sera affiché au plus tard avant <hh.mm> heures, la veille du jour où il prendra effet.

Addendum A / Annexe A:

Race Area / Zone de course:

<Insert Map of race area (e.g. Google Maps)>

Insérez une carte de la zone de course (Google map)

Addendum B / Annexe B:

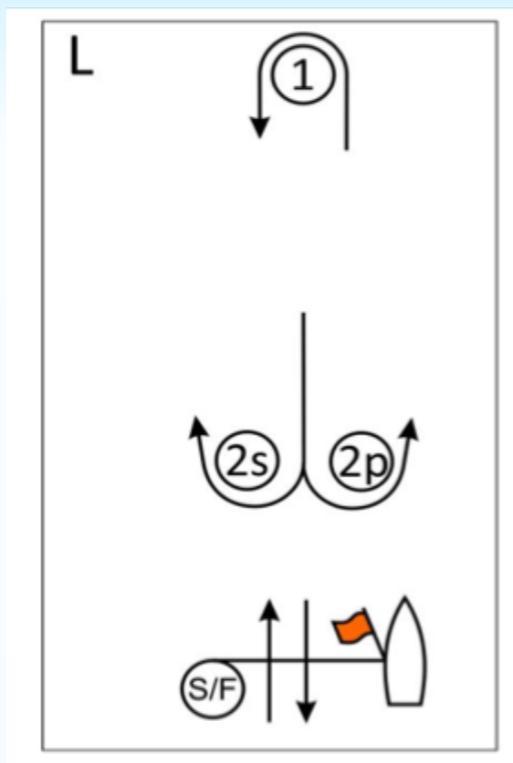
Courses / Parcours

<Insert Course diagram>

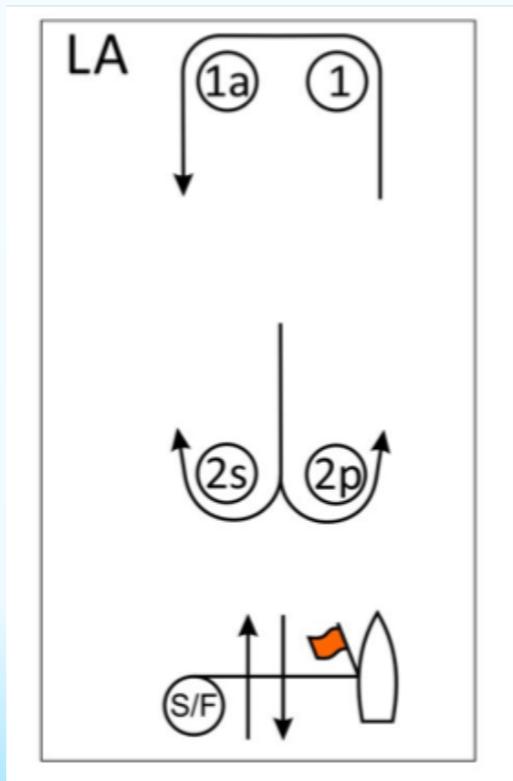
Schéma des parcours

ANNEXE S - INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES

SCHEMAS DE PARCOURS



Parcours L- Au vent/Sous le vent, Arrivée sous le vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
L2	Départ -1 - 2s/2p - 1 - Arrivée
L3	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée
L4	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée



Parcours LA - Au vent/Sous le vent avec marque de dégagement, Arrivée sous le vent	
Signal	Ordre de contournement des marques
LA2	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée
LA3	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée
LA4	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée

Responsable : Comité de course R90.2(a)



YOUTH



ELITE



RACING



CRUISING



FORMATION



FÉDÉRATION



CLUBS & CLASSES

CHAMPIONNATS DE SUISSE

Quelque x régates ont lieu chaque année sur les lacs suisses. Outre les régates de clubs, les séries de régates et les championnats par points, des Championnats de Suisse et de classes sont également organisés. Le Département Racing est notamment responsable de l'organisation des Championnats de Suisse et de l'élaboration des règlements en lien avec les régates.



Les conditions d'organisation et de participation à un Championnat de Suisse sont fixées dans le règlement des CS. Les principaux documents pour l'organisation et la tenue d'un Championnat de Suisse ou d'une régata se trouvent ici.

[LISTE DES CHAMPIONNATS DE SUISSE 2021](#)

[DOCUMENTS POUR ORGANISATEURS ET DÉLÉGUES](#)

Documents concernant l'organisation d'un CS



Modèle - Avis de course 2021-2024 (Anglais - Français)
DOCX / 385 kB



Modèle - SI English-Français
DOCX / 388 kB



Modèle - Pénalités discrétionaires
DOCX / 36 kB



Bilder von Regattabahnen
ZIP / 563 kB

Club house ou tente : - Suffisamment de places en cas de pluie

Bureau de course : - Secrétariat, tableau officiel,
- Salle pour jury
- Mât pour signaux à terre

Places : - Garde-port, places d'amarrages
- Grutier, mise à l'eau
- Parking, voitures et remorques

Bateaux Jury : - **Min. 5.0m (2 personnes), motorisation suffisante
(si jury sur l'eau)**

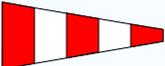
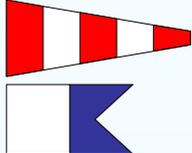
- Son emplacement doit être indiqué dans les instructions de course
- Sert aux communications du CC et Jury.
- Quand une nouvelle communication est affiché, hisser le pavillon „L“ avec un signal sonore.



Aujourd'hui, le tableau officiel est matérialisé via l'application manage2sail

Mât (son emplacement est décrit dans le IC)

Il est recommandé qu'il se trouve près du club house et du port.

- L  - Un avis aux concurrents a été affiché
Signaux supplémentaires dans les IC :
- AP  - Retardé – Signal d'avertissement 60 min. (exemple) après affalé
- D  - Le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 60 min, (exemple) après l'envoi du pavillon D
- AP
A  - Plus de course aujourd'hui
- Y  - Portez un équipement individuel de flottabilité

Ces signaux sont toujours accompagnés de signaux sonores.

Fin du temps pour réclamer		Organisateur Organizing Committee:
End of Protest time		Régate / Event:
Classe / Class:		
Date: Date:	Arrivée du bateau start au port : Starting vessel has reached the harbour	Fin du temps pour réclamer: End of protest time:
<p>↓</p> <p>ou:</p> <p>Passage de la ligne d'arrivée du dernier concurrent</p> <p>Finishing time last boat:</p>		

Fin du temps pour réclamer		Organisateur Organizing Committee:
End of Protest time		Régate / Event:
Classe / Class:		
Date: Date:	Arrivée du bateau start au port : Starting vessel has reached the harbour	Fin du temps pour réclamer: End of protest time:
2.5.19	18h00	19h00
3.5.19	16h00	17h00

Temps de réclamation

Avec M2S le formulaire se fait directement avec l'indication du temps d'arrivée du dernier bateau quand on le met dans le système.

International FINN Cannes



Protest Time Limits

As of 26 FEB 2018 At 16:35

SUN 25 FEB

Event Name	Time Limit
Finn	17:55
Laser Radial	14:58
Laser Standard	17:50

Infrastructure :

- Salle séparée, calme, pouvant être fermée.
 - RCV, règles de classes, Cas ISAF ainsi que tous les documents nécessaires à la manifestation.
 - Bateaux miniatures (min. 4), marques, vent, etc.
 - Table avec 4 à 5 chaises.
 - Formulaires de réclamation, papier, crayons, etc.
 - Photocopieuse (ou accès au secrétariat dans les environs).
 - Si possible un PC avec imprimante.
- Un local Jury fait partie de la régata au même titre qu'un bateau Comité

- Autorisation et attribution pour amarrage dans le port.
 - Autorisation pour parcage voitures et remorques.
 - Réservation de la grue pour mise et sortie de l'eau.
 - Accès : pour secours (ambulance, feu,) livreurs.
 - Parking proches pour invités (sponsors, presse et officiels)
- Lors de l'arrivée des concurrents :
- Installer des panneaux indicateurs pour le lieu et sur le site pour les différents locaux (jauge, bureau de course, etc.)
 - Une personne reçoit et canalise les concurrents.

Principe fondamental – Code 20 de World Sailing

Les publicités doivent satisfaire aux principes de morale et d'éthique.

20.2.4 Toute publicité de propagande politique, religieuse ou raciale ne doit pas être arborée sur un **bateau**, sur l'**équipement personnel** ou sur tout autre objet à bord d'un **bateau** pendant qu'il est En Course.

20.2.5 Un concurrent peut choisir de ne pas arborer une publicité requise selon la Réglementation 20.4 ou 20.6 lorsqu'elle promeut de l'alcool ou du tabac, ou une publicité pour laquelle il aurait réellement des objections motivées par des raisons fondamentales de morale, de politique ou de religion.

La publicité sur les voiles doit être clairement séparée des lettres de nationalité ainsi que du numéro.

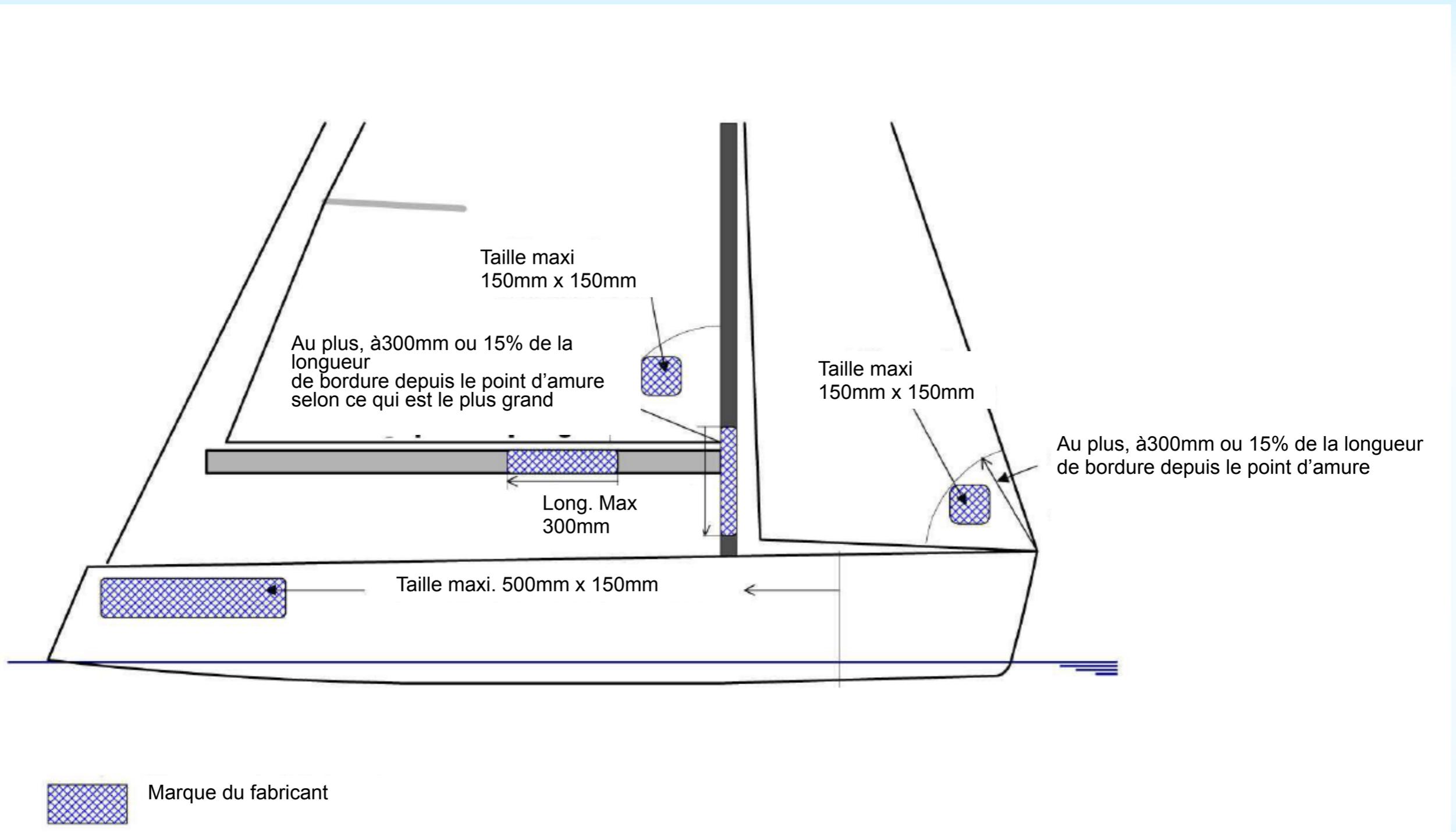
→ Swiss Sailing régit la publicité dans ses directives, du Code 20.

Publicité sur les bateaux

- Marque du voilier, pas plus grande que 150x150mm et pas plus éloigné du point d'amure de plus de 300mm ou 15% de la longueur de la bordure, à part le spi.
- Marque du constructeur, sur la coque, max. 500mm x 150mm, et de chaque côté des espars, max. 300mm de longueur.
- Publicité sur les vêtements des concurrents, pas de restrictions

Publicité sur les planches à voiles

- Marque du voilier, pas éloigné de plus de 20% de la longueur ou pas plus de 500mm de la drisse.
- Série, nom ou logo du fabricant sur la coque, ainsi que dans le tiers en dessus du wishbone et des deux côtés.
- Publicité de l'organisateur sur la voile (max. 0,4m²) et sur un t-shirt porté par le concurrent (pas de prescriptions concernant la coque).



Le code de publicité permet la publicité des participants selon la Regulation 20.3.1, sur les habits, l'équipement personnel, le bateau et les voiles avec les restrictions suivantes :

Règles de classe

Les règles de classes peuvent mentionner que la publicité des participants sur la coque, la bôme, le mât ainsi que sur les voiles peut être limitée ou interdite.

Emplacement sur le bateau et les voiles

Place pour l'identification sur les voiles selon Annexe G

Surfaces pour l'organisateur sur le bateau, selon Regulation 20.4

L'avis de course indique que la régates autorisera uniquement la publicité toujours admise.

Le CC constate lors de la première course que le bateau A porte un spi qui mentionne sur toute la largeur le nom du fabricant de voile.

Le CC demande a A tout de suite après la première course son autorisation de porter une telle publicité. A assure qu'après la régates il fera la demande d'autorisation de port de publicité et s'acquittera de la taxe.

Quelle(s) décision(s) le CC doit-il prendre ?

- 1 Disqualification de A après la 1^{ère} course, prescription de Swiss Sailing au code de publicité.
- 2 Cas transmis au Jury et délai accordé (début des courses du 2^{ème} jour) pour procéder à l'enlèvement de la publicité ou présentation de l'autorisation de Swiss Sailing pour le port de cette publicité.
- 3 Cas transmis au Jury pour instruction et disqualification immédiate de A pour toute la régates.
- 4 Réclamation écrite du CC au Jury pour instruction immédiate et disqualification de la 1^{ère} course par le Jury selon code de Publicité de l'ISAF.
- 5 Autorisation provisoire du port de publicité accordée par le Jury pour autant que le concurrent donne une explication écrite et dépose une caution.

L'avis de course indique que la régata autorisera uniquement la publicité toujours admise.

Le CC constate lors de la première course que le bateau A porte un spi qui mentionne sur toute la largeur le nom du fabricant de voile.

Le CC demande à A tout de suite après la première course son autorisation de porter une telle publicité. A assure qu'après la régata il fera la demande d'autorisation de port de publicité et s'acquittera de la taxe.

Quelle(s) décision(s) le CC doit-il prendre ?

- 1 Disqualification de A après la 1^{ère} course, prescription de Swiss Sailing au code de publicité.
- 2 **Cas transmis au Jury et délai accordé (début des courses du 2^{ème} jour) pour procéder à l'enlèvement de la publicité ou présentation de l'autorisation de Swiss Sailing pour le port de cette publicité.**
- 3 Cas transmis au Jury pour instruction et disqualification immédiate de A pour toute la régata.
- 4 Réclamation écrite du CC au Jury pour instruction immédiate et disqualification de la 1^{ère} course par le Jury selon code de Publicité de l'ISAF.
- 5 **Autorisation provisoire du port de publicité accordée par le Jury pour autant que le concurrent donne une explication écrite et dépose une caution.**

Taxe de publicité - Code 20.8 - World Sailing

Les bateaux ayant de la publicité sans restriction peuvent être tenu de verser un droit uniquement à leur autorité nationale.

👉 Prescription de Swiss Sailing à la Regulation 20 de l'ISAF.

Réclamation pour infraction au code de publicité - Code 20.9

Une réclamation pour infraction contre le code de publicité de l'ISAF par un bateau ou le CC, (par ex. par le jugeur) doit être instruite selon la règle 60.

Quand un bateau à enfreint une règle du code de publicité, il doit être pénalisé par le jury comme suit :

- Avertir le bateau et fixer un délai pour la correction.
- Déclasser le bateau
- DSQ pour une ou plusieurs courses ou la série de régates
- Envisager l'application de la R 2 ou la procédure selon R 69.1

L'avis de course mentionne sous : **Admissibilité et inscription**

- Preuve de l'autorisation de publicité

Deux bateaux portant de la publicité et n'ayant pas montré leur certificat de Swiss Sailing lors de l'inscription sont avertis qu'ils doivent s'acquitter de cette taxe avant la fin de l'événement.

Sans réponse des concurrents que peut faire le CC après le délai imparti (1 heure avant la remise des prix) ?

Le CC sort le concurrent du classement, celui-ci ne rempli pas les conditions d'admissibilité et de fait ne peut pas prétendre à un classement.

Compétence pour le choix de la catégorie (regulation 20.5):

Chaque classe doit déterminer l'application de la :

- Publicité sans restriction
- Publicité définie et limitée
- Publicité interdite

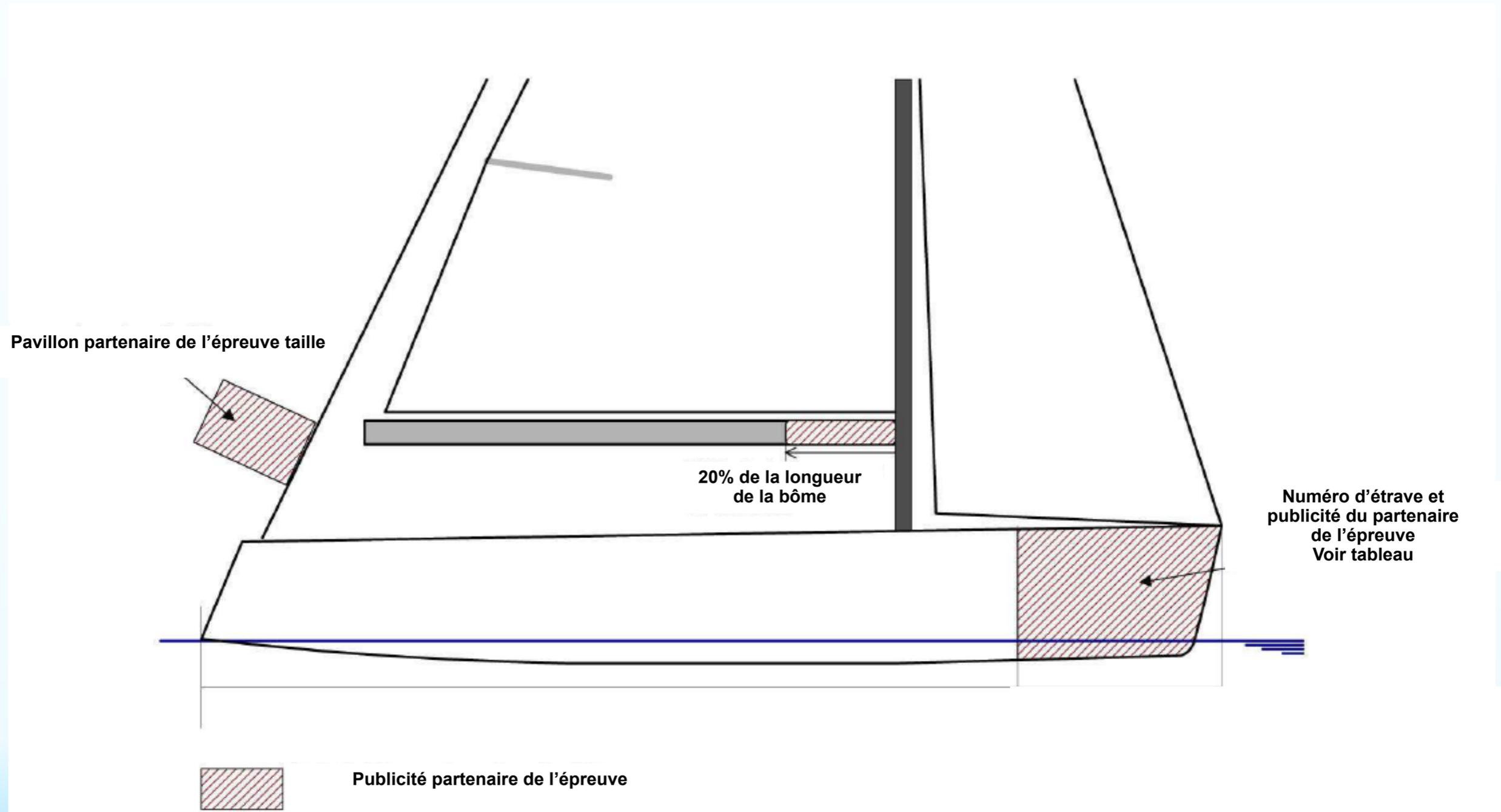
👉 World Sailing: - Pour manifestation spéciales, par ex. « Volvo Ocean Race »
- Aux jeux olympiques, un règlement spécial du comité olympique remplace le code de publicité de WS, publicité des participants admise

👉 Classes internationales: Pour classes WS et classes internationales

👉 Fédération nationale: Pour classes nationales.

👉 Si l'organisateur ne précise pas la catégorie de publicité, la catégorie

« **publicité sans restriction** » sera appliquée à la classe concernée.



	Coque	Bôme	Pataras et ligne de Kite	Voiles et Kites
Type ou taille du bateau	De chaque côté de la coque , mais pas en arrière de la distance longitudinale établie depuis le point le plus avant de la coque	Sur la partie avant de chaque côté de la bôme (sauf si la Réglementation 20.4.1.4 s'applique)	Un pavillon, attaché au pataras ou à la ligne de kite, respectant les mesures du rectangle (2)	De chaque côté des voiles
Longueur de coque du bateau inférieure à 2,5m (1)	40% de la longueur de coque	N'excédant pas 20% de la longueur de la bôme	Pas de publicité	Pas de publicité (sauf si la Réglementation 20.4.1.5 s'applique)
Longueur de coque du bateau entre 2,5m et 8 m (1)	Plus d'un mètre ou 25% de la longueur de coque		Un pavillon de 500 mm x 750 mm	
Longueur de coque du bateau entre 8 m et 15m (1)	Plus de 2 mètres ou 20% de la longueur de coque		Un pavillon (ou jusqu'à 2 en cas de bateau sans pataras central) de 1900 mm x 1400 mm	
Longueur de coque du bateau supérieure à 15 m (1)	Plus de 3 mètres ou 15% de la longueur de coque		Un pavillon (ou jusqu'à 2 en cas de bateau sans pataras central) de 2100 mm x 1600 mm	

Définition

La communication, c'est l'action d'établir une relation avec autrui afin de lui transmettre un message.



Quand on communique, il faut être sûr que l'interlocuteur comprenne le message mais il faut également être sûr de ce que l'on communique

Les moyens

Visuels Ecriture (tableau officiel)

Pavillons (à terre, sur l'eau)

Sonores Language briefing skipper,

Sons (pistolet, sifflet, corne de brune, etc)

Communications au tableau officiel :

Modifications des IC.

Programme du lendemain.

Liste des participants, classement, communications des OCS, DNF, BFD, etc.

Horaires des instructions, décisions.

Meeting des skippers:

- Si les conditions locales (géographiques) le permettent, il est conseillé de faire un meeting de skippers:
- Seulement avant la première course ou tous les jours.
- Indications des spécificités locales.
- Météo.
- Réponse aux questions.
- Informations quand à la sortie des bateaux sur le plan d'eau.

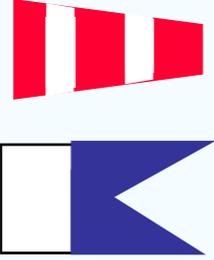
Attention : Des modifications verbales des IC lors du meeting des skippers ne sont valables que si elles sont affichées au tableau officiel (pavillon „L“ avec signal sonore).

Communication simple avec un groupe de personnes de langues différentes

Pavillons

Signaux à terre

à un mât visible et accompagné de signaux sonores:

L		Communication au tableau officiel	
AP		Retardé	
$\frac{AP}{A}$		Aujourd'hui plus de Course	
Y		Gilet obligatoire dès la sortie du port	

Signaux sur l'eau

Les pavillons règlent le déroulement d'une course. C'est pourquoi ils doivent être visibles et donnés avec précision.



Les pavillons hissés doivent être séparés de ceux qui ne sont pas hissés.



Les signaux de temps doivent être donnés avec précision, le pavillon fait foi!

Signaux sonores:

Presque tous les signaux visuels doivent être accompagnés d'un signal sonore, certains sont obligatoires :

✓ rappel individuel „X“

✓ raccourci ou changement de parcours

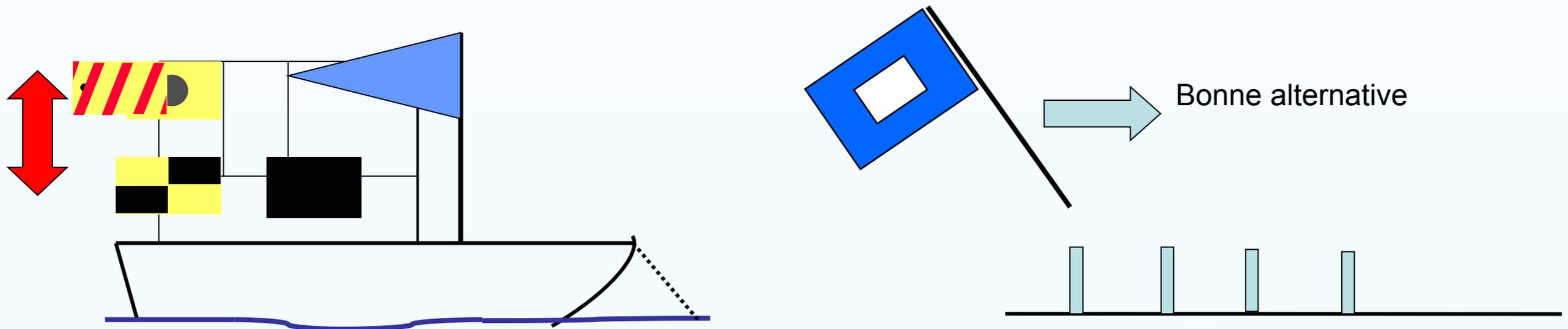
Bonne visibilité des pavillons

Informations décisives pour les navigateurs

Doivent être montrés avec précision (définition du temps)

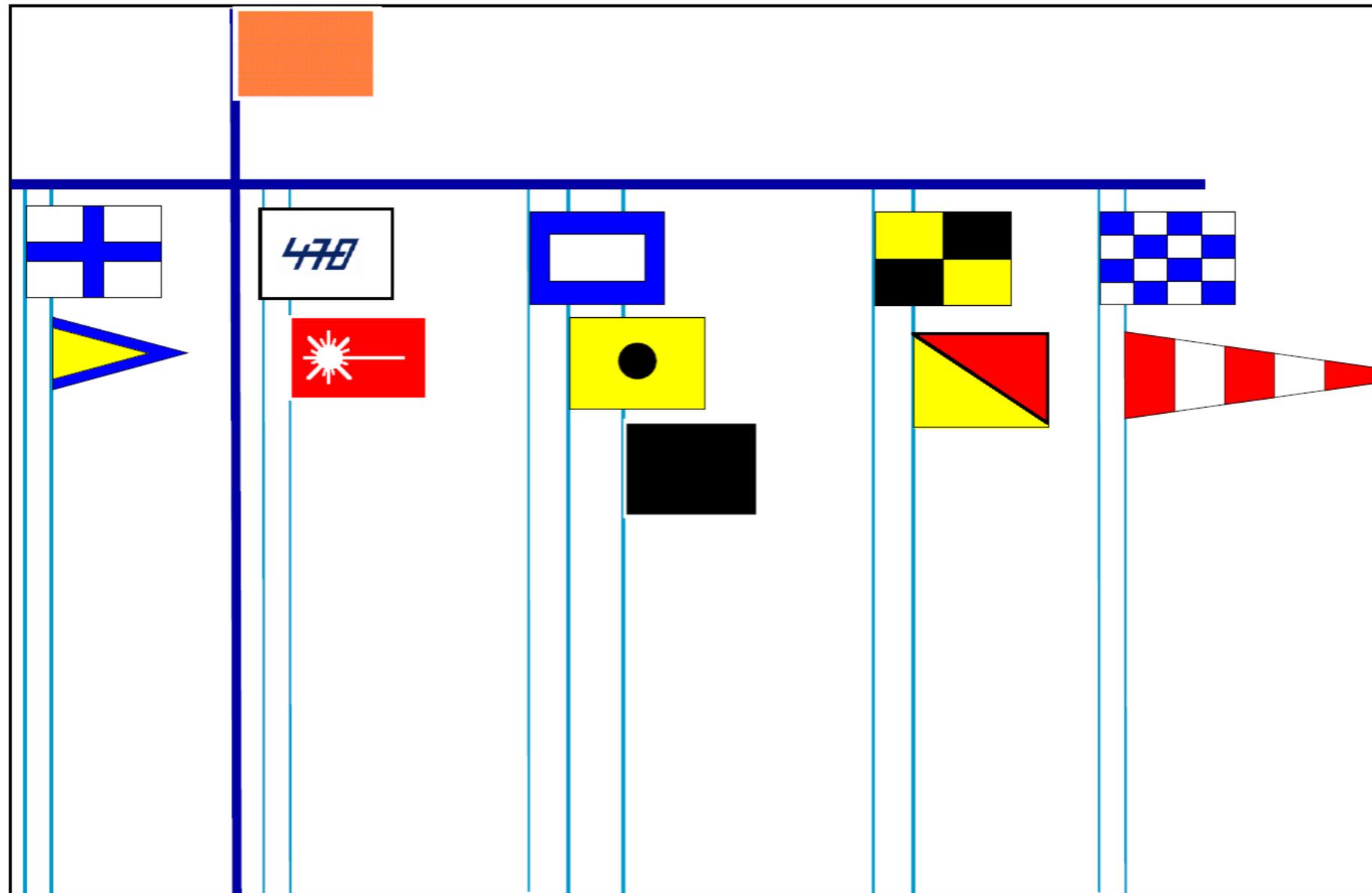
Doivent être visibles depuis l'autre bout de la ligne !!??

Dimension : 60 x 90 cm (recommandation de ISAF)



- Visibles de toutes parts
- Différence clairement visible entre pavillons hissés et pavillons affalés
- Pas de recouvrements entre pavillons hissés
- Pratiques et rapidement mis en place

← Avant du bateau



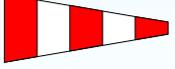
L  signifie selon les RCV:

Venir à portée de voix ou suivre le bateau Start

Utilisation:

- Quand le bateau Start sort du port
- Quand le bateau Start change de position
- Quand des instructions orales vont être données
(Attention: pas d'instructions de course, R 89.2.c)

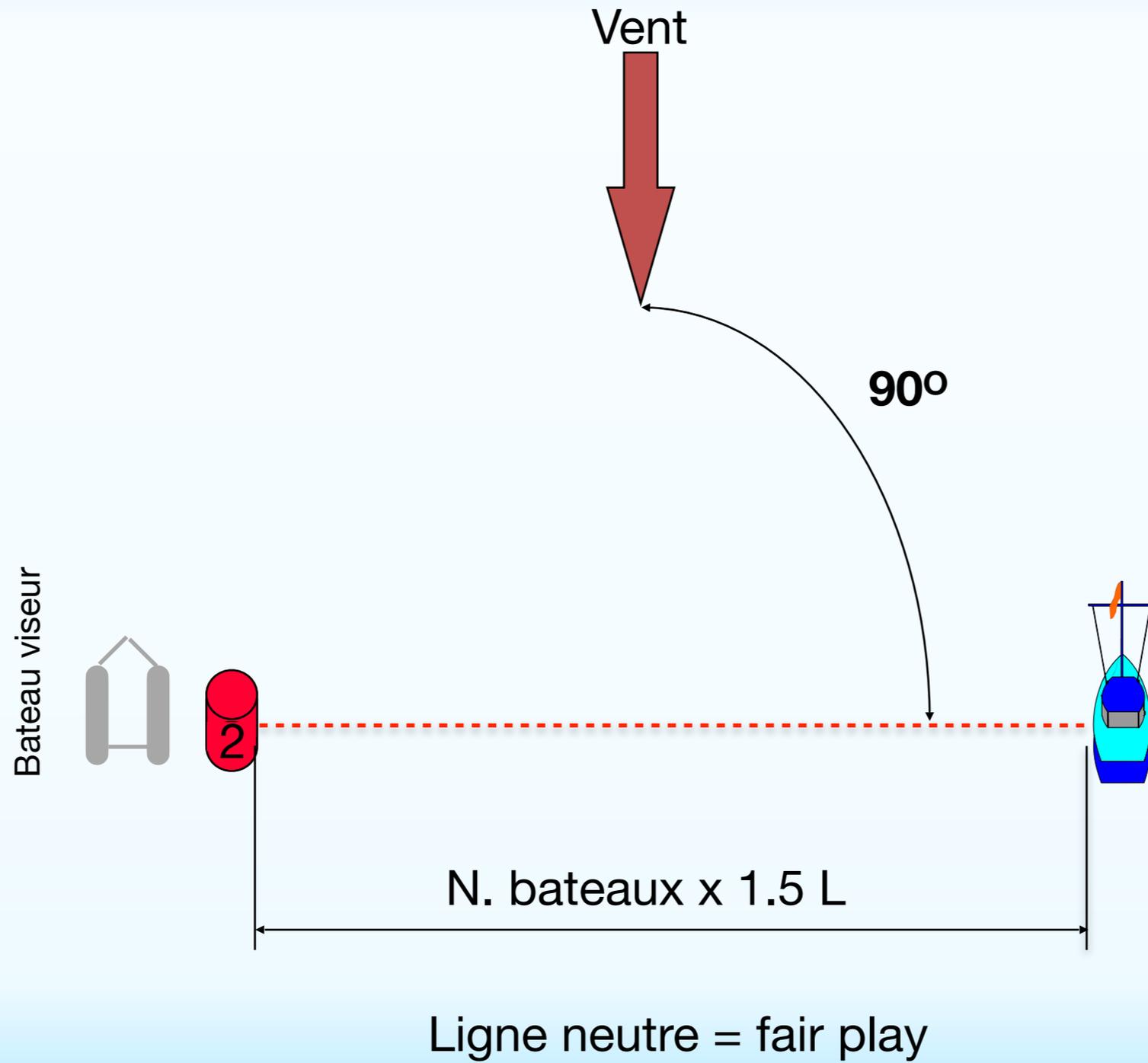
L'affalé du pavillon se fait sans signal sonore

AP  signifie : **Les courses qui ne sont pas parties sont retardées, l'avertissement sera donné 1minute après l'affalé.**

Utilisation :

-  **Course retardée pour une raison quelconque.**
-  **Après une course jusqu'à la suivante.**
-  **Utilisation également avec „A“ et „H“ ou chiffres.**

Comment poser une ligne de départ ?



Une ligne de départ devrait être neutre

Exemple : régates de Surprise

Longueur bateau : 7.65m

N. de bateaux : 40 bateaux

Longueur ligne : 460.00m

$$7.65\text{m} + 3.82\text{m} = 11.47\text{m}$$

$$40 \times 11.50\text{m} = 460.00\text{m}$$

Avantage de la ligne

Longueur	5°
Ligne de 100m	9.00m
Ligne de 200m	18.00m
Ligne de 500m	45.00m

Exemple Surprise = 6 longueurs de bateau

Quand doit être posée la ligne de départ ?

Règle 27.2 Au plus tard au signal préparatoire, le CC peut déplacer une marque de départ.

Est-ce que la marque N°1 doit être posée pour un départ?

Non

Il n'y a pas de règle qui stipule que la marque N°1 doit déjà être posée au signal de départ.

Est-ce-que cette affirmation s'applique à tous les types de départs ?

Non

Les règles 30.2 (Z), 30.3 (U) et 30.4 (noir) mentionnent que si un pavillon a été envoyé,
aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la 1^{ère} marque....

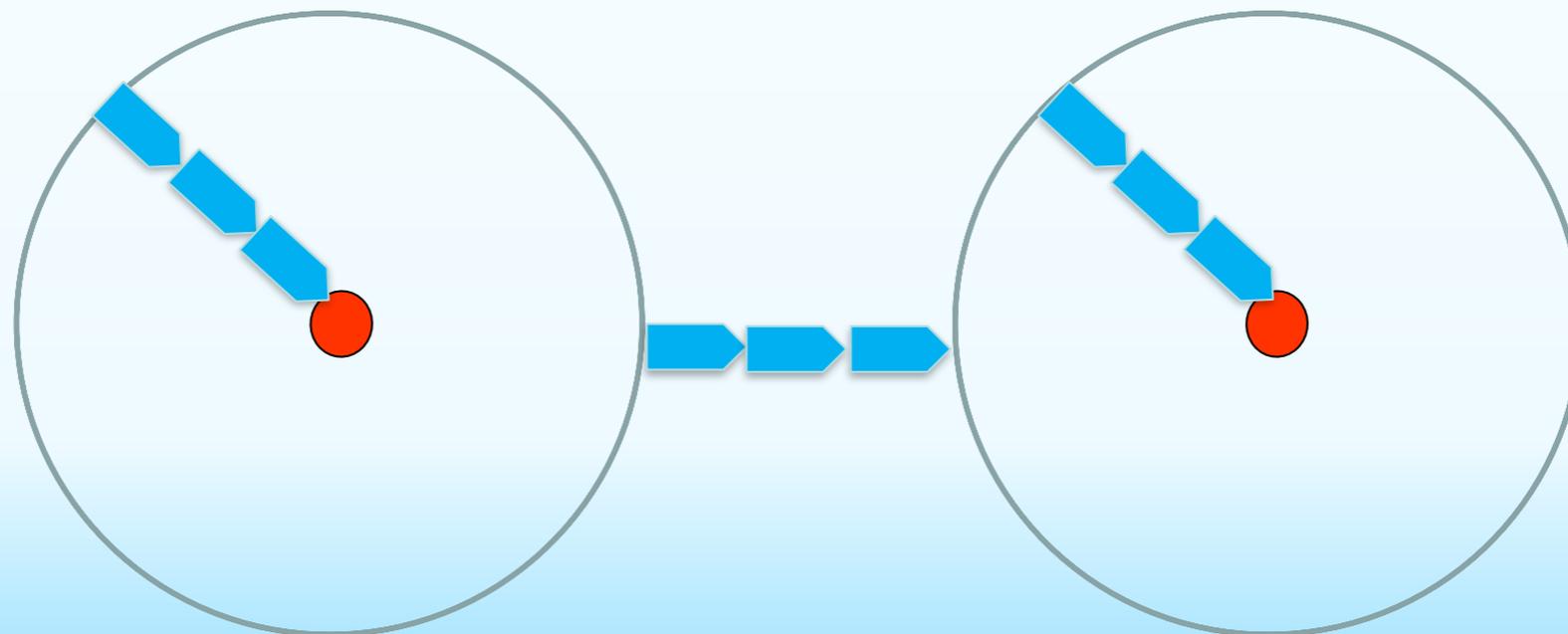
Régate de Finn / porte sous le vent

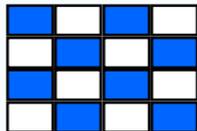
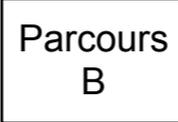
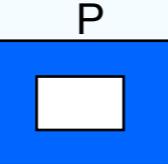
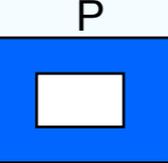
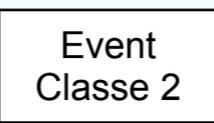
Longueur bateau : 4.50m

Distance entre les marques de la porte ?

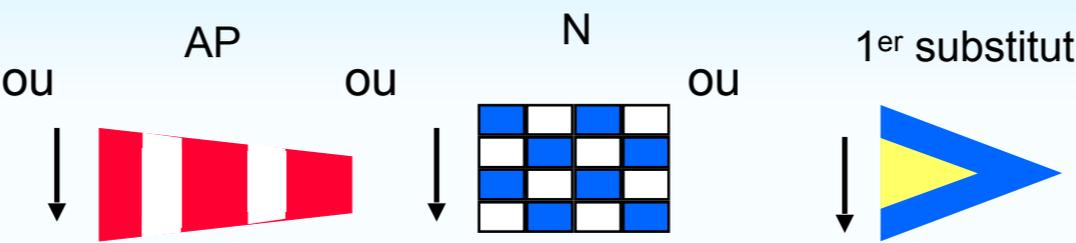
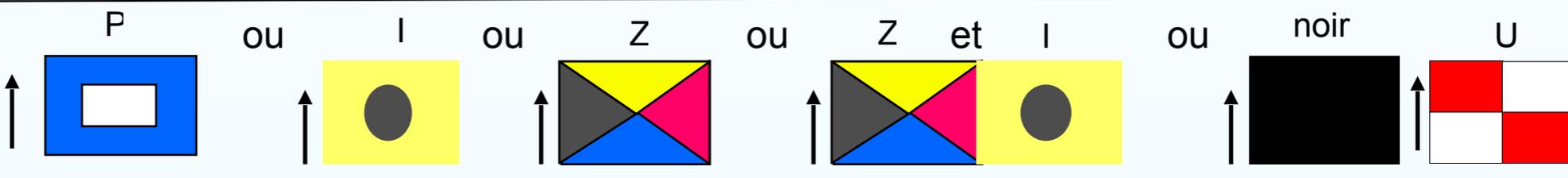
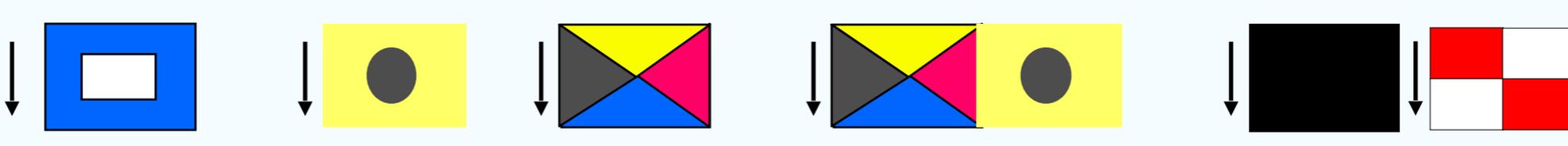
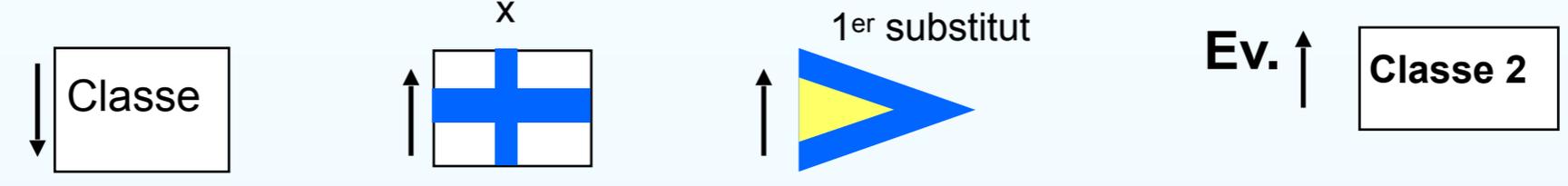
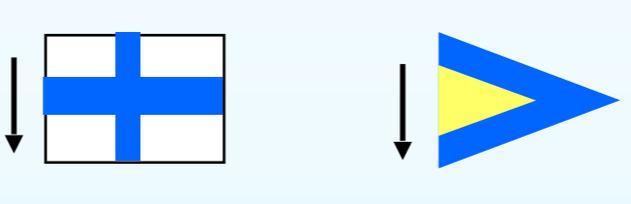
Au minimum 7 longueurs de bateaux = 31.50m

Conseillé : 9 longueurs = 40.50m



Signal d'avertissement au plus tôt dans 5 min	↑ 	Ne fait pas partie de la règle 26	
- 6	↓ 	ou N  ou 1 ^{er} substitut 	
Avertissement - 5	↑ 	↑ 	↑ 
Préparatoire - 4	↑ 		
Minute - 1	↓ 		
Départ 0	↓ 	↑ 	↑  ou 1 ^{er} substitut 
+ 4	↓ 	Ou quand tous les départs prématurés ont repassé la ligne correctement	

Règle 26

	- 6	<p>ou AP ou N ou 1^{er} substitut</p> 
Avertissement	- 5	<p>↑ Classe ↑ <u>Parcours</u> ↑ Évén. ↑</p> 
Préparatoire	- 4	<p>↑ P ou I ou Z ou Z et I ou noir U</p> 
	- 1	
Départ	0	<p>↓ Classe ↑ X ↑ 1^{er} substitut Ev. ↑ Classe 2</p> 
	+ 4	

↓ Ou quand tous les départs prématurés ont repassé la ligne correctement

Annexe LG : Guide pour les Instructions de course

- 6.4 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, le pavillon orange de ligne de départ sera envoyé avec un signal sonore au moins cinq minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.

Signaux de course

Le pavillon **orange** définit le mât de contrôle et par conséquent la ligne de départ

Le montage du pavillon, avec signal sonore, au minimum 5 minutes avant la procédure de départ permet aux concurrents de se préparer.



Pavillon "Orange": informe les concurrents que le départ d'une ou plusieurs courses va être donné. Le pavillon „Orange“ sera hissé sur le mât de contrôle de la ligne de départ, avec un long signal sonore pas moins de 5 minutes avant le signal d'avertissement.

Si un bateau viseur avec mât de contrôle se trouve coté bâbord de la ligne, un pavillon orange sera hissé dans le même temps sur ce mât.

Le pavillon „Orange“ qui délimite la ligne de départ, sera affalé sans signal sonore 4 min. après le signal de départ, à moins que le CC ne donne un nouveau signal d'avertissement (après un rappel général, pour le départ d'une autre classe) dans les 9 prochaines minutes.



Le pavillon sera hissé

- Avant un départ ou une nouvelle procédure de départ
- Après une longue période retardée

Le pavillon reste à poste

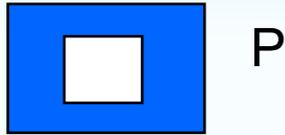
- Entre les départs de plusieurs classes
- Lors d'un rappel général
- Lors d'une courte période retardée

Le pavillon est affalé

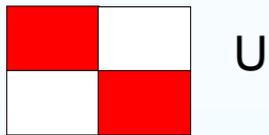
- 4 minutes après le signal de départ (sans signal sonore) ou après le temps réglementaire pour prendre le départ
- Lors d'une longue période retardée



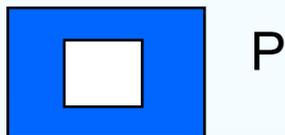
Quel pavillon utiliser pour le 1^{er} départ ?



Quel pavillon utiliser si la flotte est indisciplinée après un ou plusieurs rappels généraux ?



Quel pavillon utiliser après un départ sous pavillon U ou noir ?



Il n'est pas d'usage d'utiliser le pavillon « I » lors de premier départ.
Le pavillon « I » est un système de pénalité et on ne pénalise pas si il n'y a pas faute.



Définitions signaux de course selon RCV :

- Signal sonore
- Long signal sonore
- Signaux sonores répétés

Quand est utilisé un long signal sonore ?

Dernière minute (règle 26)

<i>Minutes avant le signal de départ</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
5*	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I, U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

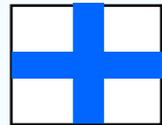
Communications viseur :
Succinctes sans commentaires superflus.

Termes utilisés :

- **Bon départ**
- **4 bateaux** (pavillon X) Il n'est pas nécessaire de communiquer les numéros tout de suite

Rappel individuel sans pénalité: R 29.1

Pavillon : X, avec 1 signal sonore distinct (obligatoire).

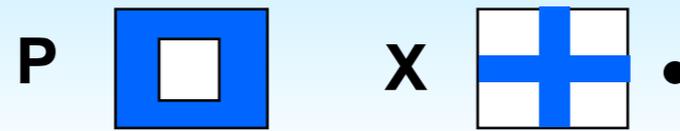


- **Trop**

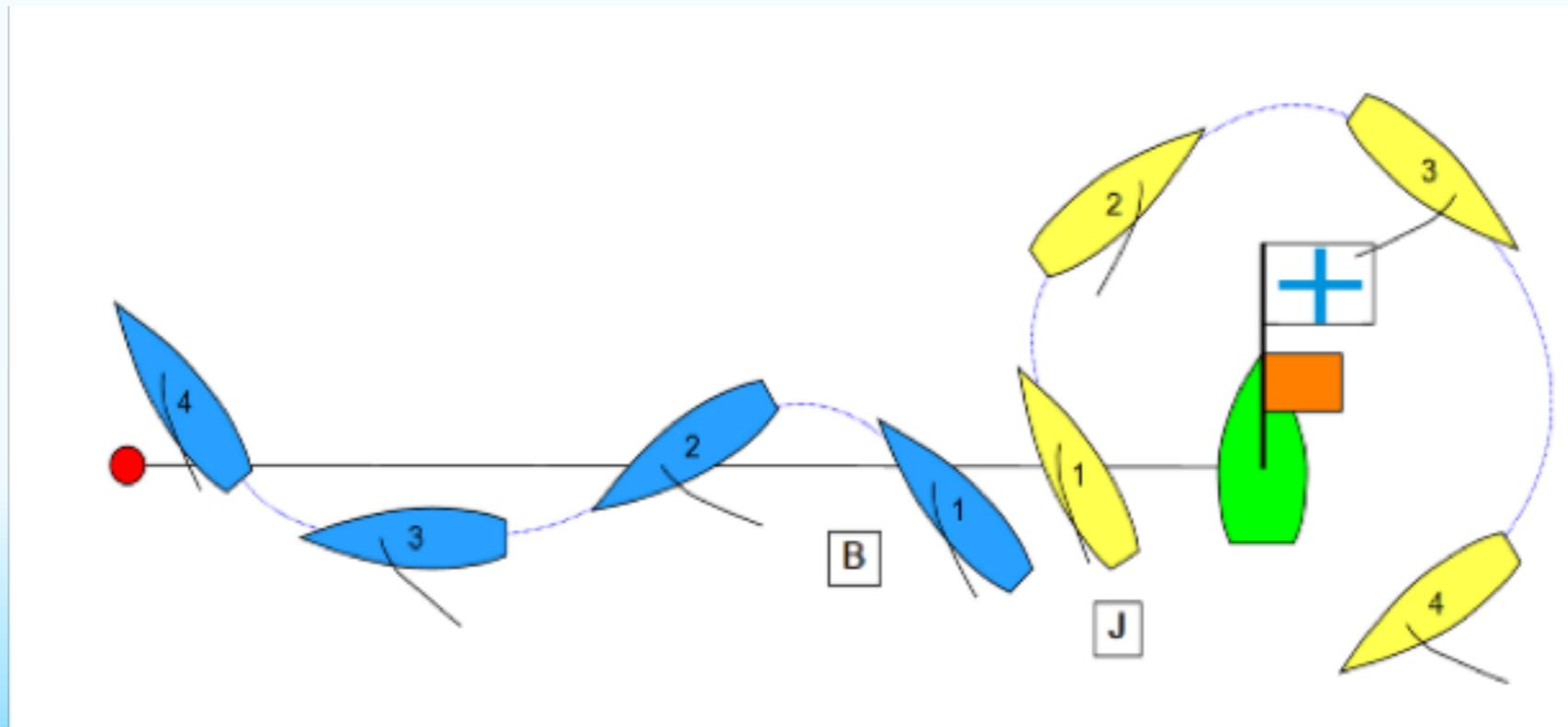
Rappel général : R 29.2

Pavillon : 1^{er} substitut , avec 2 signaux sonores distincts (obligatoire).



R 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 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 revenus entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ, ou une minute avant tout signal de départ ultérieur, si cela est plus tôt.



R 29.1: Rappel individuel

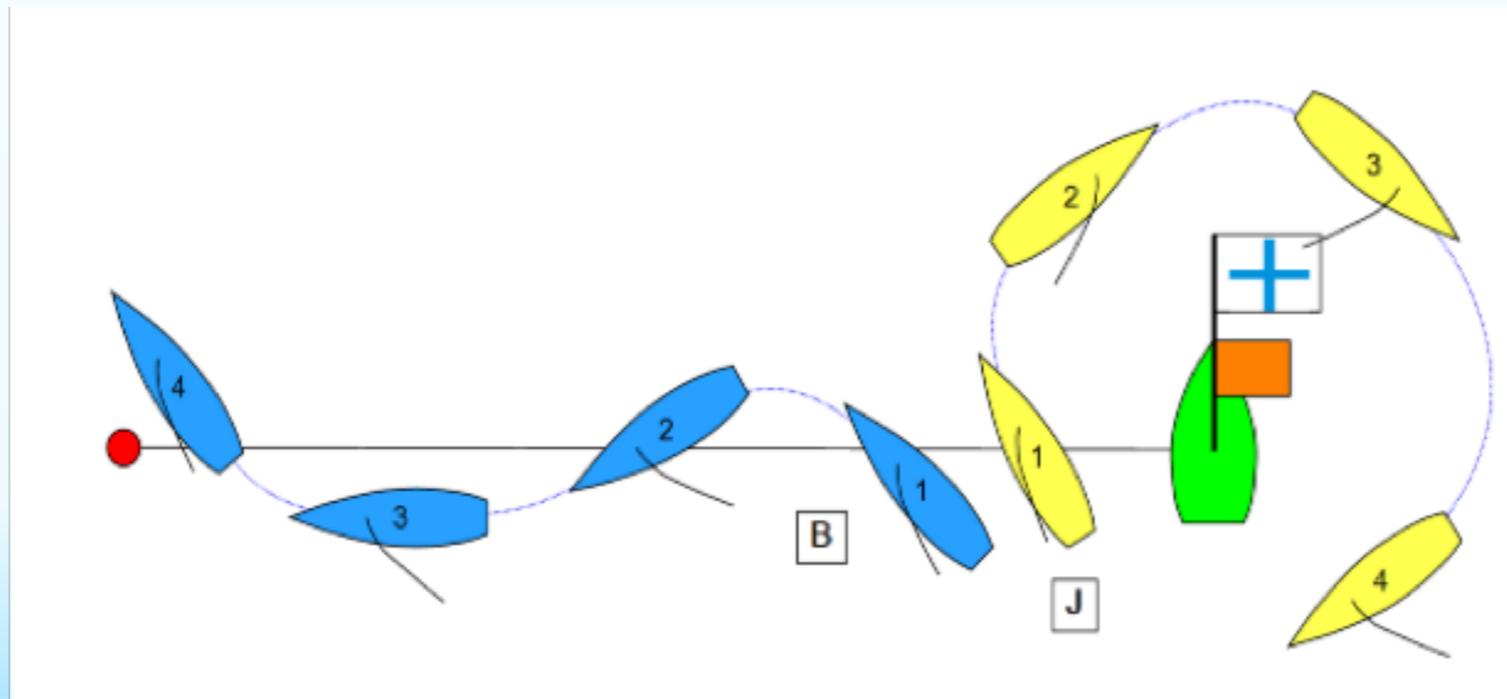
Timing : les RCV imposent au comité d'envoyer « immédiatement » le pavillon X.

Qu'est-ce qu'immédiatement :

Si le pavillon X est envoyé **moins de 5 secondes** après le départ, le comité accomplit parfaitement son travail.

Si le pavillon X est envoyé entre **5 et 10 secondes**, la décision, bien que loin d'être parfaite, peut être acceptée.

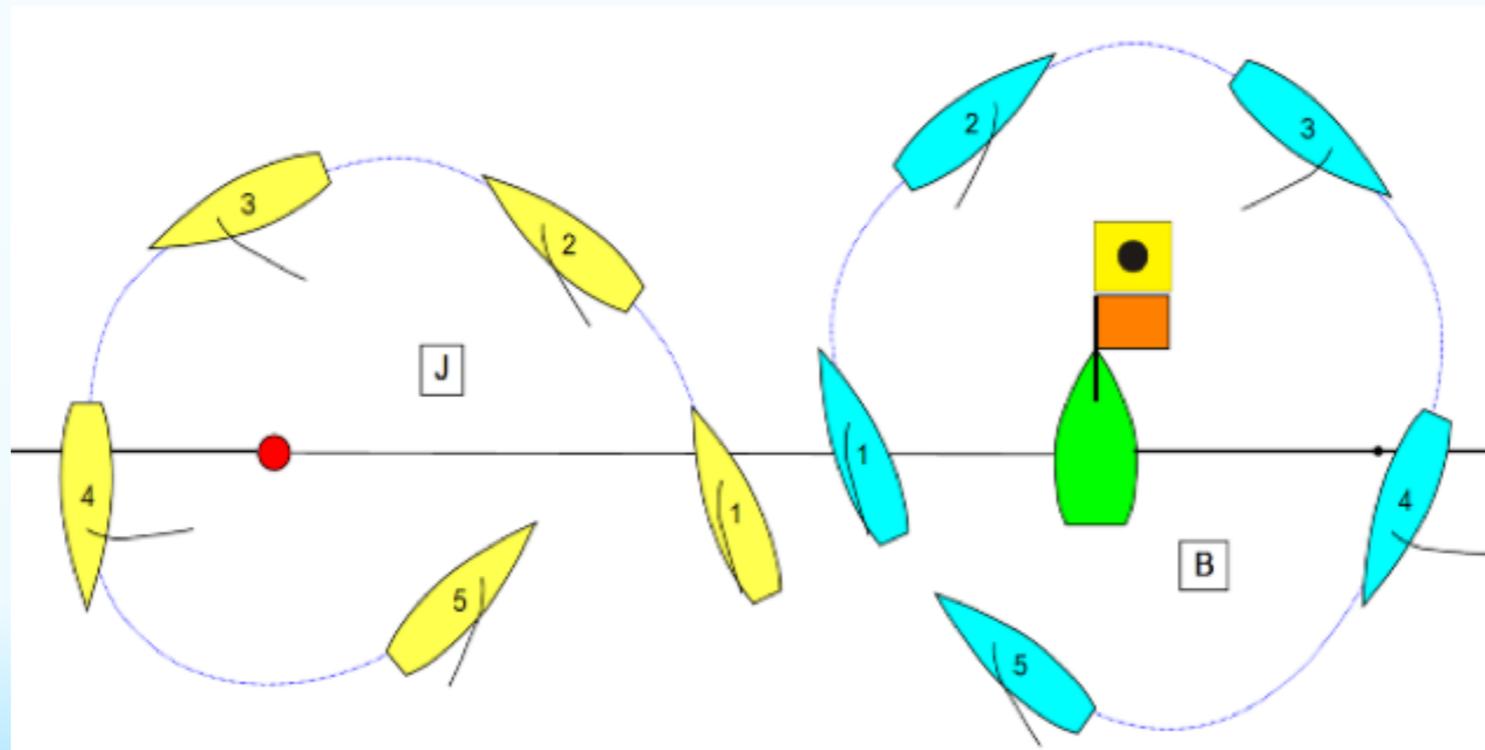
Si le pavillon X est envoyé **plus de 10 secondes** après le départ, le comité a fait une action que l'on peut qualifier d' « inadéquate » au sens de la RCV 62.



R 30.1: Règle du pavillon i



Si le pavillon i a été envoyé et qu'une partie quelconque de la coque d'un bateau se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements pendant la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit revenir en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.



ExempleInstructions de course

11.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 10 minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction. Ceci modifie la règle A4.

Quand un OCS prend-il le départ ? Un OCS, comme tous les autres bateaux, prend le départ quand il respecte la définition « Prendre le départ ».

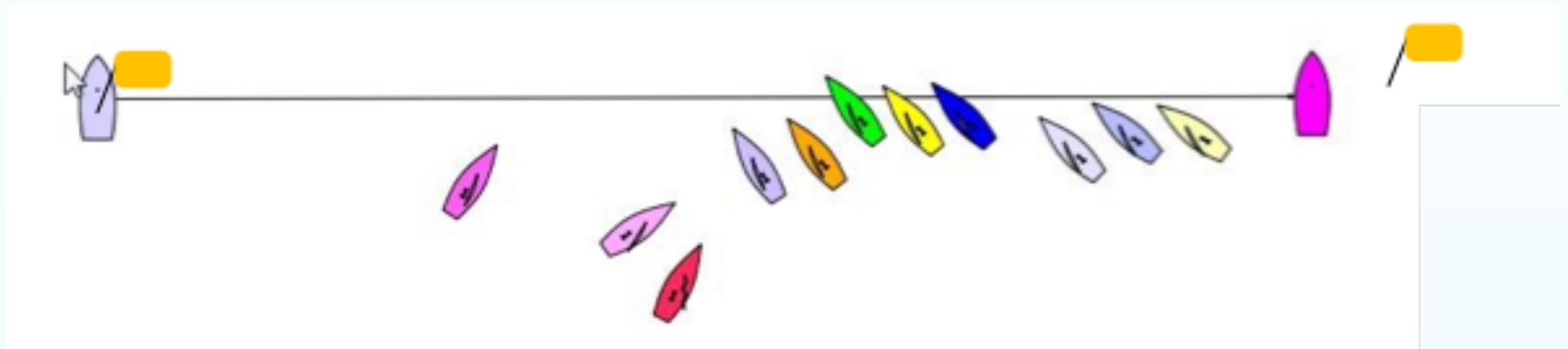
Selon les IC de notre exemple, il dispose donc de 10 minutes pour respecter cette définition.

Quid de l'action du comité ? La RCV 29.1 précise qu'en cas de rappel individuel, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X. « Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que ces bateaux soient revenus entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements et aient satisfait à la règle 30.1 quand elle s'applique, mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ, ou une minute avant tout signal de départ ultérieur si cela est plus tôt ».

Cette règle précise l'action du comité de course, mais pas celle des bateaux.

Conclusion Le comité doit, s'il y a des bateaux OCS, respecter la RCV 29.1 et laisser son pavillon X envoyé au plus 4 minutes après le départ. Il doit laisser à tous les bateaux le délai précisé dans les instructions de course pour prendre le départ (qu'ils soient OCS ou pas).

Procédure sous P, lors du départ, en position 1, Bleu, Jaune et Vert ont une partie de leur coque qui se trouve du côté parcours de la ligne de départ.



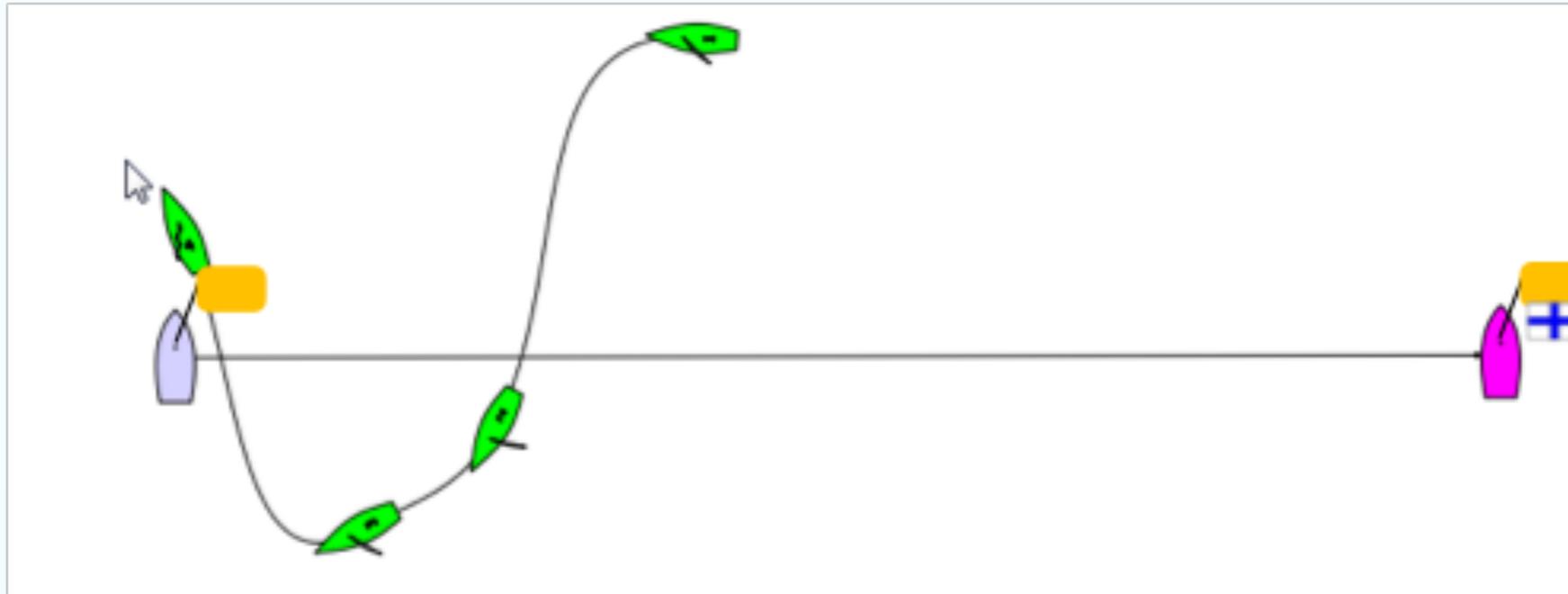
Envoi rapide du pavillon



avec un signal sonore

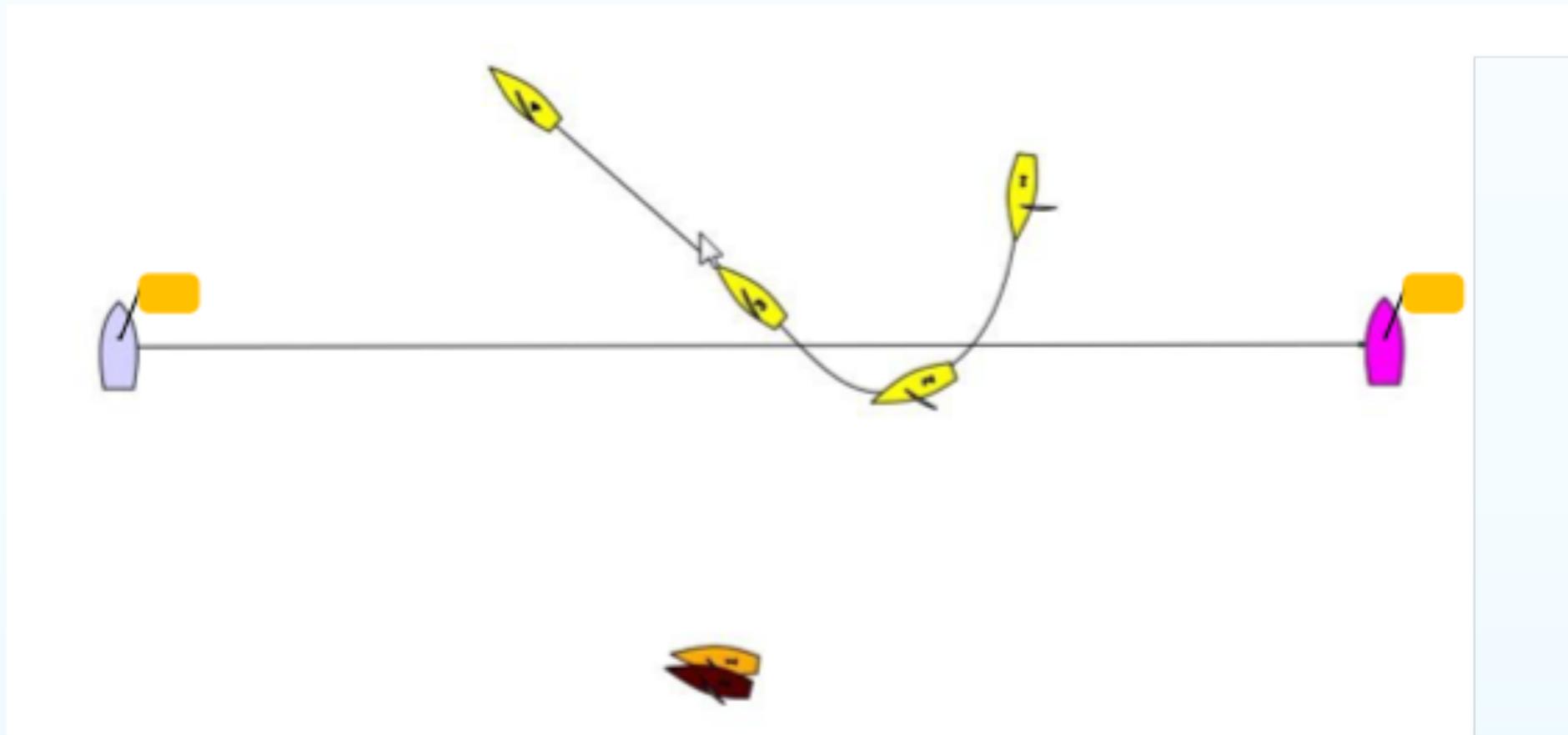
Bleu, Jaune et Vert sont marqués OCS sur la feuille du CC.

Avant l'affalé du pavillon X Vert (OCS) revient complètement du côté pré-départ et prend le départ.

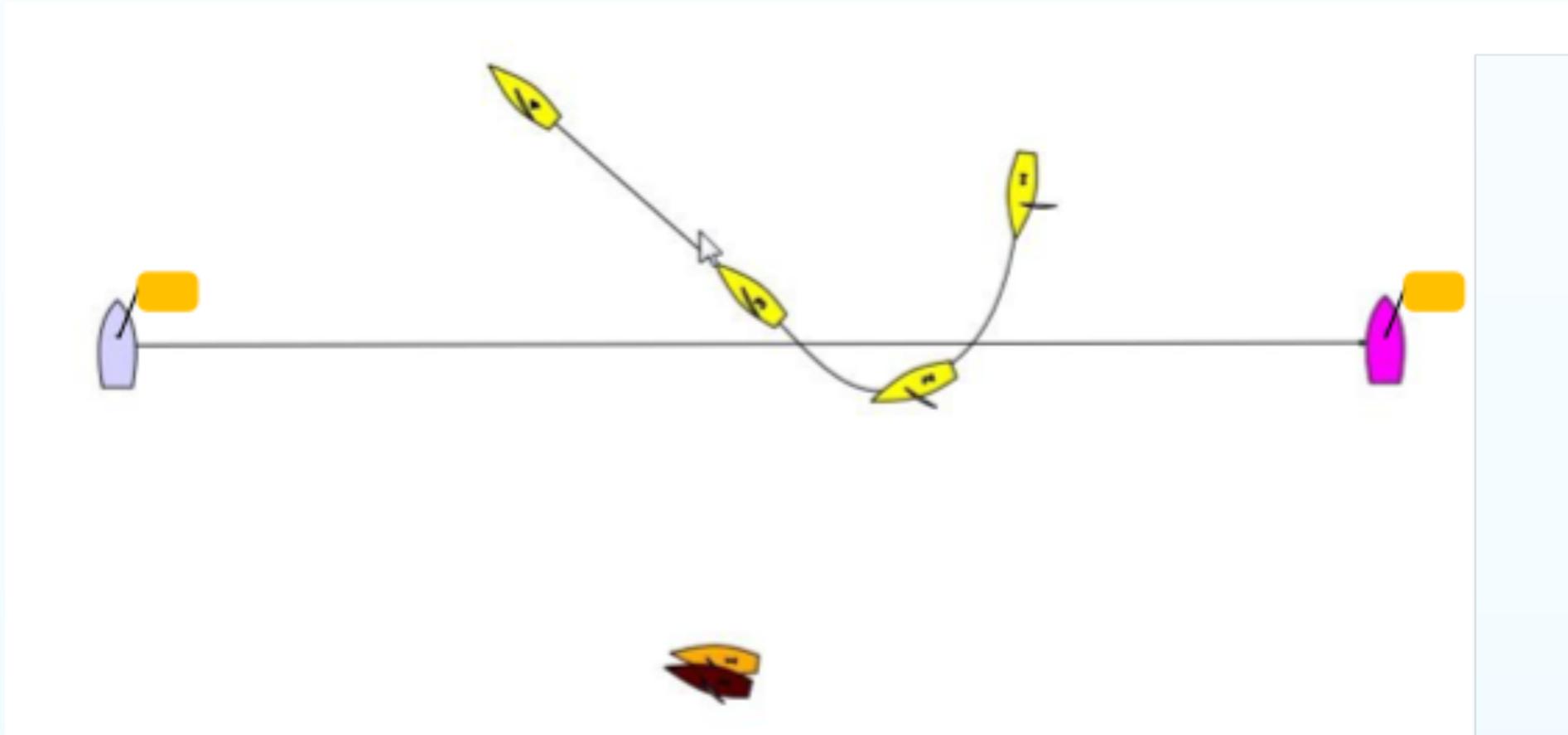


Départ + 4 minutes, le pavillon X est affalé

Entre départ + 4 minutes et départ + 10 minutes



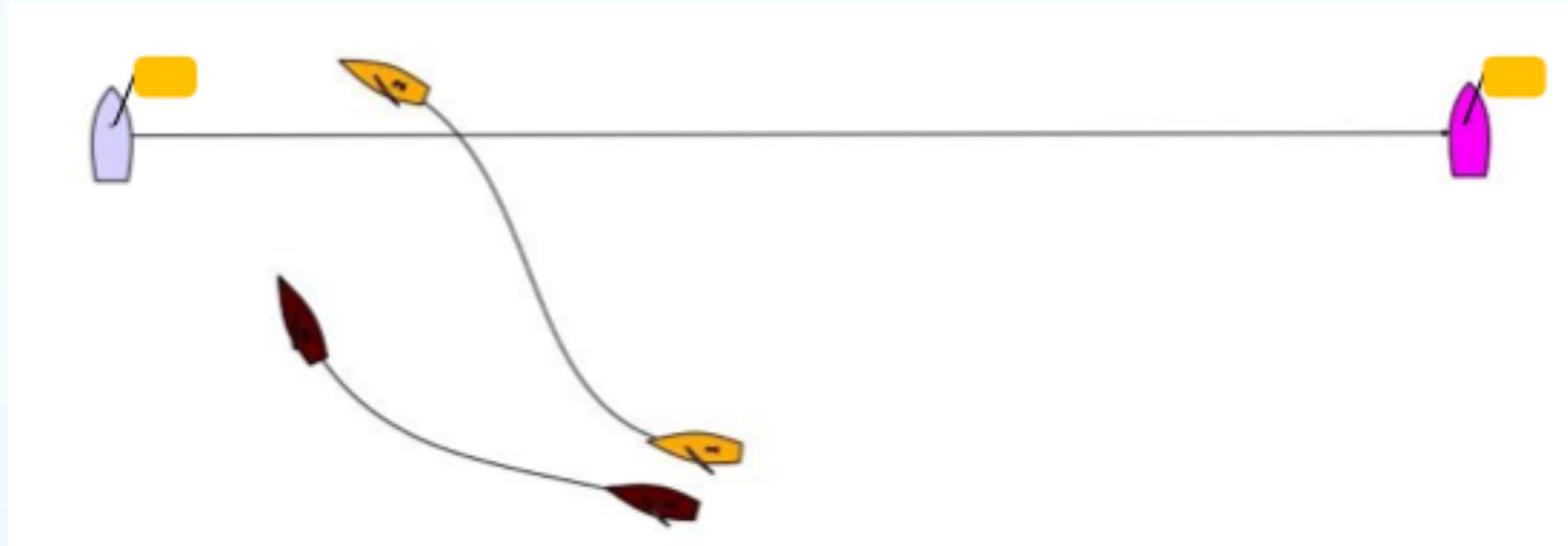
Départ + 4 minutes, le pavillon X est affalé
Entre départ + 4 minutes et départ + 10
minutes



Jaune (OCS) revient complètement du côté pré-départ, avant la fermeture de la ligne, et prend le départ.

Départ + 9 Minutes 55 secondes.

Orange franchit la ligne et prend le départ.



Départ + 10 minutes

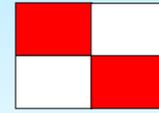
Le comité de course ferme la ligne en amenant le pavillon orange.



Marron n'a pas franchit la ligne dans le temps imparti, il n'a pas pris le départ, il est classé DNS.

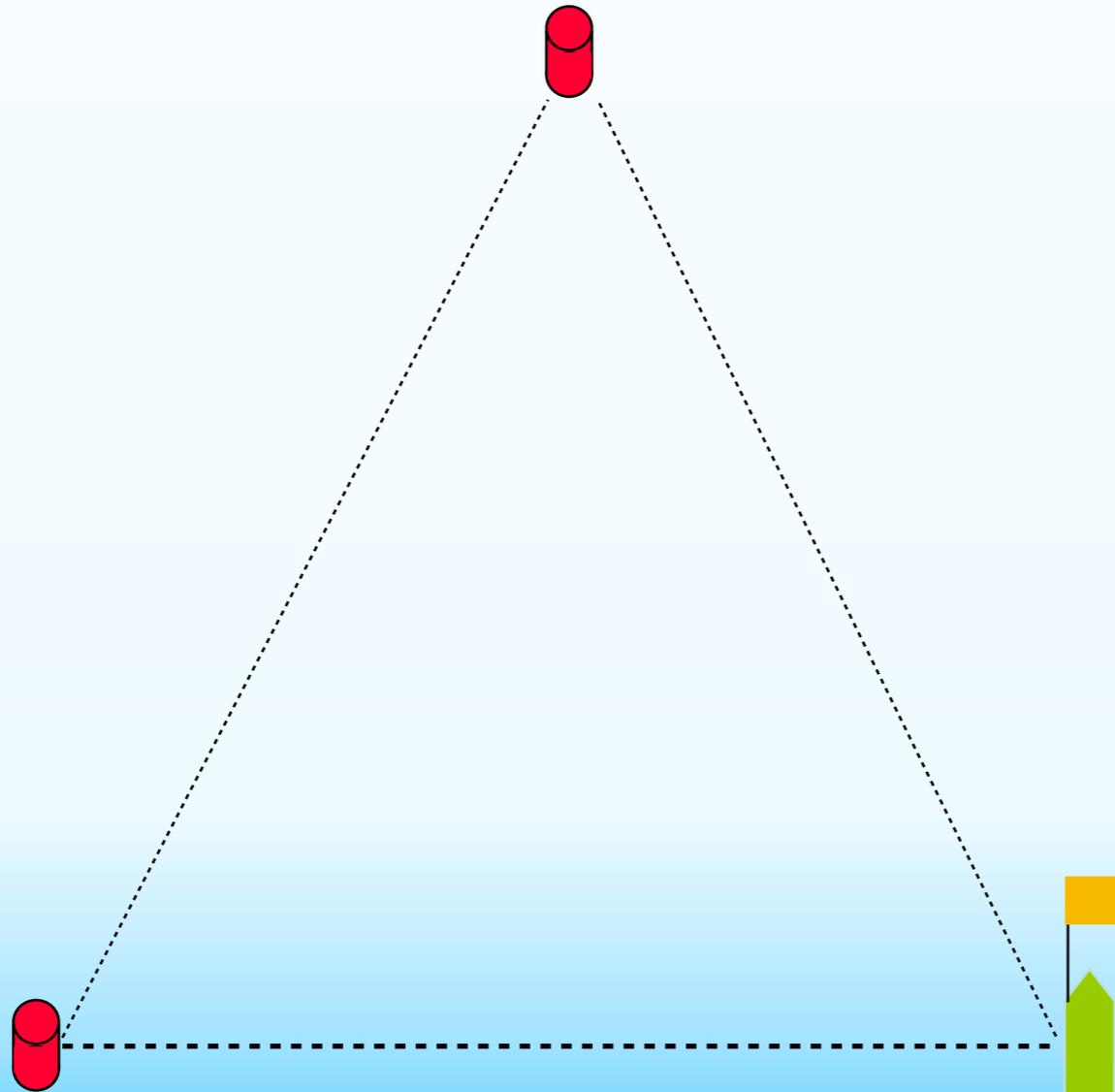
Au bilan sur la feuille du CC :

Bleu OCS Marron DNS



R 30.3: Règle du pavillon « U »

Si le pavillon U a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue.





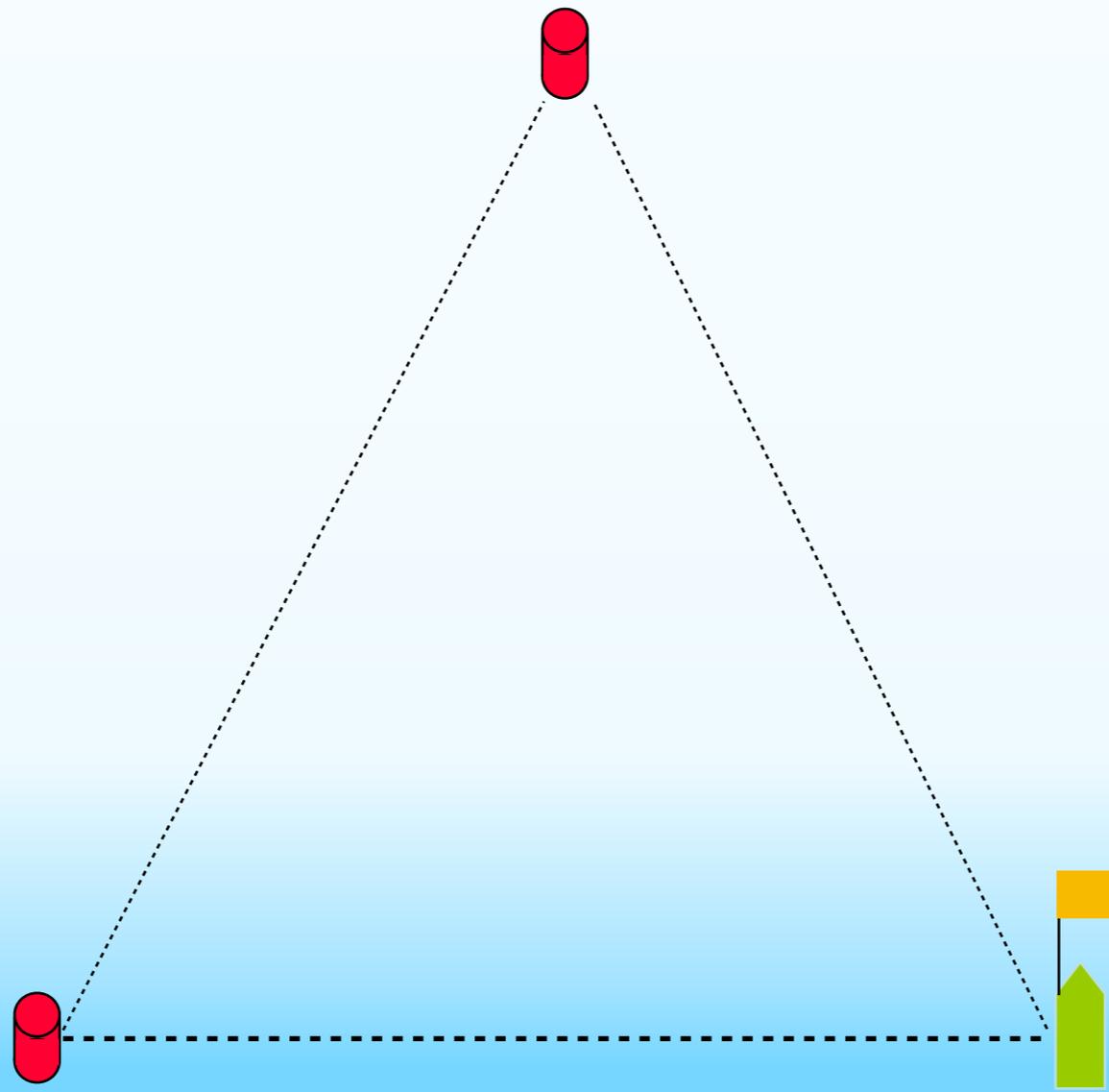
R 30.3: Règle du pavillon « U »

Tout bateau identifié dans cette zone sera pénalisé sans instruction.

Cette règle interdit aux bateaux de réparer. S'il est identifié dans cette zone, et que la course est validée, il sera classé UFD sans instruction (c'est-à-dire qu'il recevra le même nombre de points qu'un BFD, DSQ...).

Le comité ne devra donc pas envoyer de rappel individuel.

Par contre, si un rappel général est signalé, ou si la course est annulée, il ne sera pas pénalisé (ce qui différencie le pavillon « U » du « Noir ») et pourra courir.



➤ Pas de rappel individuel

✓ Rappel général

R 30.4: Règle du pavillon « Noir »



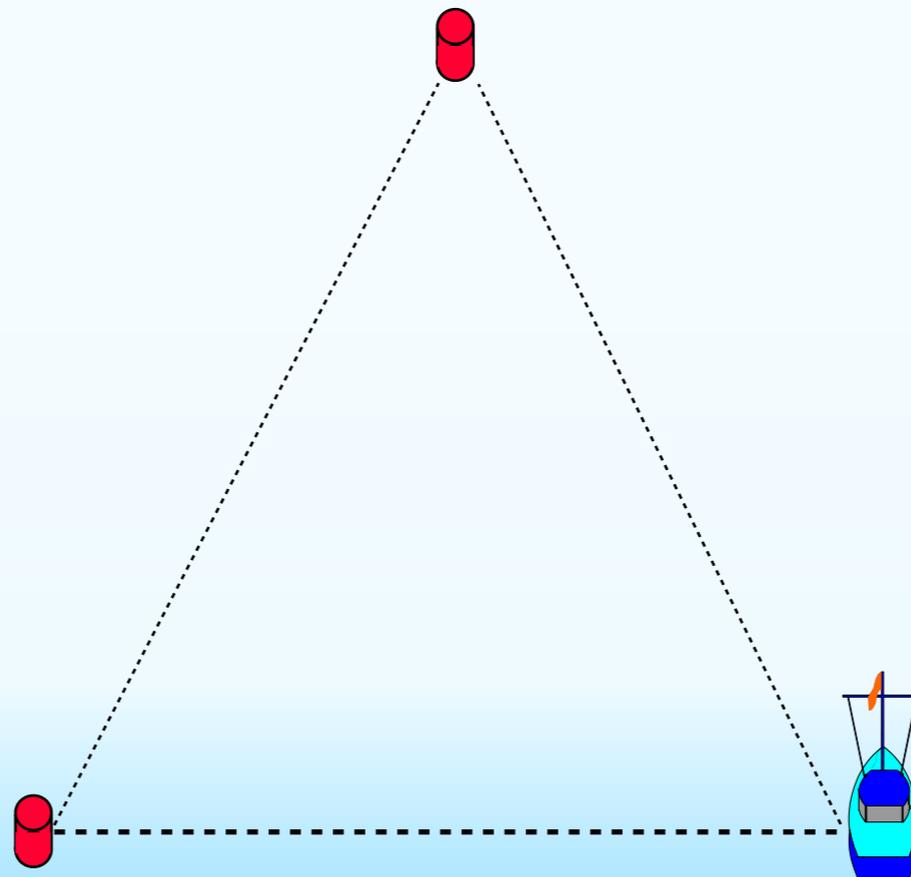
Si un pavillon noir a été envoyé d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ.

Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ.

Si un rappel général est signalé ou si la course est *annulée* après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer.

S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série, DNE.

BFD
SUI 184
FRA 265
GBR 972



➤ Pas de rappel individuel

✓ Rappel général



1er substitut ●●

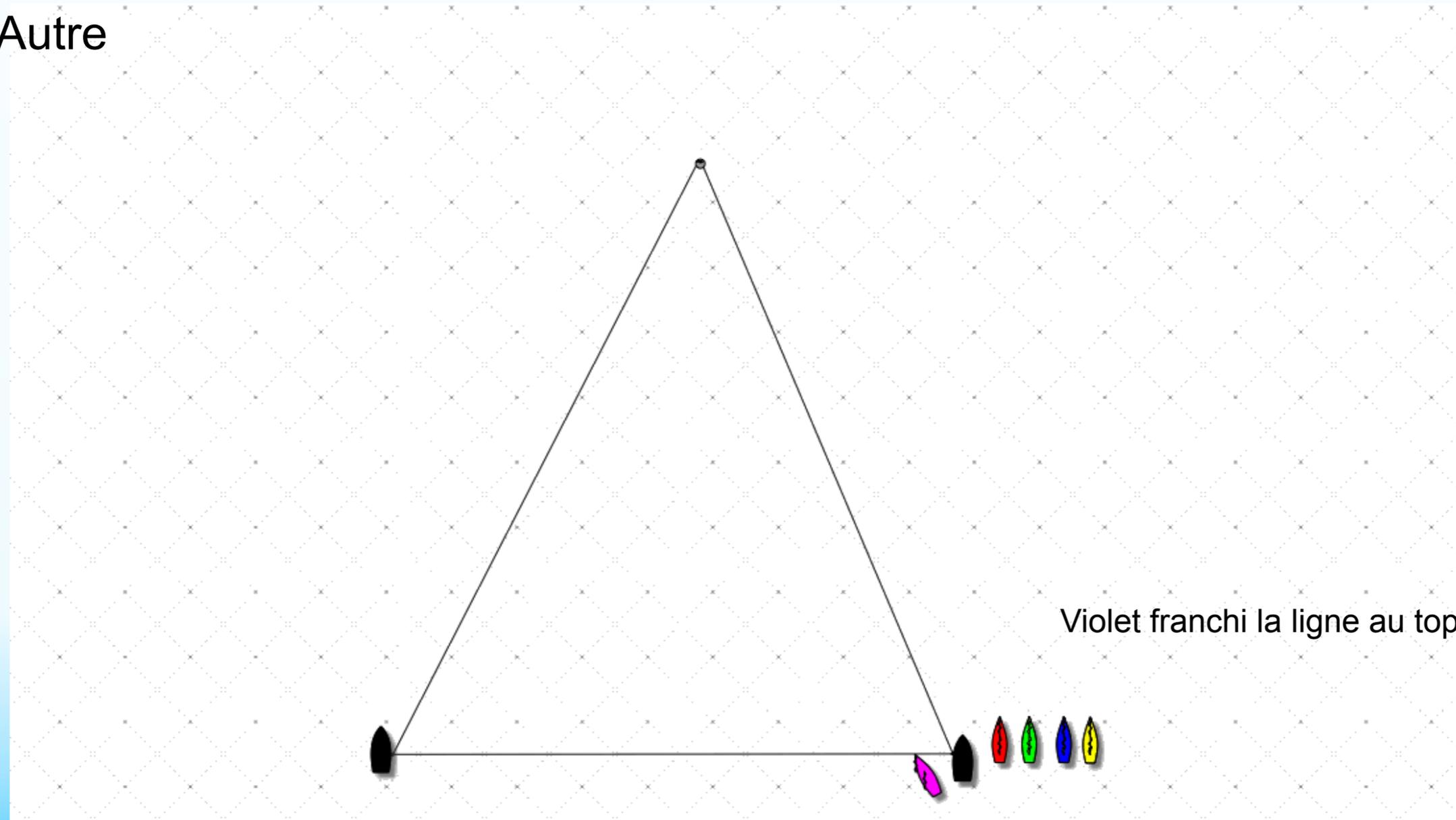
R 30.4: Règle du pavillon noir

Comment le CC va-t-il noter le bateau rouge ?

BFD

DSQ

Autre



Violet franchi la ligne au top départ

Utilisation:

- 👉 Le CC ne devrait utiliser cette solution par exemple si la flotte est indisciplinée, par manque de temps.

Après un rappel général ou une annulation :

- 👉 Tableau avec numéro de voile des concurrents pénalisés, **BFD**, doit être affiché sur le bateau Comité. Ces bateaux ne peuvent pas participer à la course suivante.
(Faire une photo du tableau comme preuve)

BFD indiqués à la première marque au vent :

- 👉 Seulement conseillé si le CC est possession du matériel nécessaire.
- 👉 Cette procédure doit être mentionné dans les IC

Comment synchroniser le temps des différentes montres.

1. Avec un GPS (synchronisation faite toutes les 2-3 secondes).
2. Avec montre pilotée par signal radio (la synchronisation des montres réglées par signal « radio » se fait 2 fois par jour) !!

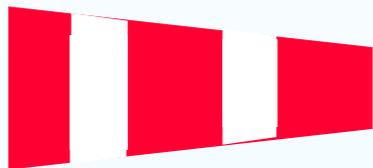
Quand une synchronisation du temps est-elle importante ?

Lors de courses avec temps compensé

Question :

Le pavillon « P » monte correctement dans le temps, le signal sonore est donné 15 secondes trop tard : quel sera le comportement du CC ?

Dans ce cas, il s'agit d'une erreur et toute erreur doit être corrigée. Retardé, avant le départ.



AP ●●

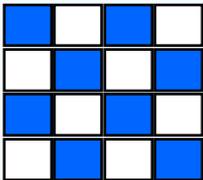
Le pavillon « P » monte correctement dans le temps, le signal sonore n'est pas donné : quel sera le comportement du CC ?

Règle 26 : l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en compte

Le CC continue la procédure

Le pavillon de classe descend 15 sec. trop tard, quel sera le comportement du CC.

Annulé, il s'agit d'une erreur du CC et non une erreur des concurrents, donc on hisse « N » et évent. le 1^{er} substitut.



N ● ● ●

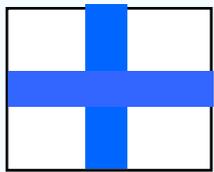


1er substitut ● ●

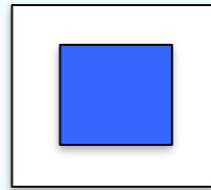
Soutien des pavillons avec des signaux sonores (obligatoire)

Signaux spéciaux: X, S, C, M

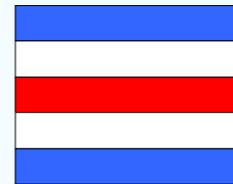
➤ Signaux sonores obligatoires. Cases 31, 71 (X) Texte des règles



X ●



S ●●



C - - - - -



M - - - - -

L'absence d'un signal sonore peut être considérée comme faute selon la règle 62.1.(a) et peut aboutir à une demande de réparation positive.

Principe: un bateau est parti quand :

- une partie quelconque de sa coque coupe la ligne
- qu'avant le signal il ait été du côté pré départ.
- qu'il ait satisfait à la règle 30.1.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le bateau est considéré comme pas parti et est classé OCS sans instruction.

Pavillons préparatoires

- **pavillon P** règle 29.1 rappel individuel
- **pavillon I** règle 30.1 rappel individuel
- **pavillon Z** règle 30.2 rappel individuel
- **pavillon U** règle 30.3 pas de rappel individuel
- **pavillon noir** règle 30.4 pas de rappel individuel

Conseils pour éviter les faux départs

- Ligne posée correctement : 90° du vent
- Ligne pas trop courte.
- Ne pas faire partir, quand la ligne n'est pas posée correctement
- **Retarder (avec AP) et corriger**
- Réagir rapidement : une attente inutile est le signe d'un CC peu sûr de lui.
- Si au premier départ les départs prématurés sont reconnaissables :
 - Rappel individuel, ne pas laisser aller.
 - Si possible ne pas déjà utiliser le rappel général.

Si la flotte paraît nerveuse, ne pas attendre et utiliser rapidement le drapeau noir.

Les concurrents doivent savoir:

- ✓ Que les départs prématurés ne sont pas tolérés
- ✓ Que le CC est dur mais décide correctement.

Bienvenue au cours 1.2 / 2ème partie

Organisation de régates et instruction



33. CHANGER LE BORD SUIVANT DU PARCOURS

Pendant que les bateaux sont en course, le comité de course peut changer un bord du parcours qui commence à une *marque* à contourner ou à une porte en changeant la position de la *marque* suivante (ou de la ligne d'arrivée) et en le signalant à tous les bateaux avant qu'ils commencent ce bord.

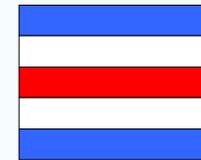
Il n'est pas nécessaire que la marque soit en place à ce moment là.

- (a) Si la direction du bord va être changée, le signal doit être l'envoi du pavillon C avec des signaux sonores répétitifs, et l'un des deux ou les deux points suivants :
 - (1) le nouveau cap compas,
 - (2) un triangle vert pour un changement vers tribord ou un rectangle rouge pour un changement vers bâbord.

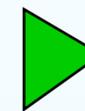
- (b) Si la longueur du bord va être changée, le signal doit être l'envoi du pavillon C avec des signaux sonores répétitifs et un « - » si la longueur va être diminuée ou un « + » si elle va être augmentée.

Règle 33

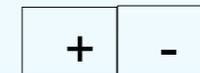
- Possible à chaque marque à contourner ou porte
- Avant le passage du premier bateau
- Avec **pavillon „C“** sur la marque ou bateau comité
- Avec signaux sonores répétés : - - - - -
- avec indications :  cap compas et / ou

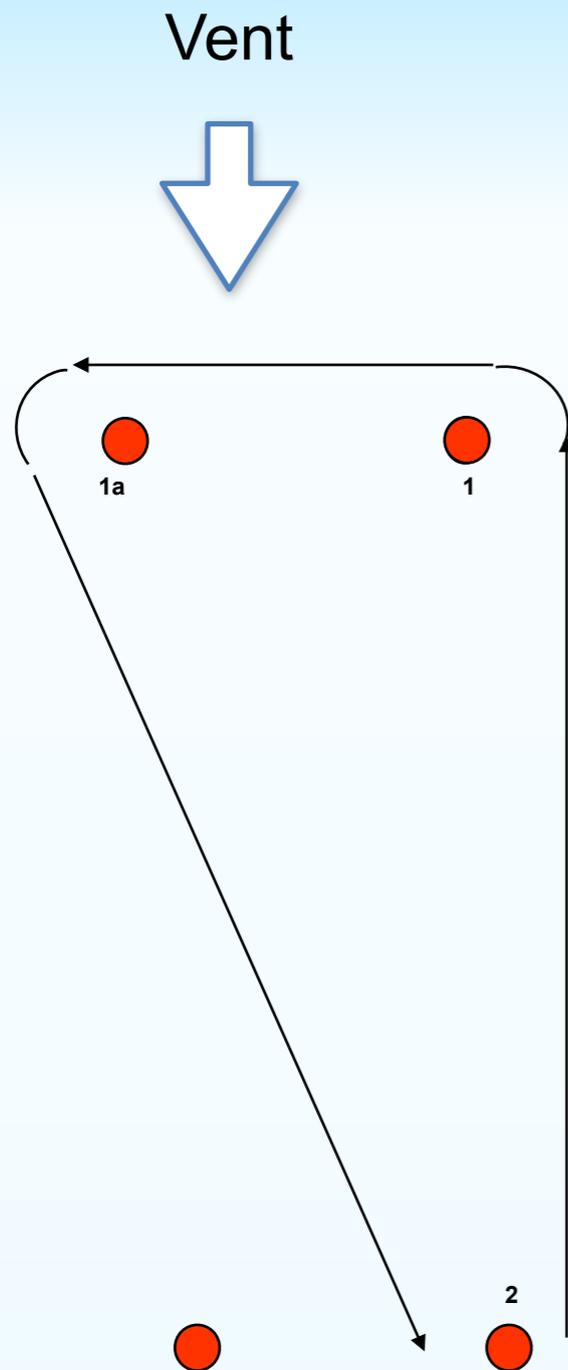


-  pavillon tribord vert
-  bâbord rouge



-  panneau **+ ou -**

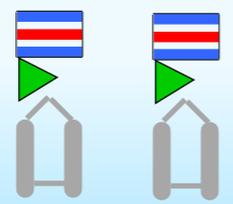




Nouveau Vent

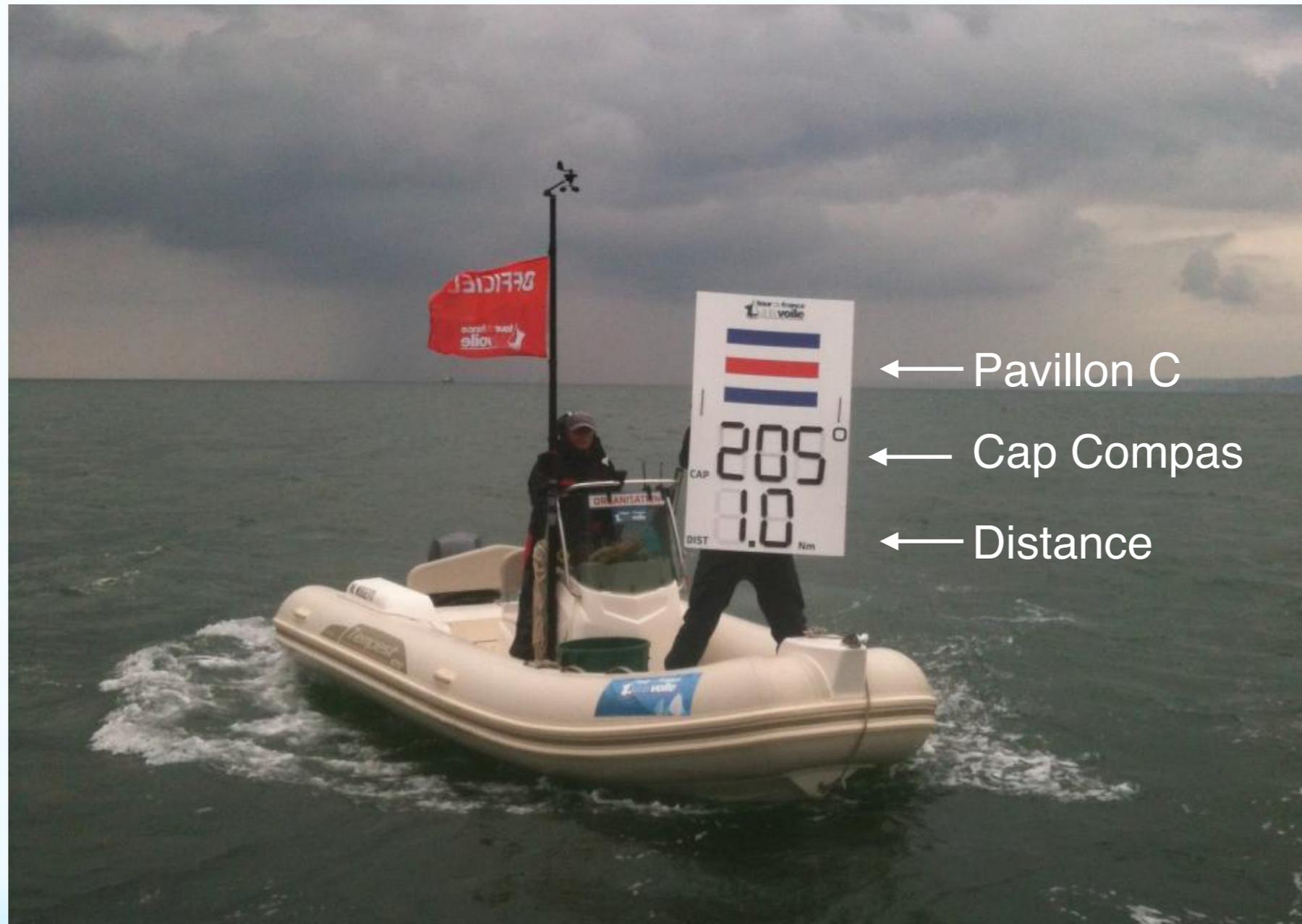
On dit que le vent a tourné à droite

Donc :



Signaux sonores aux passages des bateaux

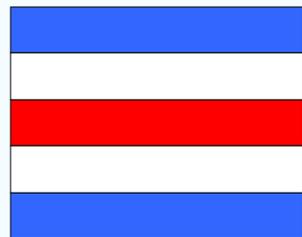
— — — — —





Pour quelle genre de série de bateaux cette information est inutilisable ?

Les bateaux sans compas



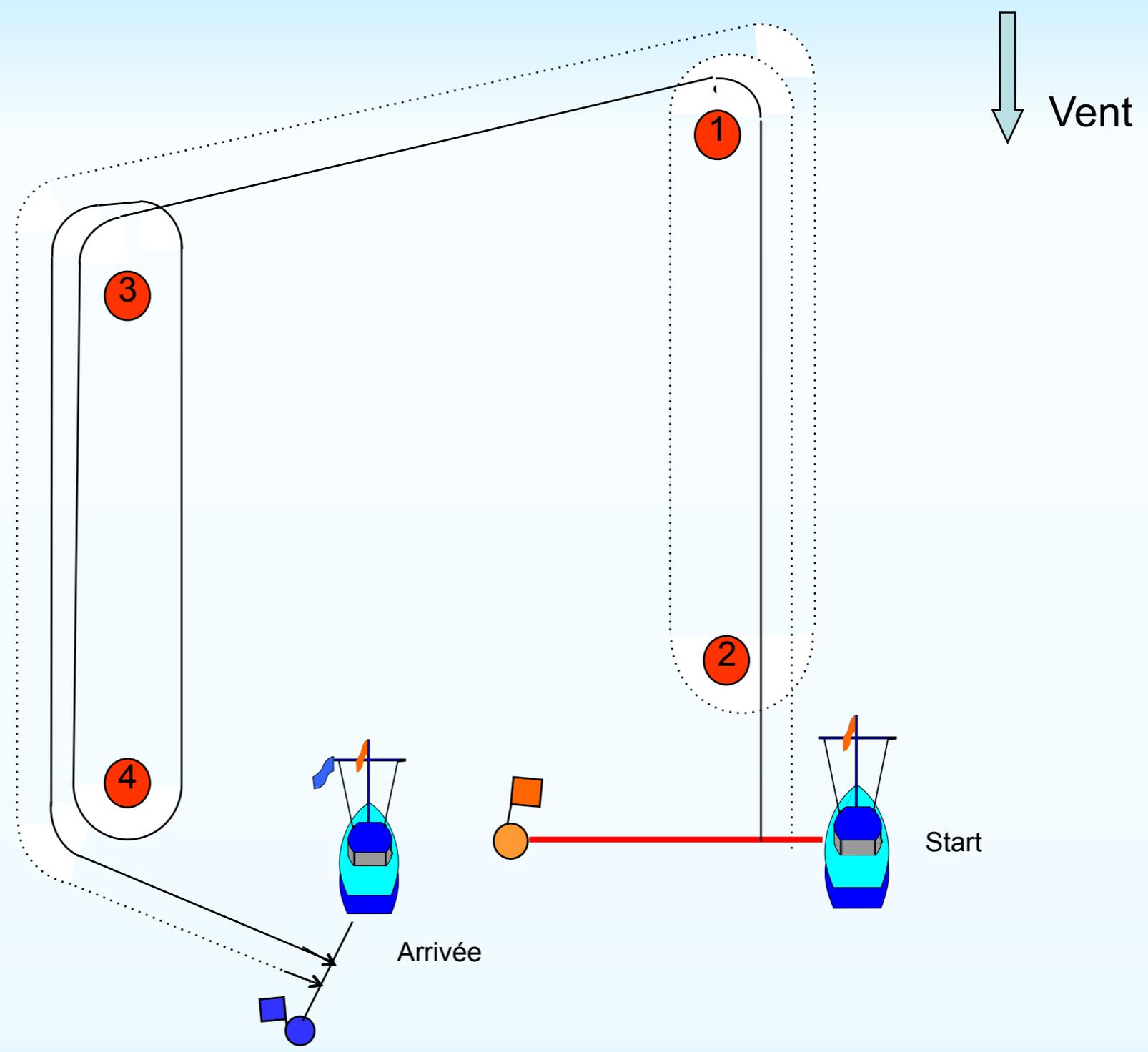
240

Afin de garder la forme du parcours, le CC doit-il au passage des autres marques signaler un changement de parcours ?

Règle 33

Le comité de course peut changer un bord du parcours qui commence à une *marque* à contourner ou à une porte en changeant la position de la *marque* suivante (ou de la ligne d'arrivée) et en le signalant à tous les bateaux avant qu'ils commencent ce bord. Il n'est pas nécessaire que la *marque* suivante soit en place à ce moment-là.

(c) Les bords suivants peuvent être changés sans signal supplémentaire pour maintenir la forme du parcours



Raisons :

- Pour une bascule de moins 10° le parcours ne sera pas modifié.
- Pour une bascule de vent entre 10° et 15° , le parcours sera modifié pour autant que la bascule soit constante.
- Pour une bascule de plus de 45° le CC analysera la stabilité et l'influence sur la course et pourra décider de modifier le parcours ou d'annuler la course.
- Changement de la force du vent
Le parcours pourra être modifié en fonction des paramètres de force, rallonger ou raccourcir. Attention : la longueur d'un bord, ne pourra être inférieure à **50%** ni supérieure à **150%** de la longueur initiale.

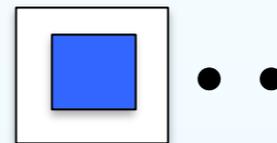
Règle 32.2

Si le Comité de course signale un parcours réduit (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.

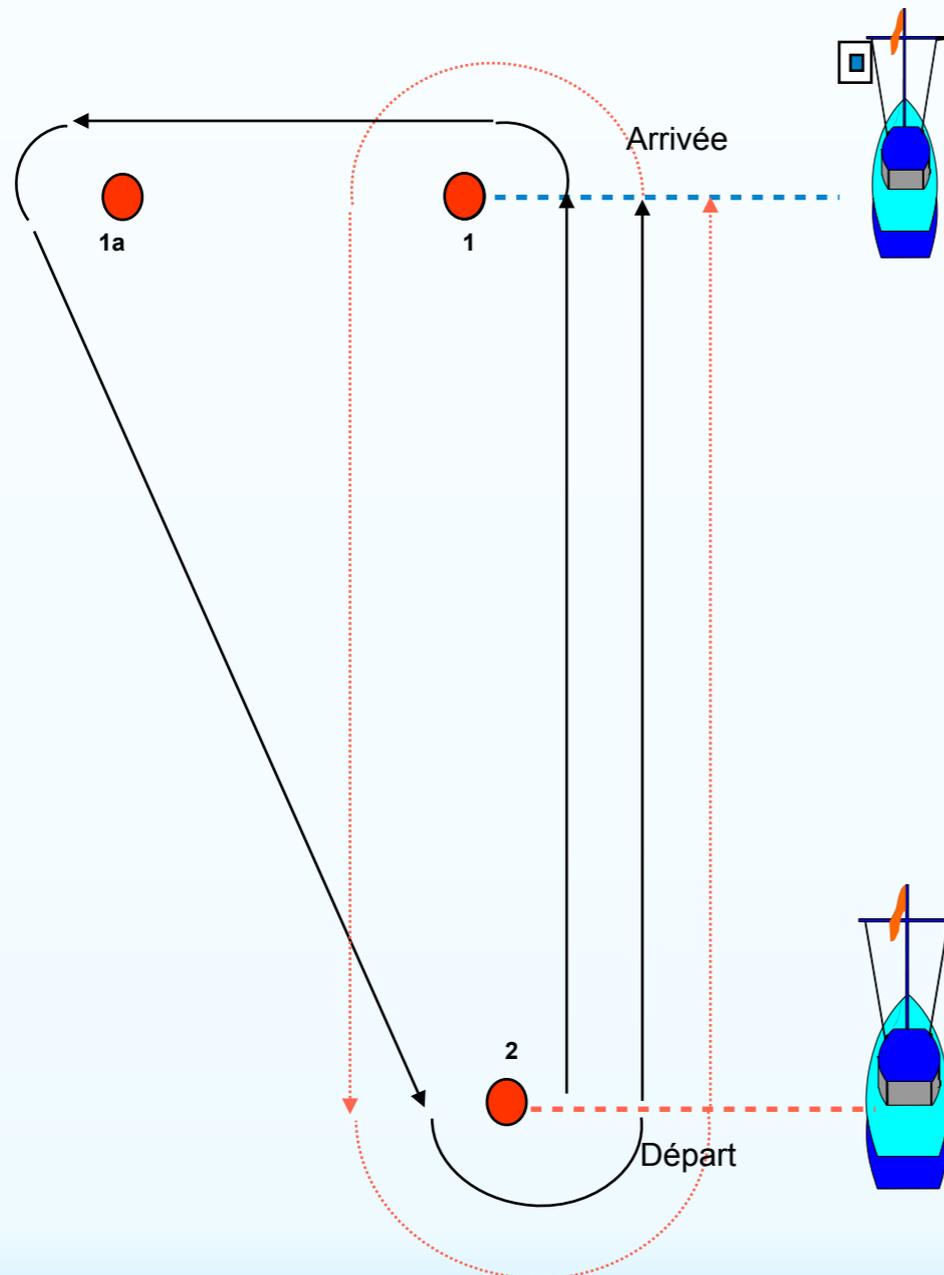
Avec **pavillon „S“** sur un bateau comité



Signaux sonores obligatoires

Diminuer la distance entre les marques, signifie en plus, changement de parcours (R 33).

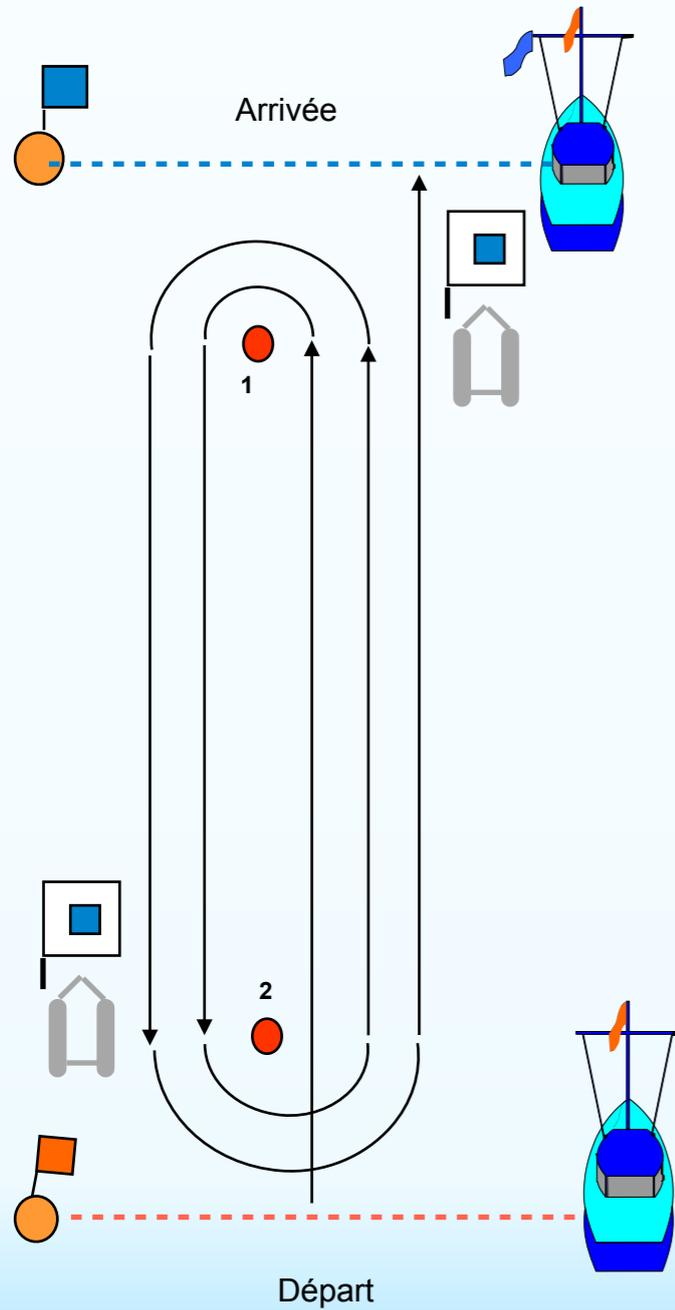
(a) à une marque à contourner,
entre la marque et un mât arborant le pavillon S



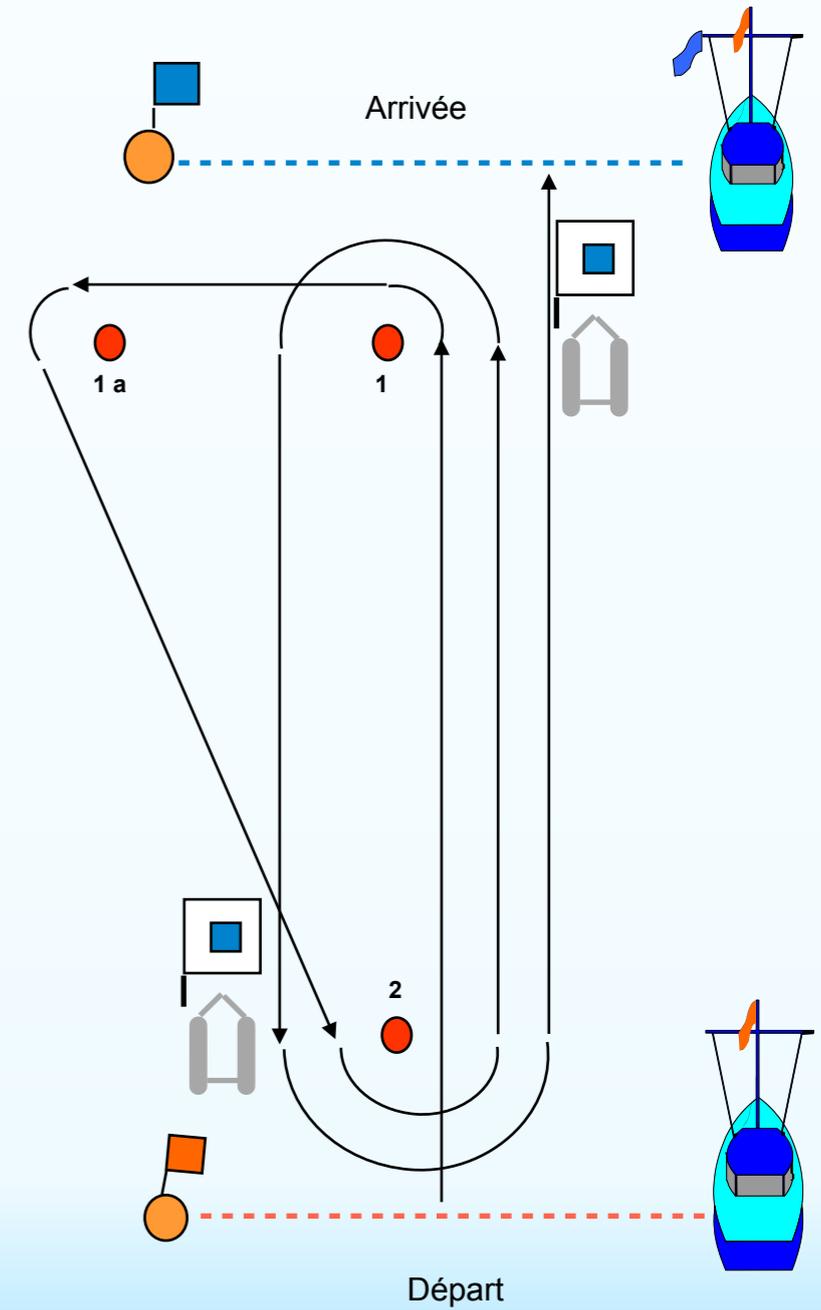
Le parcours comprend 3 bords de près, ici le CC décide d'arrêter la course après le deuxième bord de près.

Dans ce cas, le parcours réduit se fait à la marque 1

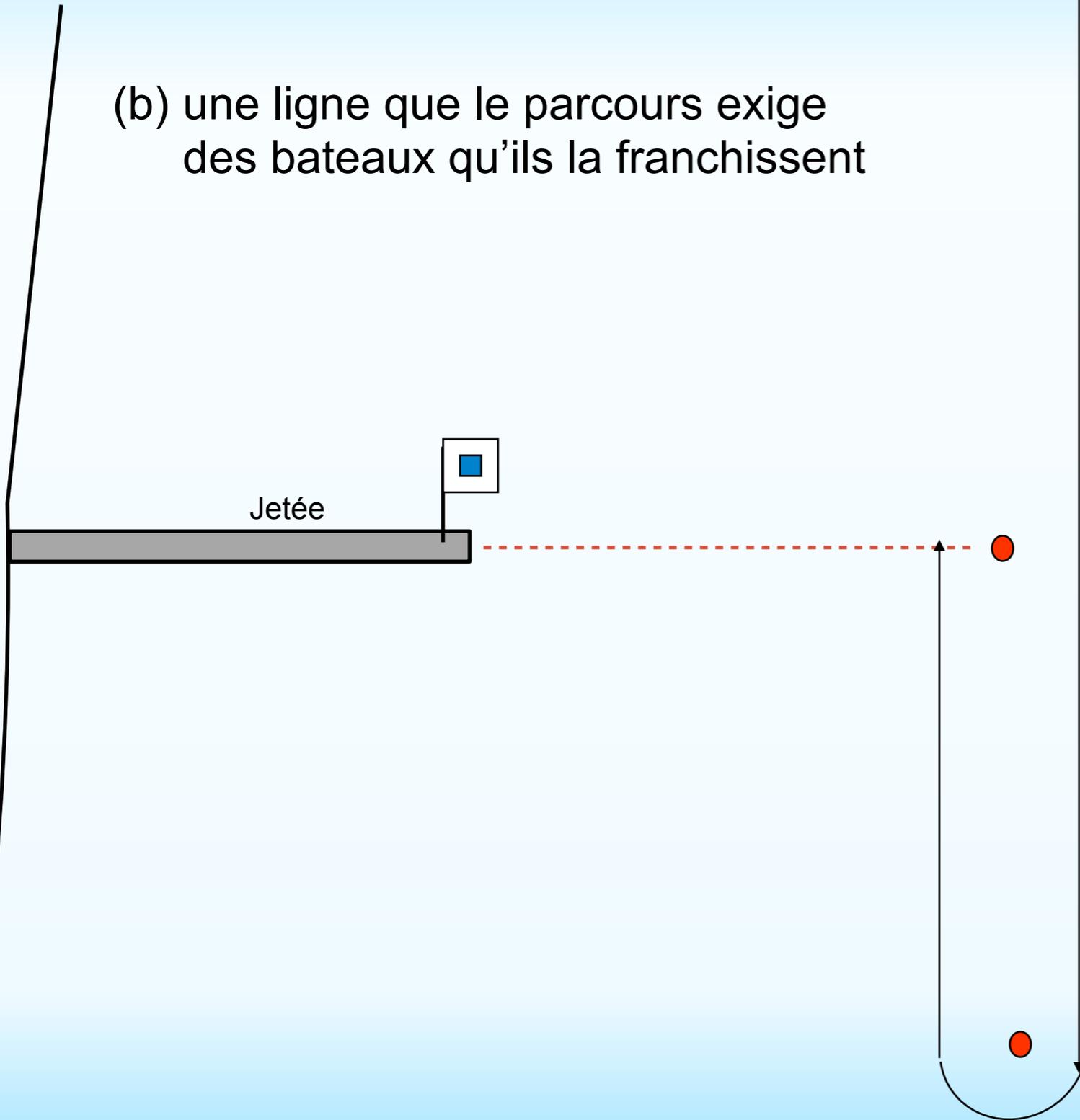
(a) à une *marque* à contourner,
entre la *marque* et un mât arborant le pavillon S



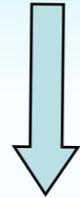
Que doit faire le CC ?
Réduire aux marques 1 et 2



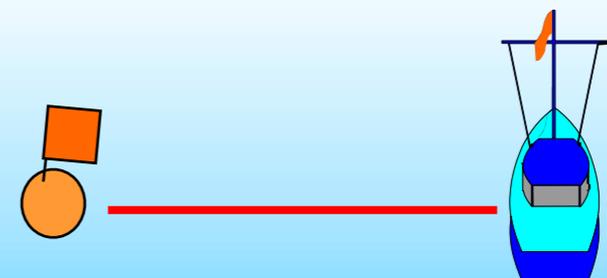
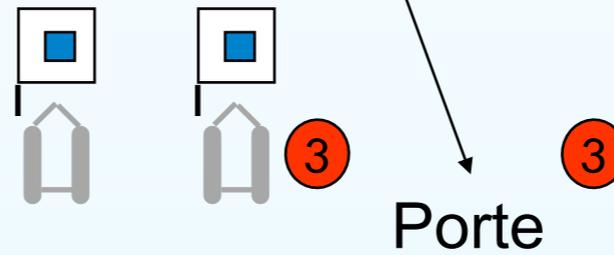
(b) une ligne que le parcours exige
des bateaux qu'ils la franchissent

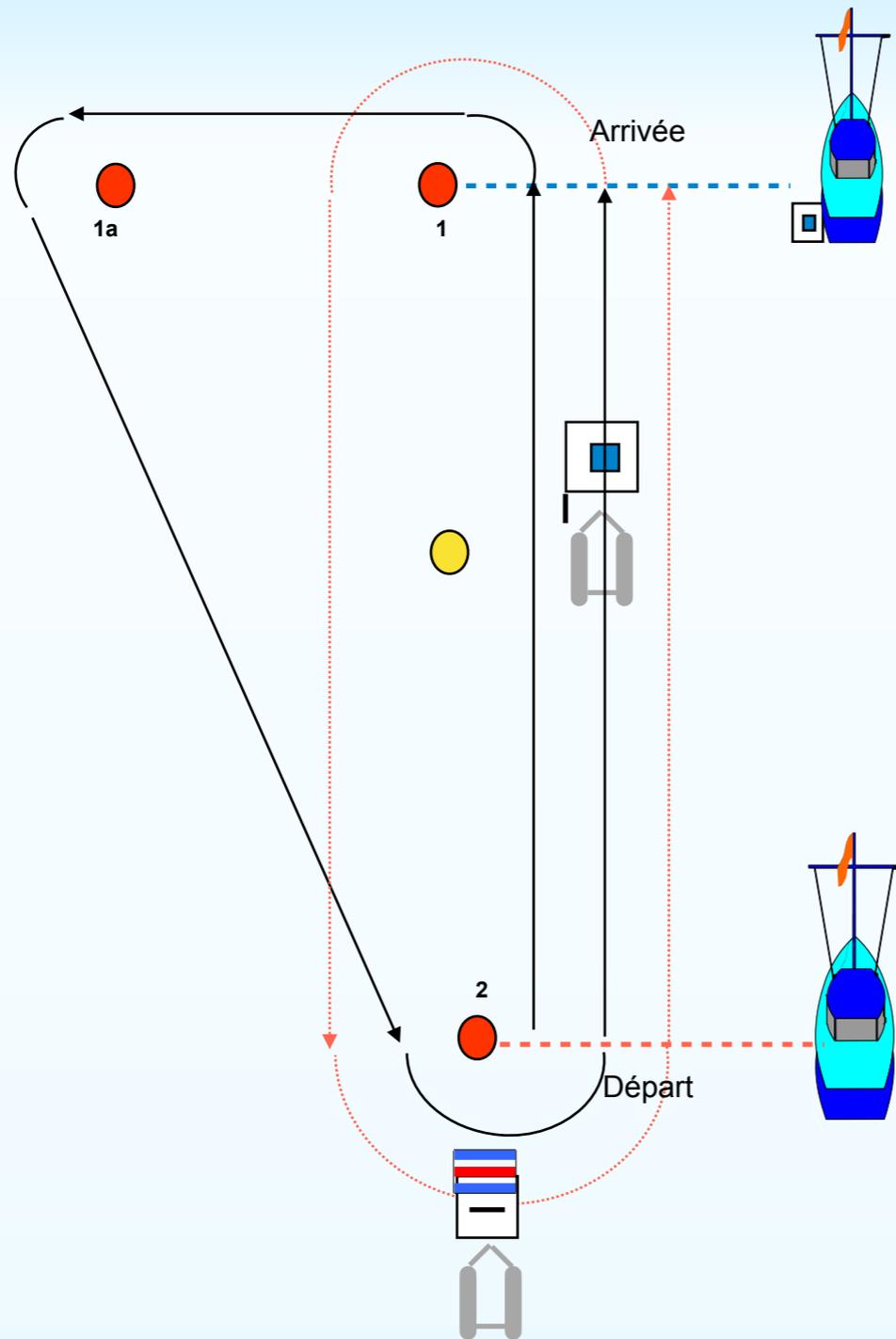


Vent

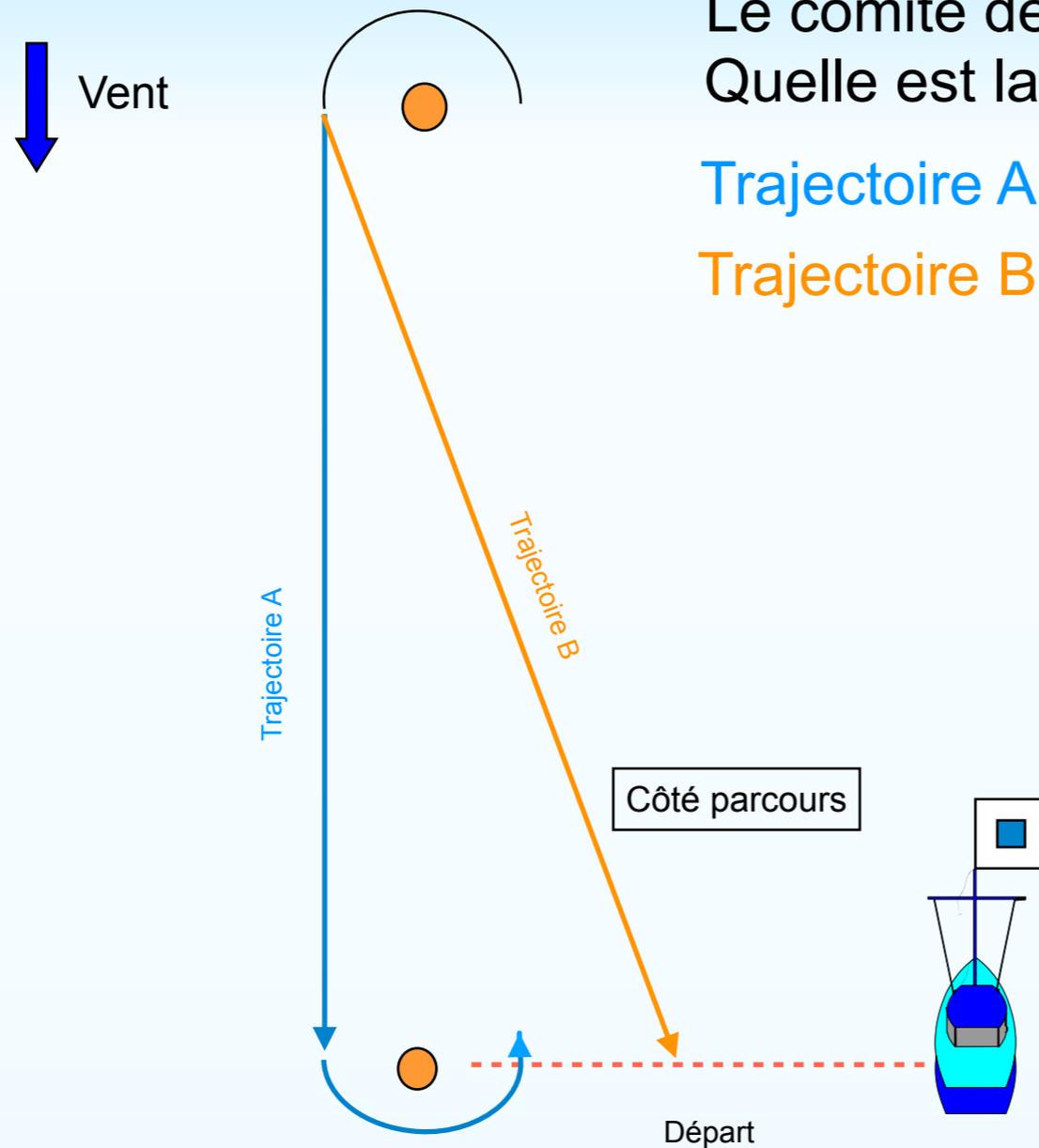


(c) à une porte, entre les *marques* de la porte.





Diminuer la distance entre les marques, signifie en plus, changement de parcours (R 33).



Le comité de course réduit le parcours de cette façon.
Quelle est la trajectoire correcte pour finir ?

Trajectoire A

Trajectoire B Trajectoire B correcte

Cas World Sailing N° 129

Finir

Un bateau *finit* quand après avoir *pris le départ*, une partie quelconque de sa coque, coupe la ligne d'arrivée depuis le **côté parcours**.

Règle 32.1

Le Comité de course peut annuler la course :

- a) à cause du mauvais temps, (sécurité)
- b) à cause d'un vent insuffisant rendant improbable qu'un bateau *finisse* dans le temps limite,
- (c) parce qu'une *marque* est manquante ou n'est plus à sa place, ou
- d) pour toute autre raison affectant directement la sécurité ou l'équité de la compétition (erreur dans la procédure de départ).

Lors d'une décision d'annulation d'une course, les conséquences pour tous les concurrents doivent être prises en compte.

Quand un bateau termine la course dans le temps limite, une course ne peut être annulée que pour une raison majeur

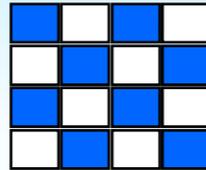


par exemple la sécurité ou l'équité.

Plus la course progresse, moins probable devrait être l'annulation.

Signalisation:

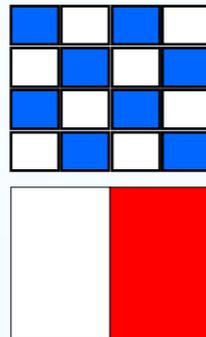
„N“



👉 Annuler et nouveau départ

Signalisation:

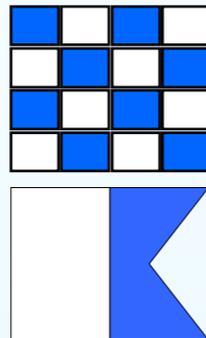
„N“ sur „H“ et ● ● ●



👉 Annuler, information à terre

Signalisation:

„N“ sur „A“ et ● ● ●



👉 Annuler, plus de courses aujourd'hui

- Quelles conditions doivent être remplies pour que les concurrents trouvent la course optimale et loyale?
 - ☑ Ligne de départ bien orientée.
 - ☑ 1^{er} bord de près dans l'axe du vent.
 - ☑ Pas trop de bascule lors du 1^{er} bord.

- Que doit faire le CC pour remplir ces conditions?
 - ☑ Ligne de départ posée correctement
 - ☑ Ne pas donner le départ si la ligne n'est plus optimale.
Retarder ou rappel général
 - ☑ Annuler, si le vent tourne trop lors du 1^{er} bord de près.
 - ☑ Ne pas annuler, si le vent tourne dans un bord de large ou de vent arrière.

Conception du parcours :

- Tenir compte des désirs et spécificités de la classe.
- 2 ou 3 bords de près ?
- Arrivée au vent ?

1^{er} bord de près et longueur du parcours :

- 1^{er} bord dans l'axe du vent
- 1^{er} bord pas trop court, tenir compte du nombre de bateaux et de l'importance de la régata
- Bouées sous le vent, si possible en eau libre
- Tenir compte des bateaux de lignes et des hauts fonds

Virer les bouées bâbord ou tribord?

- Bâbord recommandé (sens contraire des aiguilles d'une montre)
- Tribord peut générer des problèmes de priorité, surtout avec des grandes flottes
- En Match Race de préférence tribord (seulement 2 bateaux !)

Important

Le Comité de course peut répéter des procédures de départ d'une course

Il ne peut pas recommencer une arrivée

Définition : Finir

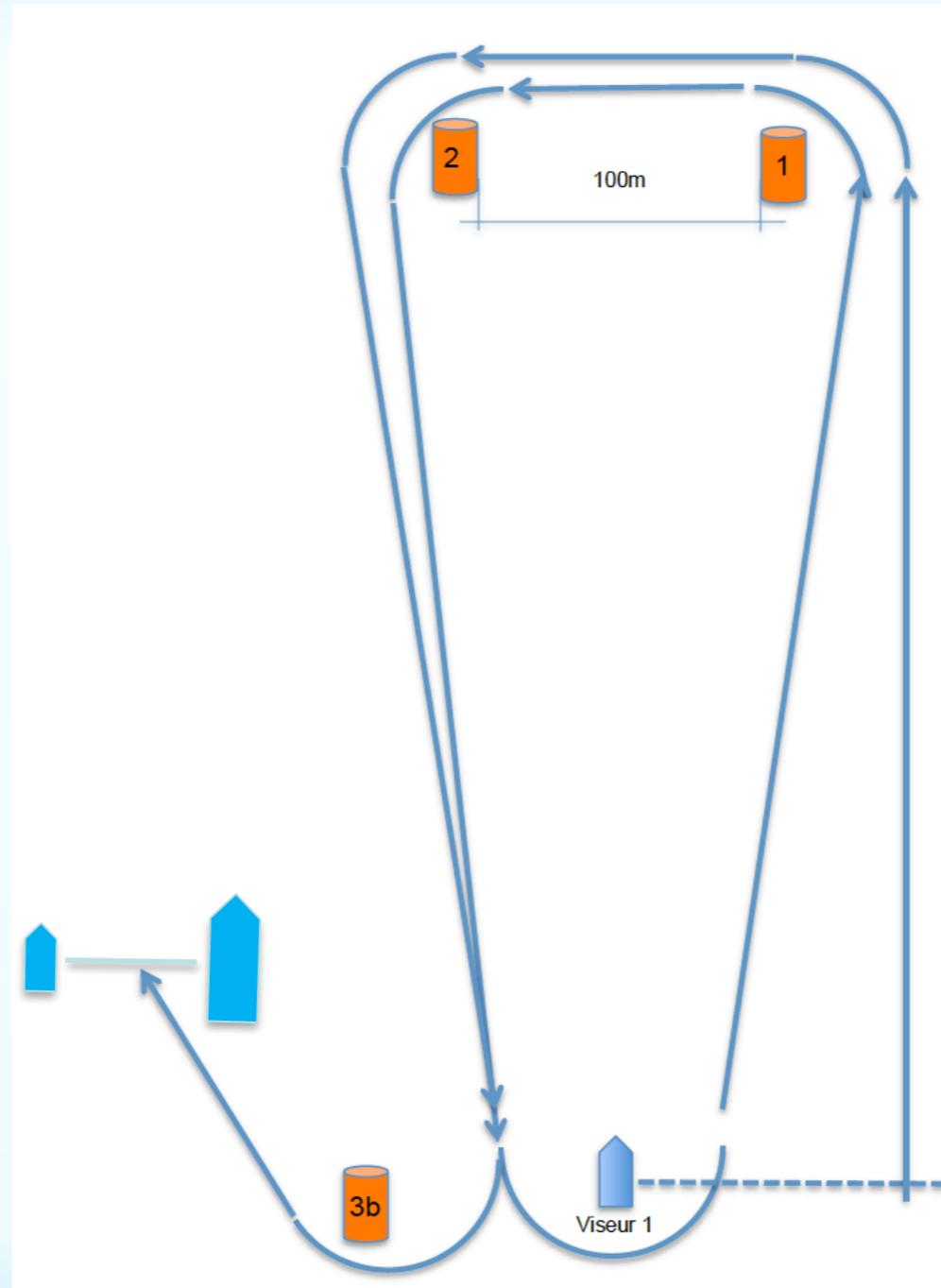
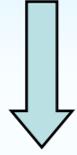
Un bateau finit quand avoir pris le départ, une partie de sa **coque** coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours



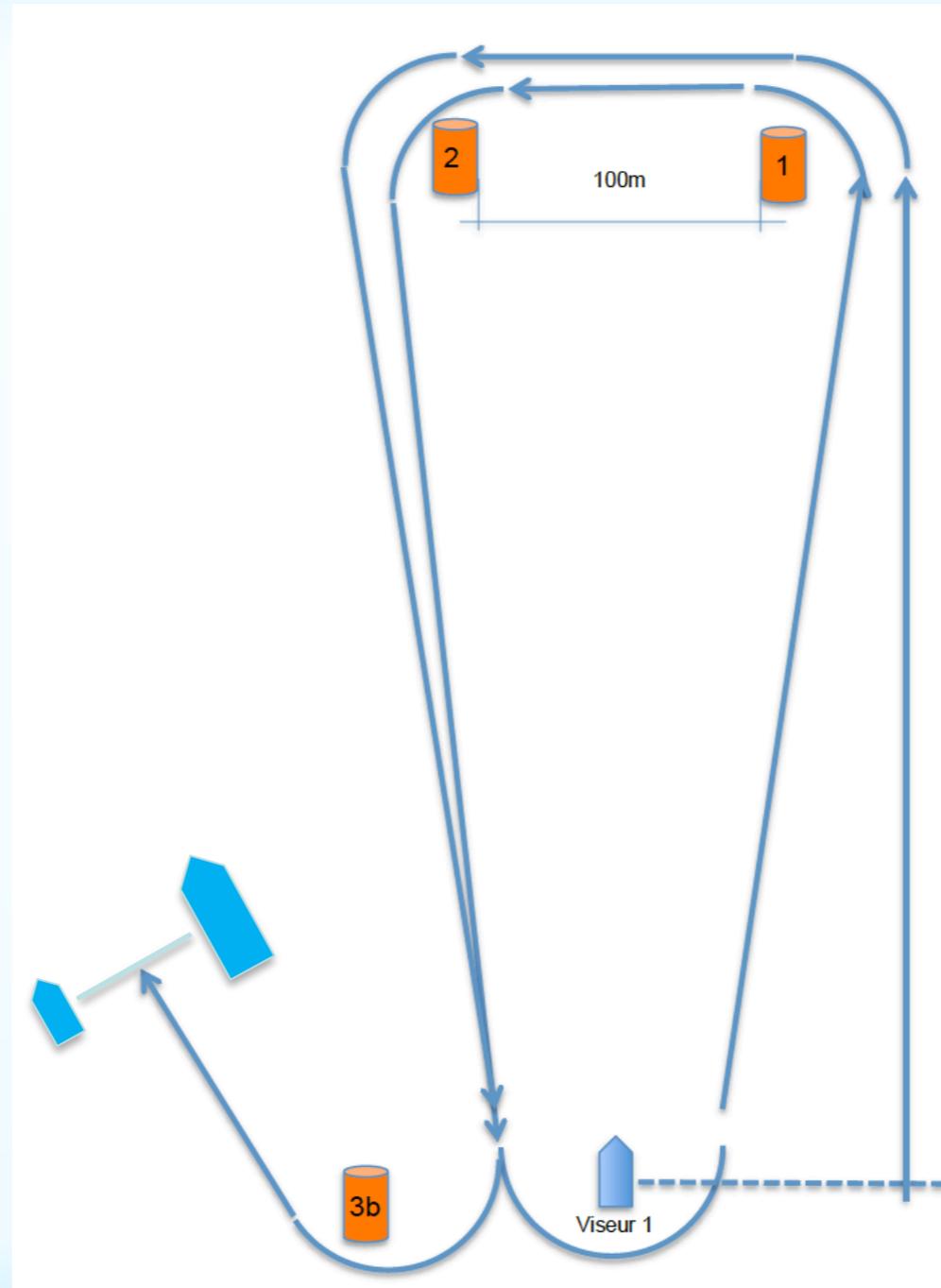
Ancienne règle :
une partie quelconque de sa
coque, équipage ou équipement

Nouvelle règle 2021
Coque

Vent

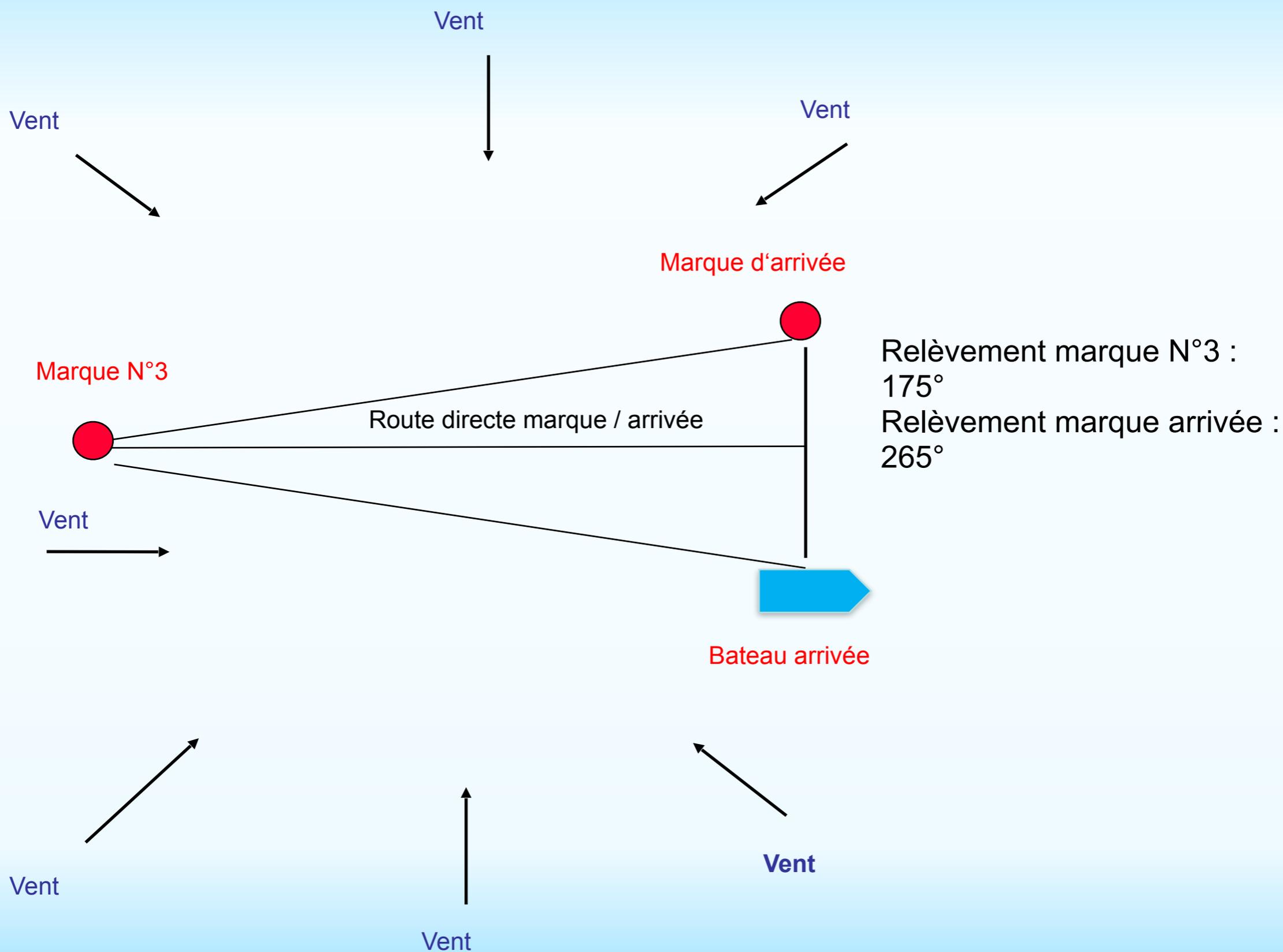


Vent

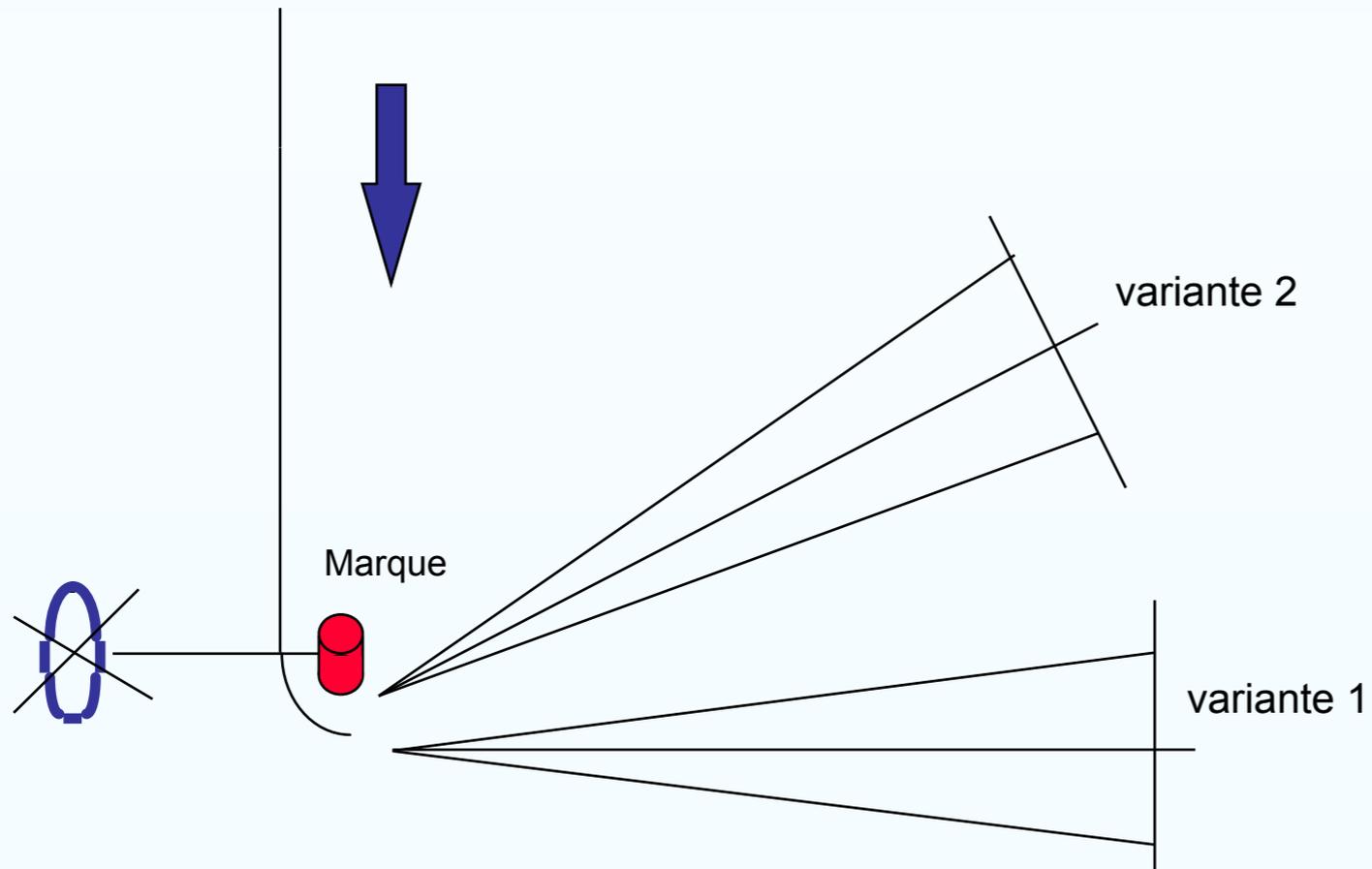


Comment doit être orienté une ligne d'arrivée ?

Elle doit être mouillée perpendiculairement à la dernière section de parcours (sauf dans le cas d'une arrivée au vent, où elle sera mouillée, comme une ligne de départ, perpendiculairement au vent).



Entre 30 m et 50 m



Finir, comme les autres définitions, ne peut pas être modifiée !

Finir

Un bateau *finit* quand, après avoir *pris le départ*, 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 règle 44.2,
- (b) corrige une erreur commise sur la ligne en *effectuant le parcours*, ou
- (c) continue *d'effectuer le parcours*

➤ La définition est importante du point de vue CC pour :

- ✓ La pose de la ligne
- ✓ Pour enregistrer les arrivées

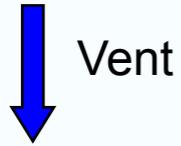
Le CC peut sans réclamation et sans instruction inscrire dans le classement un bateau qui est DNF.

DNS ?

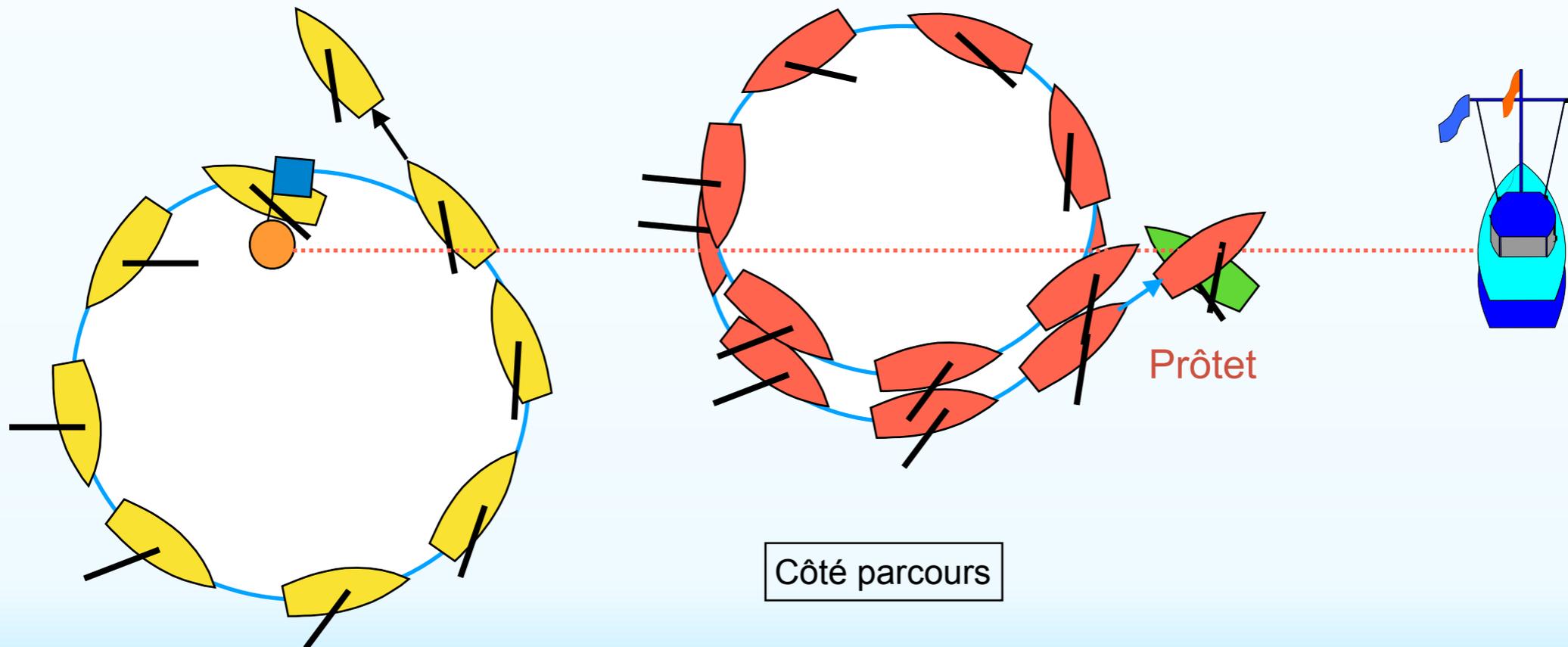
(a) effectue une pénalité selon la règle 44.2, (pénalité 1 ou 2 tours)

Infraction à une règle du chapitre 2

Toucher une marque

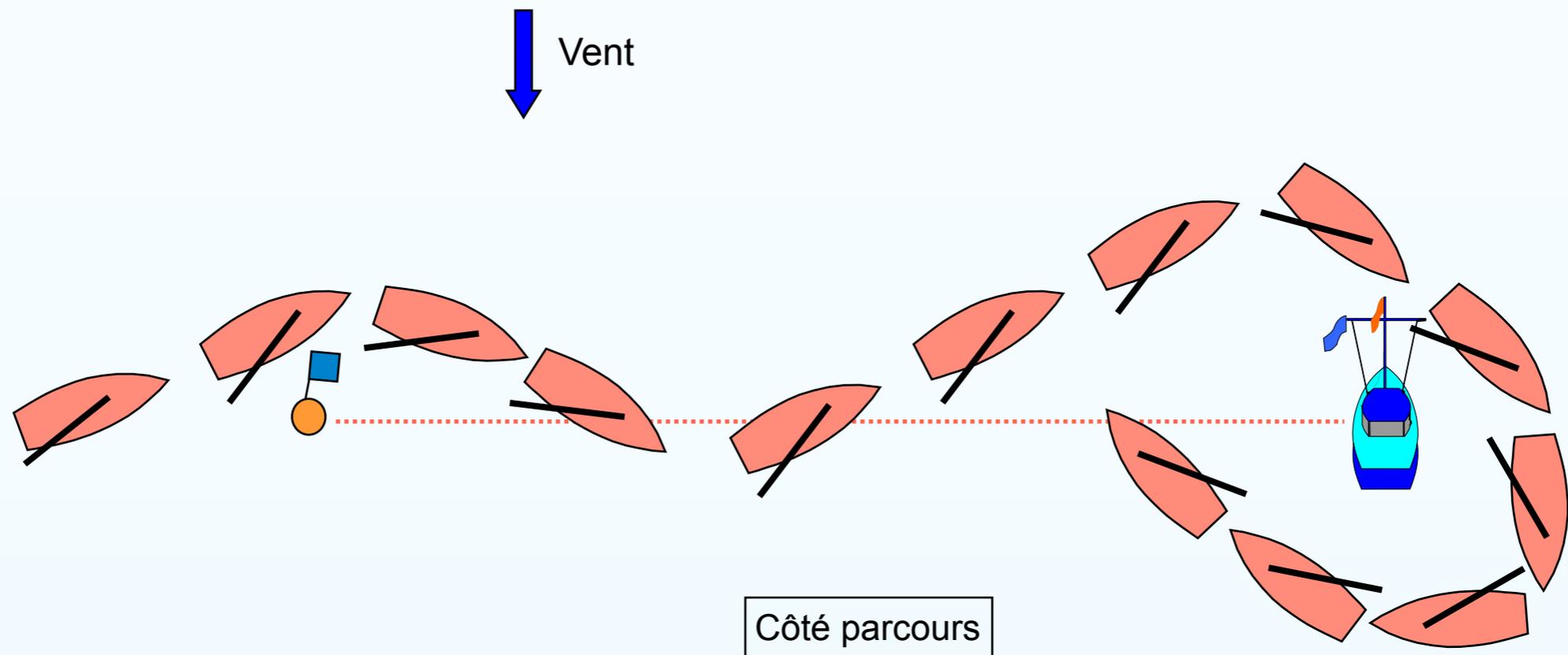


Sa pénalité effectuée, le bateau doit repasser la ligne d'arrivée

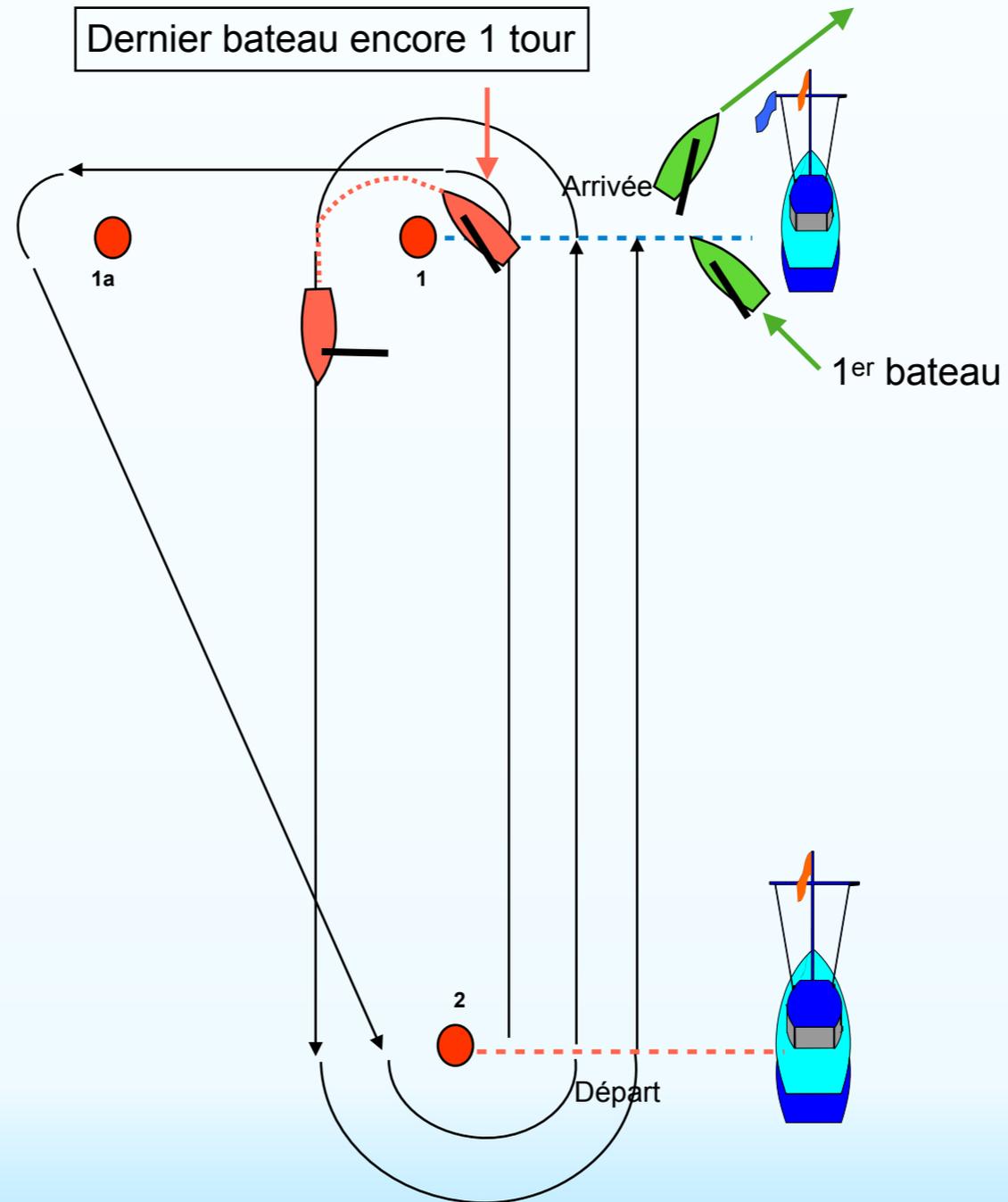


Règle 44.2 Quand un bateau effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du côté parcours de la ligne avant de finir

- 28.2 Un bateau peut corriger toute erreur commise en *effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.



(c) continue d'effectuer le parcours.



Lire, annoncer, noter et enregistrer TOUS les N° de voile dans l'ordre par des personnes différentes,

En Monotypie, noter le temps (heure) du premier,du dernier, et si possible le temps de temps à autre,

En temps compensé, noter les heures (hh:mm:ss) de TOUS les bateaux, la montre étant bien sûr calée sur l'heure GPS,

Suivre les incidents et leur suite, (par exemple un bateau qui touche une marque d'arrivée, qui répare, qui ne répare pas...)

Noter l'heure de fermeture de la ligne ou le temps limite,

Noter les décisions sans instruction du comité (OCS, ZFP, BFD, RET),

Noter les intentions de réclamer des concurrents (pavillon ROUGE si bateau de plus de 6 m),

Vérifier l'ordre d'arrivée par comparaison des 2 pointages,

Transmettre les ordres d'arrivée,

Transmettre au jury l'heure d'arrivée du dernier.

Arrivées / CS Surprise 2021

Date : 15.2.2021	Course N° : 4	Responsable : Joe Cocker
Arrivée 1 ^{er} bateau (h/mn) 15h28	Arrivée dernier bateau /h/mn) 15h40	
Temps limite : 15h43		

Nom de la personne qui relève les arrivées

$15h28 + 15' = 15h43$

Ran	Voile N°	Prôtet	Remarques
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			

28 Effectuer la course

- 28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, effectuer le parcours et puis *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.
- 28.2 Un bateau peut corriger toute erreur commise *en effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

Définition

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 instructions de course comme étant une *marque* à contourner, et
- c) passer entre les *marques* d'une porte dans le sens du parcours depuis la *marque* précédente.

Bateau arrivée en place



Un signal sonore peut (doit) être fait lors du passage du premier concurrent afin de signaler aux concurrents que le délai pour finir a commencé.

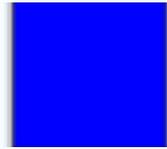
Aucune règle n'oblige, ni n'interdit, un comité de course à faire des signaux sonores au passage de la ligne. En aucun cas ce signal valide ou invalide la course des concurrents.



Le CC relève les pavillons rouge (protêt) arboré par les concurrents

Pour une seule série :

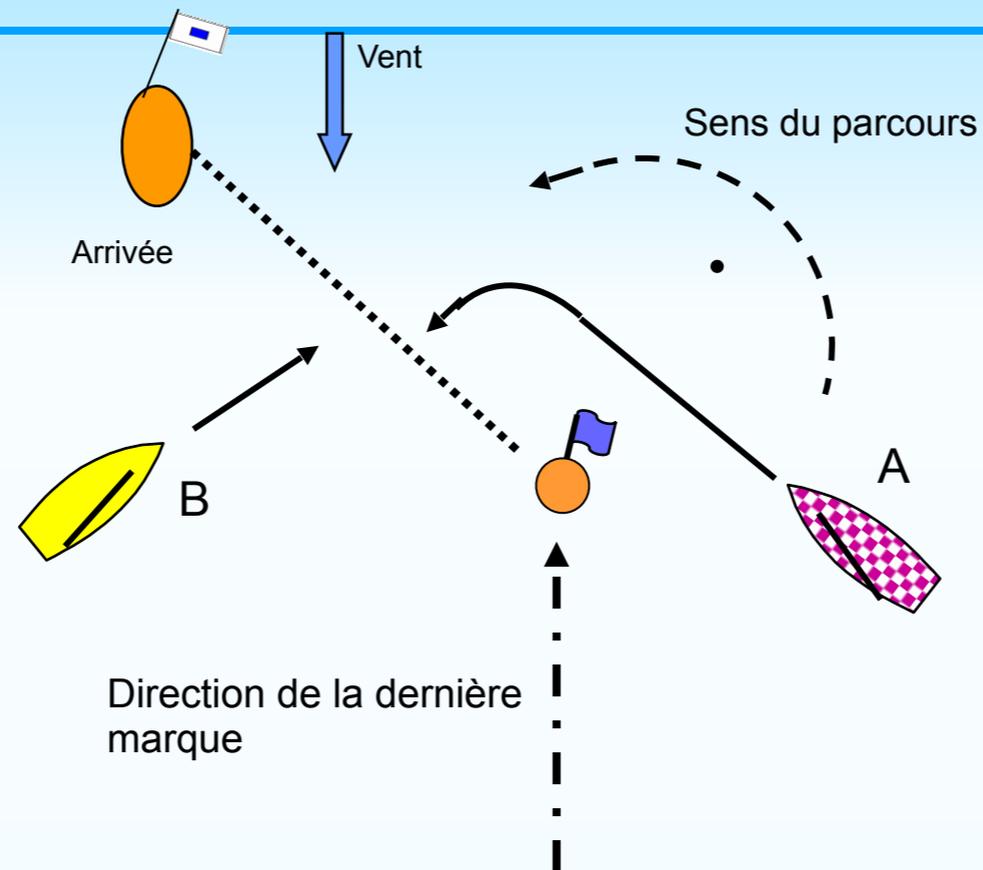
Le pavillon Bleu doit être affalés quand tous les concurrents ont fini, ou au plus tard à la fin du temps limite pour finir après le premier.



Multisérie

Le pavillon Bleu reste envoyés tant que les arrivées sont en cours, le pavillon de classe sera affalé pour chaque classe quand tous les concurrents ont fini, ou au plus tard à la fin du temps limite pour finir après le premier.

Arrivée



A la suite d'un problème technique du bateau arrivée, le C.C. décide de raccourcir le parcours en posant une ligne d'arrivée à la bouée au vent à l'aide d'un Zodiac. Les pavillons 'bleu', et 'S' sont hissés correctement sur ce Zodiac et un signal sonore est également donné à l'approche des premiers voiliers. Le positionnement de la ligne d'arrivée correspond au dessin ci-dessus.

Les voiliers sont troublés par l'orientation de la ligne et ne savent pas comment la franchir correctement. A et B franchissent la ligne comme illustré sur le croquis.

Quel est le voilier qui franchit la ligne correctement?

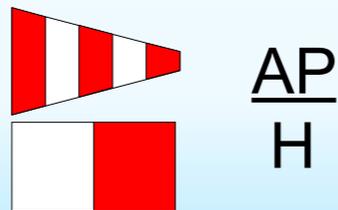
- 1 Voilier A. Pourquoi?
- 2 Voilier B, Pourquoi ?

Si les IC spécifient 3 courses par jour, que montre (pavillon) le bateau comité à l'arrivée de la deuxième course ?



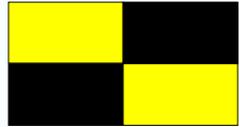
Aucun signal n'est nécessaire sur le bateau arrivée puisque les concurrents s'attendent à courir 3 courses.

Si le comité de course décide de modifier le programme, il est recommandé de hisser les pavillons avant le passage du 1^{er} concurrent (sans signal sonore).



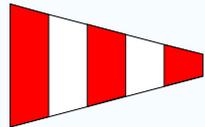
Signaux lors du passage de la ligne d'arrivée

L



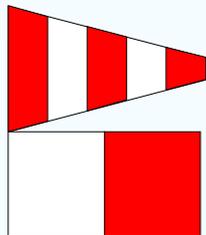
Restez à portée de voix ou suivez-moi

AP



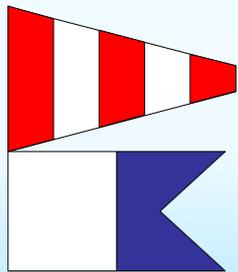
Retardé, **1 Minute** après affalé, signal d'attention

AP
H



Retardé, Signaux ultérieurs à terre

AP
A



Aujourd'hui plus de course

- Les pavillons peuvent (devraient) déjà être hissé lors du passage du premier bateau

Recommandations:

- ☑ Les concurrents après le passage de la ligne d'arrivée attendent des informations concernant la suite du programme. Ces signaux doivent au plus tard être donné lors du passage du dernier concurrent.
- ☑ Trois signaux sonores sont, selon les RCV, réservés à une annulation de course et doivent le rester. Lors du passage du dernier concurrent, donnez 1 ou 2 signaux sonores suivant les pavillons choisis (voir diapo précédente).

Contrôle sur le parcours

Le Jury et le CC surveillent le respect des règles lors de la course :

JURY

☞ **Effectuer la course** (R 28) avec le contrôle du passage des marques

☞ Infraction à une règle et réparations

☞ Respect de la règle 42:

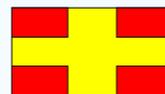
propulsion, actions interdites, Annexe P.

Utilisation des pavillons



O

ne s'applique plus



R

s'applique à nouveau

Aide extérieur - amarrer - équipement:

- R 41 Aucune aide extérieur
- R 45 Amarrage, mouillage et mise au sec
- R 48 Équipement et équipage

Noter les pavillons de réclamations et les annonces de réclamations

Mesures à prendre

Communication au tableau officiel

- Par le CC ou le Jury sur l'eau :
 - 👉 Indiquer les bateau pénalisés pendant le délai de réclamation :
DNC, DNS, NSC, OCS, ZFP, BFD, DNF, DNE
- Si le classement provisoire ne peut pas être fait pendant le délai de réclamation, une liste avec les bateaux pénalisés doit être affichée, par exemple :

SUI 235 / OCS course Nr. 3

SUI 432 / BFD course Nr. 4

Communication du CC ou du Jury

Immédiatement après une course ou une journée de courses :

- Début et fin du temps pour réclamer.

Pendant le délai de réclamation:

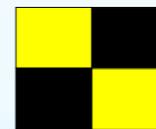
- Bateaux, contre lesquels le CC ou le Jury réclament.

Après le délai pour réclamer:

- Horaire des instructions (lieu et endroit) bateaux et témoins impliqués.
- Décisions du Jury.

→ Ne pas oublier: Lors de communications au tableau officiel, hisser le pavillon

„L“ avec un signal sonore.



Annexe APénalités appliquées par le Comité de course sans instruction

- DNC N'a pas pris le départ; n'est pas venu sur la zone de départ
- DNF N'a pas *fini*
- DNS N'a pas *pris le départ* (autre que DNC et OCS)
- OCS N'a pas *pris le départ* ; du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et n'a pas *pris le départ*, ou a enfreint la règle 30.1
- ZFP Pénalité de 20% selon la règle 30.2
- UFD Disqualification selon la règle 30.3
- BFD Disqualification selon la règle 30.4
- NSC **Did Not Sail the Course** (voir les règles 63.1, A5.1 et A5.2)

Annexe APénalités appliquées par le Jury avec instruction

- DSQ Disqualification
- DNE Disqualification qui ne peut être retirée
- DPI Pénalité discrétionnaire imposée
- RDG Réparation accordée
- SCP Pénalité en points appliquée

- ☞ Chaque bateau pénalisé doit être informé via le tableau officiel par :
 - classement provisoire,
 - liste séparée (conseillé)
 - ainsi que le nombre de pénalités selon Annexe P

- ☞ Le jury peut si les IC le mentionnent, pénaliser sans instruction un bateau qui enfreint la règle 42 (pomper / balancer) :
 - Selon règles spéciales ou
 - Annexe **P**: pénalité immédiate sur l'eau.

- Le CC (R 60.2.a), le Jury (R 60.3.a) ou le Comité Technique (R 60.4) peuvent déposer une réclamation.
- La réclamation doit être déposée par écrite.
- Le Jury, le CC ou le CT doivent informer le bateau contre lequel il réclame dans le temps prescrit et l'afficher au tableau officiel. (R 61.1.b et c, R 61.3).
- Réclamation de jauge et de publicité.

Annexe A des RCV (selon règle 90.3)

A 1 Nombre des courses

Les IC doivent définir :

- Nombre de courses prévues.
- Nombre de course terminées pour que la régata soit validée. (90.3.a).

A 2 Scores des séries

- Le classement de la régata sera fait par l'addition des points, en retirant le (ou les) plus mauvais résultat.
- Les IC doivent définir à partir de quel nombre de courses validées, il sera possible de tracer un ou plusieurs mauvais résultats.
- Une course est validée si elle donne lieu à un classement (R 90.3.a).

A 3 Heures de départ et place d'arrivée

- L'heure de départ d'un bateau doit être l'heure de son signal de départ.
- Pour des régates à système de jauge handicap le rang est calculé avec le temps compensé.

A 4 Systeme de classement

- Ce système de Points a Minima s'applique sauf si les IC précisent un autre système.
- Les bateaux, qui ne sont pas partis, pas arrivés, disqualifié ou ayant abandonné reçoivent un point de plus que le nombre de bateaux inscrits.
- Pour les bateaux pénalisés selon R 30.2, la règle 44.3.c sera appliquée.

A 5 Scores déterminés par le CC

- Le CC peut sans instruction classer :
- Les bateaux qui ne sont pas partis,
- Qui ont enfreint les règles R 30.2, R 30.3 ou R 30.4 ou 78.2
- Qui n'ont pas finis, pas fait le parcours ou ont abandonnés
- Qui ont reçu une pénalité selon R 44.3(a)

A 6 Modifications des places et des scores

- Quand un bateau est disqualifié ou abandonne après avoir fini, les bateaux remontent d'une place.
- Lors d'une réparation accordée les points des autres bateaux ne doivent pas être modifiés, sauf si le Jury en décide autrement.

A 7 Égalité dans une course

- Avec une égalité sur la ligne d'arrivée ou le même temps les points seront partagés avec les points du bateau suivant.

A 8 Égalité dans une séries

Le partage d'une égalité se fait en deux temps :

- a) Lister les courses et définir quel concurrent à le meilleur rang (sans résultats tracés).
- b) Classement du score de la dernière course (avec résultat tracé).

A 9 Conseils pour les réparations

Si le jury décide d'accorder réparation, il est conseillé d'envisager :

- La moyenne de ses point dans toutes les courses (0.05)
- La moyenne de la course précédente (0.05)
- Sa place avant l'incident (liste passages bouée)

Responsable du classement : Directeur de course (R 90.3)

Abréviations pour les résultats - A 10

DNC	N'a pas pris le départ, n'est pas venu sur la zone de départ
DNS	N'a pas pris le départ (autre que DNC ou OCS)
OCS	N'a pas pris le départ, du côté parcours de la ligne ou enfreint 30.1
NSC	N'a pas fait le parcours (NOUVEAU)
ZFP	Pénalité de 20% selon R 30.2
UFD	Disqualification selon R 30.3
BFD	Disqualification selon R 30.4
DNF	N'a pas fini
RET	A abandonné
SCP	Pénalité en points appliquée
DSQ	Disqualification
DNE	Disqualification, ne peut pas être retirée selon R 90.3(b)
RDG	Réparation accordée
DPI	Pénalité discrétionnaire imposée

Devoirs après une journée de course :

- Afficher le classement provisoire au tableau officiel avec les bateaux ayant reçu des pénalités par le CC (OCS, DNF, etc.)
- Distribution des formulaires de réclamations
- Réception des réclamations dans le temps prescrit et les transmettre au Jury avec copies.
- Faire des copies pour le réclamé (des réclamations reçues ne peuvent être retirées qu'avec l'accord du Jury (R 63.1)).
- Afficher les horaires des instructions.
- Afficher dans les temps les communications du CC pour le lendemain.
- Refaire le classement correspondant après les instructions.
- Distribuer le classement à la presse.

Préparer la remise des prix

Corriger le classement pour distribution aux concurrents

Classement définitif pour la presse

Devoirs après la régates

A achever dans la semaine qui suit la fin de la régates :

- Pour des championnats, classement à envoyer à Swiss Sailing.
- Communiqué de la régates à envoyer aux journaux locaux, magazines de voile.
- Lettres de remerciements aux juges, jaugeurs, etc.
- Lettres de remerciements aux sponsors, aux autorités.

Archiver les documents des instructions.

- Si des appels sont annoncés et prévus, réagir rapidement avec le président du Jury.

Test

Questionnaire Comité de course