

Bienvenue au cours 2.2 Comité de course



Comité de course
C'est aussi ça quelquefois

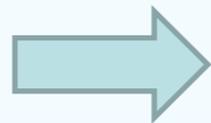


Système de points

Membre de CC sur l'eau	1 point
Directeur de CC	1 points
Directeur de course à un CSP	2 points
Membre de CC d'un CS	2 points
Journée des officiels SwS	1 point

Sujet à modification

Dès 15 points
En 4 ans



obtention de la licence NRO

Systeme de points

Directeur de CC	1 point
Directeur de CC d'un CSP	2 points
Directeur de CC d'un CS	3 points
Directeur de CC d'un CE ou CM	4 points
Membre de CC d'un CSP ou CS	1 point
Membre de CC d'un CE ou CM	2 points
Cours de perfectionnement IV	2 points
Journée des officiels SwS	1 point

Sujet à modification

Dès 15 points
En 4 ans



renouvellement de la licence NRO

Renouvellement de la licence tous les quatre ans

Prochain renouvellement : 2024

Aktivitätsnachweis 2021 – 2024
Preuves d'activités 2021 – 2024



Name Nom	Saydjari					
Vorname Prénom	Samir		NRO	NJ	NU	ND
Strasse, Hausnummer Adresse	Clos Libert 5b	Antrag Erstlizenzierung Attribution de la licence	NEIN/NON	NEIN/NON	JA/OUI	NEIN/NON
PLZ Code Postal	1424	Antrag auf Verlängerung der Lizenz Renouvellement de la licence	JA/OUI	JA/OUI	NEIN/NON	NEIN/NON
Ort Lieu	Champagne					
E-Mail Email	saydjari@bluewin.ch	Total Punkte Lizenzperiode Total points de la période	17	4	2	13
Mobile Portable	079 136 17 49	Qualifikation erfüllt Qualifications remplies	VRAI	FAUX	FAUX	FAUX
Region Région	2					
Club Club	CVG					
Lizenz Nr. N° de licence	7320					
Version 10/04/2021						



Praxis Aktivitäten		Saydjari	Samir	7320																Punkte NRO, NJ, NU Points NRO, NJ, NU	Punkte ND Points ND
Punkte für die Qualifikation NRO Points de qualification NRO		17																			
Punkte für die Qualifikation NJ Points de qualification NJ		4																			
Punkte für die Qualifikation NU Points de qualification NU		2																			
Punkte für die Qualifikation ND Points de qualification ND		13																			
Veranstaltung Manifestation	Anfang Datum Date de début	Ende Datum Date de fin	Anz. Tage Nb de jours	Region Région	Club Club	Anzahl Boote Nb de bateaux	Anzahl Nationen Nb de nations	Kategorie der Regatta Catégorie de régata	Anzahl Rennen Nb courses	Anzahl Black-Flags Nb pavillon noir	Anzahl allgemeine Rückrufe Nb de rappel général	Funktion WFL Fonction CC	Funktion Jury Fonction Jury	Funktion Umpire Fonction Umpire	Funktion Deleg. Fonction Délégué	Anz. Protesttage Nb jours avec instruction	Regel 42 mit App P Règle 42 avec App P	Bemerkungen Remarques	Punkte NRO, NJ, NU Points NRO, NJ, NU	Punkte ND Points ND	
Boi d'Or Mirabaud	5/12/21	5/13/21	2	1	SNG	445	3	Regional/Régional	1			WF Leiter/Prés. CC							1	2	
Crirerium Toucan / Luthi 8.7 / Grand Surprise	6/26/21	6/27/21	2	1	SNG	20	1	Regional/Régional	4			WF Leiter/Prés. CC							1	2	
Translem Sys	8/28/21	8/29/21	2	1	SNG	108	1	Regional/Régional	1				PK Prés./Prés. Jury						2	2	
Gold Cup	9/15/21	9/19/21	5	2	CVG	4	8	WM/CM	10			WF Leiter/Prés. CC							4	2	
Coupe des Amis (Finn et Stars)	9/18/21	9/19/21	2	2	CVG	31	2	Regional/Régional	6	1		WF Leiter/Prés. CC	Mit. PK/Membre Jury	Umpire	Ja/oui		Ja / oui		2	3	
Regates Royales - Cannes	9/20/21	9/25/21	6	Mer	YCC	84	7	SM/CS	5			Mit. WFK/Membre CC							1	0	
Voiles de Saint-Tropez	9/28/21	10/3/21	6	Mer	YCST	82	7	WM/CM	4			Mit. WFK/Membre CC							2	0	
Voiles de Saint-Tropez (maxi)	10/5/21	10/9/21	5	Mer	YCST	44	8	WM/CM	3			Mit. WFK/Membre CC							2	0	
Gold Cup	10/13/21	10/17/21	5	2	CVG	4	8	WM/CM	8			WF Leiter/Prés. CC							4	2	

>FR DE 🔍 Recherche Documents Contact

YOUTH ELITE **RACING** CRUISING FORMATION FÉDÉRATION CLUBS & CLASSES

FASCINATION VOILE

~~~~~

**SUI**<sup>+</sup>  
sailing



YOUTH



ELITE



RACING



CRUISING



FORMATION



FÉDÉRATION



CLUBS &amp; CLASSES

## RÉGATES

---

Organisation

---

manage2sail

---

Calendrier des régates

---

Jauge

---

Championnats de Suisse

---

Organisateurs et délégués d'une  
régate

---

Participants à une régata

---

Swiss Sailing League

---

## CHAMPIONNAT DE SUISSE D'ESAILING

---

## NEWS RACING

---



YOUTH



ELITE



RACING



CRUISING



FORMATION



FÉDÉRATION



CLUBS &amp; CLASSES



CNP

SUI<sup>+</sup>  
sailing

## FORMATION DES OFFICIELS

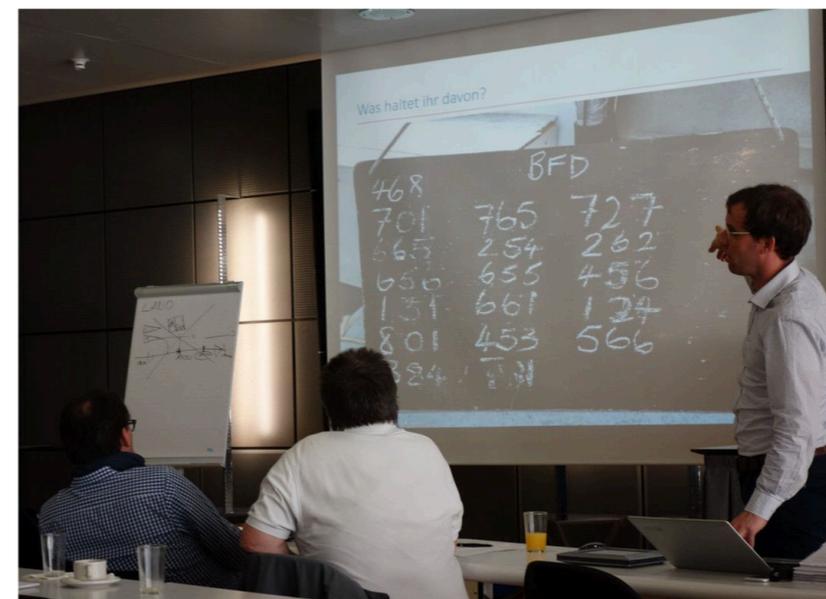
La garantie qu'une régates se déroule sans accroc et de manière équitable repose en grande partie sur la qualité des officiels. Notre objectif est que nos officiels soient bien formés et constamment au courant des dernières nouveautés. Une bonne formation de base et un perfectionnement régulier jouent donc un rôle très important dans cette optique.

Nous avons l'intention d'harmoniser la formation des officiels à l'échelon national pour les deux niveaux – régional comme national. La formation au niveau national doit également aspirer à préparer nos officiels à la formation des officiels internationaux.

Le « Règlement des licences pour les officiels de Swiss Sailing » est déterminant pour l'octroi de licences aux officiels. Les conditions préalables sont la fréquentation du cours niveau I, II et III ainsi que la preuve d'activité suffisante.

Les critères d'exigence pour la preuve d'activité sont indiqués dans les tableaux à points « Preuve d'activité » ci-dessous :

 Aktivitätsnachweis / Preuve d'activité 2021-2024  
XLSX / 110 kB



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 efficaces des instructions*

## **Fairplay**

*Avec des décisions équitables pour les concurrents*

## **Constance**

*Avec des décisions uniformes dans la Suisse*

WORLD SAILING  
(ISAF)

Swiss Sailing

Régions

Clubs

### WORLD SAILING (ISAF)

Edicte les règles pour la compétition

Edicte les règles pour les classes internationales et les règles de jauge

Organisation des régates olympiques et contrôle des championnats importants.

Membres : fédérations nationales

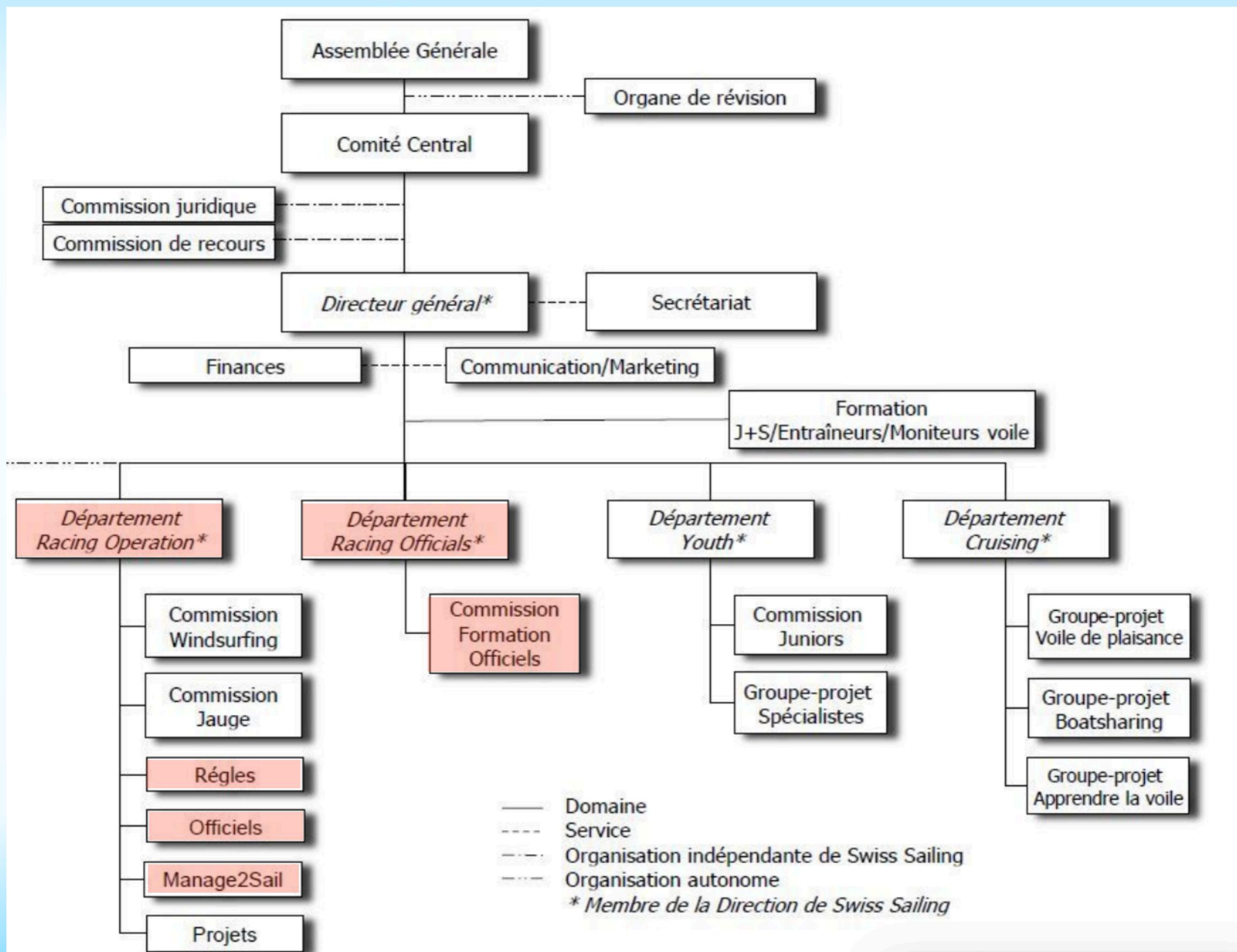
### Swiss Sailing

Fédération faîtière Suisse des sports véliques de toutes sortes de bateaux, planches et modèles réduits.

Swiss Sailing représente le sport vélique suisse

Membres : clubs nationaux

- Région 1 - Léman
  - Association des clubs de voile de la région lémanique
- Région 2 - Lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat
  - Fédération de la voile des lacs jurassiens
- Région 3 - Lac de Thun et Brienz
  - Thuner- und Brienzensee – Segler – Verband
- Région 4 - Lacs des Quatre cantons, Sempach et Hallwyl
  - Regionalverband Zentralschweiz RVZS
- Région 5 - Lac de Zürich, Greifensee, Pfäffikersee, Sihlsee
  - Zürichsee –Seglerverband ZSV
- Région 6 - Constance, Rhin
  - Regionalverband Bodensee / Rhein RVBR
- Région 7 - Lacs d'Engadine, de Davos et Walensee
  - Regionalverband Graubünden – Walensee
- Région 8 - Lac de Lugano (Ceresio), Lac Majeur (Verbano)
  - Federazione Ticinese della vela FTV
- Région 9 - Eau salée / Cruising Club der Schweiz CCS



## Codes de World Sailing

Les codes de World Sailing sont répertoriés dans le tableau ci-dessous. Les codes sont publiés dans les Réglementations de World Sailing.

| Intitulé                               | Règlementation |
|----------------------------------------|----------------|
| Code d'admissibilité                   | 19             |
| Code de publicité                      | 20             |
| Code antidopage                        | 21             |
| Code de catégorisation des concurrents | 22             |
| Code disciplinaire                     | 35             |
| Code des paris et anti-corruption      | 37             |

Ces Codes sont référencés dans la règle 6 mais ne sont pas inclus dans ce livre car ils peuvent être modifiés à tout moment. Les versions les plus récentes de ces codes sont disponibles sur le site internet de World Sailing et de la FFVoile ; les versions mises à jour seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales.

**Swiss Sailing a édicté des directives aux « Codes » 19, 20 et 21.**

## Code 22 classification des concurrents

Certaines classes font référence à ce code dans leur règlement de championnat.

### C.6 EQUIPAGE

C.6.3. Un maximum de 2 professionnels (classification ISAF 3) est admis à bord

#### 22.2.2 Groupe 3

Un coureur de groupe 3 est un coureur qui, pendant la *période de qualification* :

- (a) a été *payé* pour un *travail* qui inclut la participation à une course, et/ou
- (b) a été *payé* pour un *travail* qui inclut gérer, former, entraîner, régler, tester, entretenir ou préparer un bateau, son équipage, ses voiles ou l'équipement pour la course, puis pour régater sur ce bateau, ou, dans le cas d'une compétition par équipes, sur un bateau de la même équipe, ou
- (c) a été *payé*
  - (i) pour fournir un bateau ou ses voiles ou
  - (j) pour des services liés à la fourniture d'un bateau ou de ses voiles; et
  - (iii) a ensuite couru sur ce bateau, ou dans une équipe de compétition, ou sur un bateau de cette même équipe.

Cependant, un coureur de groupe 1 qui, en tant que propriétaire d'un bateau, reçoit un *paiement occasionnel* pour la location d'un bateau pour une compétition doit rester un coureur de groupe 1 s'il ne barre pas ce bateau pendant la compétition. Si la compétition est une course par équipes, cette dérogation s'appliquera seulement s'il ne barre aucun bateau dans la même équipe que le bateau loué, ou

- Les cas World Sailing
  - ☑ Basés sur les décisions d'appels faites par World Sailing aux cours des années précédentes
  - ☑ Continuellement mis à jour et travaillés selon les dernières règles
  
- Les cas contiennent les décisions de principe pour la compréhension, l'interprétation et l'application des règles
  
- Les cas sont classés selon les règles d'après l'index des RCV.
  - ☞ Ils sont une aide très utile pour l'interprétation.
  
  - ☞ Dans certains cas indispensables pour une décision.

- Règlement de championnat Suisse en flotte avec  
Annexe 1: Planning
- Règlement de championnat Suisse open de match race
- Règlement des associations de classe
- Directives d'application
  - Code 19 de l'ISAF      Admissibilité
  - Code 20 de l'ISAF      Publicité
  - Code 21 de l'ISAF      Dopage
- Règlement d'appel
- Règlement concernant les indemnités

Les règlements peuvent être téléchargés depuis le site : [www. swiss-sailing.ch](http://www.swiss-sailing.ch)

- a) Les règles du livre des RCV y compris les Définitions, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent mais pas les titres.  
Les Annexes concernent le classement des coureurs, les règles propres à chaque type de course.
- b) Régulation 19 de l'ISAF, Code d'Admissibilité  
Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité  
Régulation 21 de l'ISAF, Code Antidopage  
Régulation 22 de l'ISAF, Code de Classification des concurrents
- c) Les prescriptions de l'autorité nationale.
- d) Les règles de classe propres à chaque support
- e) L'avis de course défini par l'organisateur
- f) Les instructions de course écrites par le comité de course
- g) Tout document régissant l'épreuve par exemple pour les plans d'eau fermés les zones réservées et interdites à la navigation etc. complété par le paragraphe concernant le respect de l'environnement.

Autorisation pour la conduite d'un CS selon règles de classe et règlement de CS.

CS comme manifestation de Swiss Sailing :

- Contrôle par délégué de Swiss-Sailing
- Règlement de CS doit impérativement être respecté
- Demande d'autorisation pour chaque CS

Exigences élevées du CC et du Jury

Avis et instruction de course selon modèle (forme et contenu) de Swiss Sailing.

Contrôle anti-dopage à prendre en considération

Homologation par le délégué Swiss Sailing si les conditions du règlement de CS sont respectées

Légitimité d'organiser d'un CE ou CM :

Accord indispensable de : - ISAF

- Association de classe internationale

Exigences qualitatives plus élevées pour CC et Jury

En règle générale : - CC international

- Jury International selon Annexe N

Avis et Instruction de course :

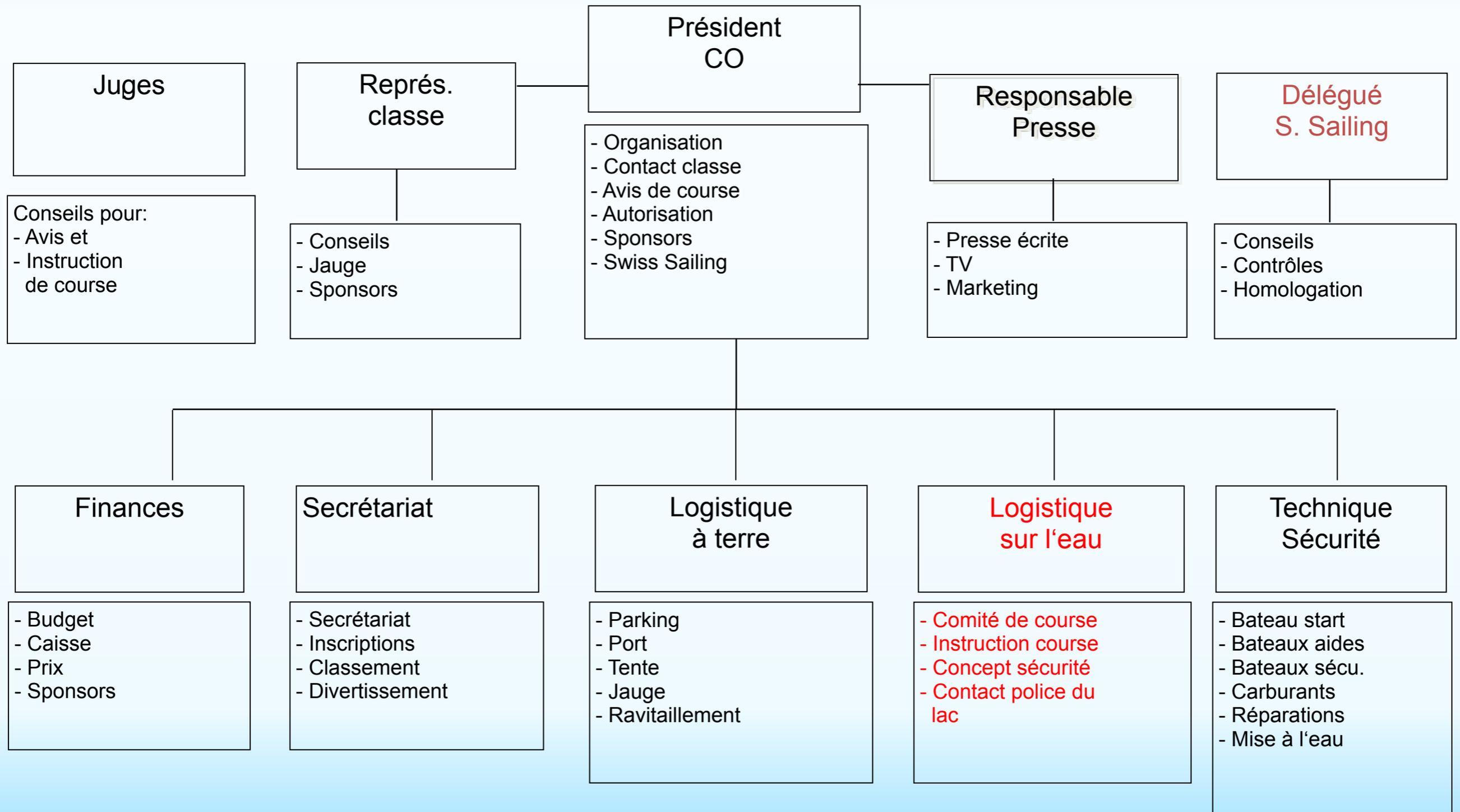
En règle générale l'association de classe Internationale met à disposition les documents nécessaires. La version anglaise suffit.

Prendre en considération des contrôles anti-dopage.

Prêter une attention spéciale pour l'information et l'aide de réservation de logements aux :

- Concurrents étrangers

- Jury International



Le comité d'organisation (CO) (exécutif de l'organisation)

Le CO pour une régates comprend au minimum :

- Président du CO.
- Président de comité de course
- Responsable de la sécurité
- Responsable de l'organisation à terre
- Administrateur et un chef des finances

Il est conseillé de déléguer les tâches suivantes :

- Responsable matériel
- Responsable presse et invités

Une collaboration avec les personnes suivantes est indispensable:

- Représentant de la classe
- Président du Jury, juges
- Délégué Swiss Sailing pour championnat de Suisse

## Principes

Au début de la planification les points suivants sont à observer :

- Choix de la période:  
Probabilité de vent et conditions météo
- Planning d'organisation:  
Objectifs de Swiss Sailing, Sponsoring, infrastructure
- Personnel:  
Secrétariat, CC, subsistance
- Matériel:  
Matériel de régates de bonne qualité, bateaux
- Infrastructure à terre:  
Club house, place de port, place dériveurs à terre, tente, parking
- Budget:  
Recettes (finance d'inscription, sponsors) et dépenses

Projet, programme prévu**→ ☐ ☐ une année avant CS**

- Classe, genre de régates
- Période possible
- Discussion avec la fédération régionale, clubs voisins, la classe.

Programme définitif**→ ☐ ☐ début de l'année**

- CO, CC
- Budget, Sponsors, Prix
- Autorisation des autorités
- Infrastructure et matériel de régates
- Avis de course, site Internet
- Personnel bénévole, juges

Organisation**→ ☐ jusqu'à la fin des inscriptions**

- Matériel complet et prêt pour la régates
- Instructions de course
- Attribution définitive du personnel CC, aides
- Prix, prix souvenir
- Définir le cadre du programme de la manifestation

## Annexe 1 au règlement CS

## Points important pour la planification d'un CS:

- 31 octobre: - Annonce d'un CS par la classe (avec organisateur)
- 15 novembre: - Nomination du président CO et du CC (organisateur)
- 30 novembre: - Officialisation du CS (*Direction Swiss Sailing*)
- 31 décembre - Inscription des CS dans manage2sail
- 31 janvier: - Nomination du président du Jury, des juges et du jaugeur
- 120 jours avant: - Projet d'avis de course soumis au délégué, président du Jury, représentant de la classe et jaugeur.
- 90 jours avant: - Envoi de l'avis de course, publication sur Internet
- 60 jours avant: - Projet des instructions de course pour approbation
- 15 jours avant: - Envoi liste participants et tous documents à *Swiss Sailing*  
- Demander OK à *Swiss Sailing* pour la manifestation
- 8 jours après: - Rapport final à *Swiss Sailing* (délégué, jaugeur).

### Recettes

- ✓ Inscriptions, dépend du nombre de participants
- ✓ Sponsoring et dons
- ✓ Publicité
- ✓ Garantie de déficit du club
- ✓ Subventions Swiss Sailing pour championnat Suisse

### Dépenses

- ✓ Régate : benzine, munition, radios, matériel de remplacement
- ✓ Sauvetage : dédommagement, benzine
- ✓ Organisation du port, grue, matériel d'amarrage
- ✓ Ravitaillement : comité, officiels, bénévoles, invités
- ✓ Indemnisation : **juges (subventions Swiss Sailing)**, jugeur
- ✓ Administration : secrétariat, frais d'envoi, assurance
- ✓ Prix : prix principal, prix souvenir
- ✓ Encadrement invités, accompagnement journalistes

### Indemnisations

- Subventions de Swiss Sailing : CHF 1'000.- max. par CS pour Jury (justificatifs)
- Juges, par le club  
CHF 0.50 le km, hébergement si + de 60km
- Jaugeur, par la classe
- Délégué de Swiss Sailing, par Swiss Sailing

### Repas

- Les repas de tous les officiels sont à la charge du club

**Antidoping Suisse** exécute de manière indépendante des contrôles selon les instructions de l'**Association Olympique Suisse AOS**.

➤ Les officiels n'ont aucun rôle dans l'exécution.

**Cependant:** Nous orientons le responsable Antidoping sur place, s'il le désire, du déroulement de la régates.

- ➔ Nous l'assistons au besoin pour trouver et organiser les locaux nécessaires, comme garde-robe ou toilettes.
- ➔ Nous orientons Antidoping Suisse si nous sommes d'avis que les contrôleurs ne se sont pas conduits de façon correcte ou adéquate.
- ➔ ☐ Nous motivons nos régatiers et tout spécialement nos jeunes afin qu'ils évitent à tout prix la consommations de drogues.

Communications au tableau officiel :

Modifications de 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).

1. Conditions de réussite d'une régates
2. Matériel de régates
3. Devoirs du comité de course
4. Mission des bateaux
5. Check-lists et formulaires

- Choisir les personnes du team comité de course (éventuellement les former).
- Poser le parcours
- Procédures de départ
- Changer le parcours
- Réduire
- Arrivée
- Classement

➔ **But:** Les concurrents devraient parler positivement de l'organisation et de la conduite de la régates.

- Esprit d'équipe

Un excellent esprit d'équipe et une répartition judicieuse des tâches sont des conditions essentielles pour mener avec succès les tâches d'un comité de course.

- Tous les membres du team connaissent leurs tâches

Les membres du team ont tous suivis les cours de Swiss Sailing et peuvent se remplacer mutuellement.

- Manœuvres réfléchies et réactions rapides

En cas d'erreurs, corriger immédiatement, ne pas attendre que les concurrents soient complètement désorientés.

## Team

- Président du CC et son remplaçant
- Bateau Comité (Start / arrivée)
- Bateaux contrôles et aides
- Team de sécurité
- Bureau de course (liaison radio avec CC)

## Remplaçant

Pour chaque poste important un remplaçant devrait être nommé et instruit.

## Bateaux et matériel prêt pour utilisation

Disponibilité contrôlée et assurée.

## Utiliser des check-lists

Personne ne peut tout retenir de tête.

## Matériel nécessaire :

- Bateau Comité (Start et arrivée, évent. bateaux différents)
  - Bateaux pose bouées
  - Bateaux contrôle de bouées
  - Ev. bateaux aides suppl.
  - Bateaux de sécurité
  - Bateau(x) pour Jury
  - Radios
  - Marques de parcours avec mouillage
  - Pavillons et ardoise
  - Système pour signaux sonores
  - Règle de Cras, compas, GPS, carte du lac
  - Matériel pour écrire et dictaphone
  - Formulaire pour Jury et CC
- Chaque bateau doit être équipé complètement en fonction de ses tâches.

Le directeur et son team

Plusieurs semaines avant la régata :

- Conception des IC
  - Lors de CM, CE ne pas oublier de contacter le président du Jury, le jugeur ainsi que le délégué Swiss Sailing pour les CS.
- Former et instruire le team : Bateau Start / arrivée, pose bouées, aides, sécurité, bureau de course
- Réserver et contrôler le matériel
- Organiser le bureau de course : photocopieuse, formulaires, RCV
- Prévoir local Jury : indépendant et pouvant être fermé
- Contacter police du lac, sauvetage, médecin

### Avant 1<sup>ère</sup> course:

- Discuter des éventuelles modifications des IC avec Jury et les afficher à temps au tableau officiel.
- Dernières discussions avec le team CC.
- Contrôler les mesures du dispositif de sécurité.
- Contrôle du matériel personnel.
- Meeting skipper selon horaire.

### Préparation à la course :

- Signaux de sortie
  - 👉 **Décision importante:**  
**Sortir ou ne pas sortir ??**  
**(dans le doute, faire sortir les concurrents afin de ne pas perdre trop de temps).**
- Poser le parcours (évent. après entente avec d'autres manifestation, bateaux de lignes, etc.).
- Débuter la procédure de départ, contrôler les départs prématurés.

Décisions pendant la course :

- Retarder ou annuler la course.
- Avoir en mémoire le nombre de course par jour.
- Contact avec station météo, évent. signaler port du gilet obligatoire.
- Changement de parcours, raccourcir.
- Contact radio permanent avec le team CC y compris Jury sur l'eau

Après la course:

- Afficher les pénalités de départs au tableau officiel, classement provisoire, les réclamations.
- Remplir les protocoles de courses.
- Débriefing avec team CC.
- Prévoir une éventuelle modifications des IC.
- Fixer et annoncer l'horaire du lendemain.

**Important** : A la fin d'une épreuve, le président du CC fait un rapport au président du club et au responsable matériel avec les points négatifs et positifs et établi une liste du matériel manquant.

Devoirs bateau Comité (Start)

**Une semaine avant la course :**

- Réserver et contrôler le matériel nécessaire.
- Vérifier la répartition des tâches du team.

**Le jour de la course, avant le 1<sup>er</sup> départ:**

- Contrôle du matériel personnel.
- Appareils radio, contrôle de liaison.
- Dictaphone (éventuellement avec portable)
- Jumelles
- Préparer les pavillons nécessaires.
- Préparer un tableau pour signaler les BFD.
- Corne de brume (à gaz ou manuelle).
- Munitions (contrôler l'état des munitions / humidité).

### Tâches du bateau Comité:

- Pose de la ligne et contrôle des changements de vent.
- Diriger bateau pose bouée, contrôle des positions.
- Contrôle des participants.
- Conduire la procédure de départ.
- Retarder ou annuler lors d'erreurs de procédure ou de bascule de vent
- Contrôle de la ligne, départs prématurés.
- Signaler les rappels individuels.
- Signaler un rappel général, relancer la procédure.

### Bateau arrivée:

- Pose de la ligne d'arrivée.
- Pavillons adéquats hissés (bleu, raccourci, AP, AP sur A etc.).
- Enregistrer les concurrents.
- Contrôle du temps limite.
- Noter les pavillons ou annonce de réclamations.
- Informer le bureau de course.

## Bateau Comité

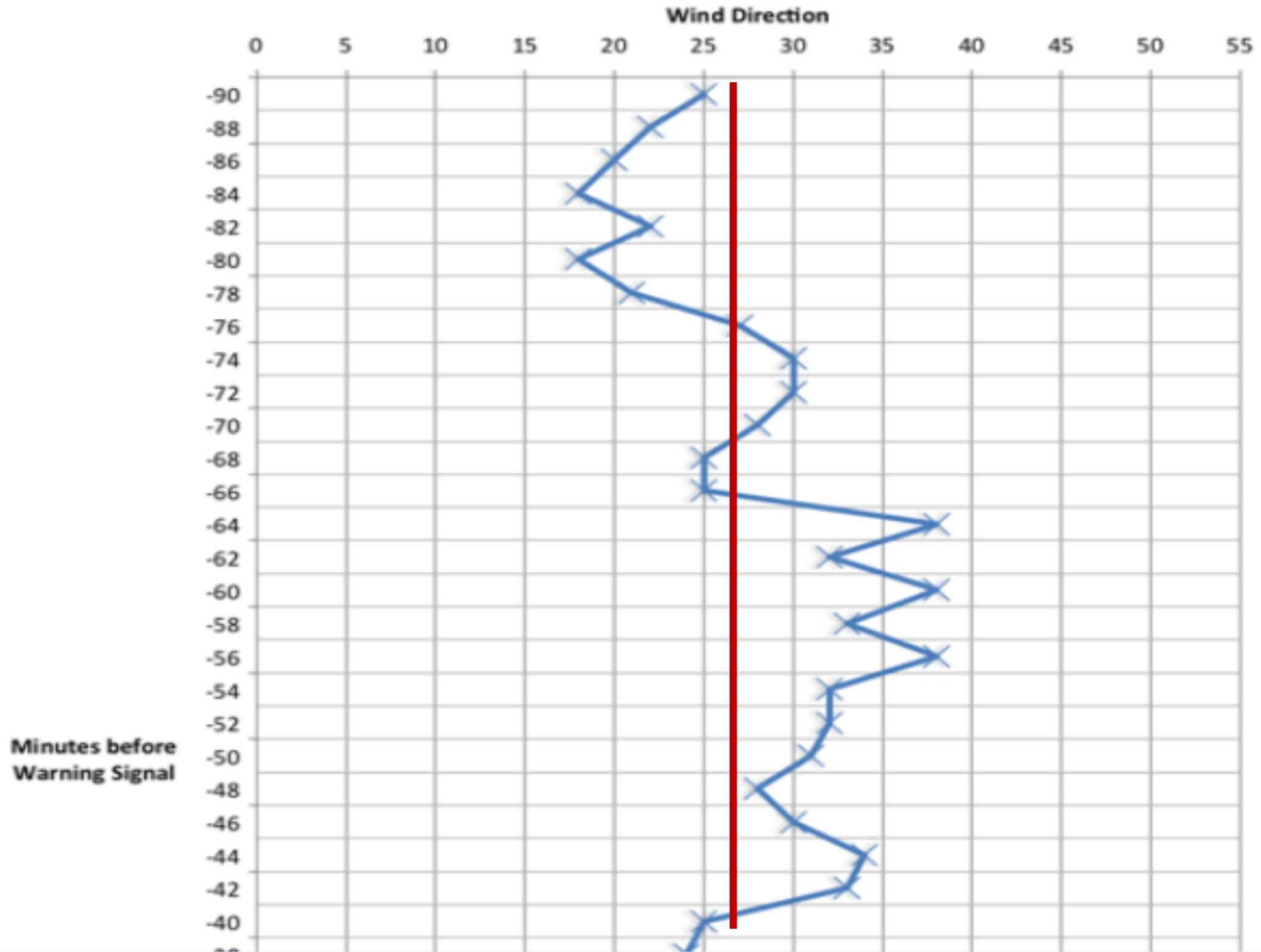
- 👉 **But:** La pose d'une ligne de départ correcte, ainsi qu'une bonne procédure de départ sont les clefs du succès.

Quelle est l'élément le plus important dans une régata ?

Le vent

Comment poser une ligne de départ le plus juste possible ?

En relevant correctement le vent moyen



| Cap Vent<br>Compas | Favorable<br>Babord | Neutre | Favorable<br>Tribord | Cap Vent<br>Compas | Favorable<br>Babord | Neutre | Favorable<br>Tribord |
|--------------------|---------------------|--------|----------------------|--------------------|---------------------|--------|----------------------|
| 0                  | 275                 | 270    | 265                  | 180                | 95                  | 90     | 85                   |
| 5                  | 280                 | 275    | 270                  | 185                | 100                 | 95     | 90                   |
| 10                 | 285                 | 280    | 275                  | 190                | 105                 | 100    | 95                   |
| 15                 | 290                 | 285    | 280                  | 195                | 110                 | 105    | 100                  |
| 20                 | 295                 | 290    | 285                  | 200                | 115                 | 110    | 105                  |
| 25                 | 300                 | 295    | 290                  | 205                | 120                 | 115    | 110                  |
| 30                 | 305                 | 300    | 295                  | 210                | 125                 | 120    | 115                  |
| 35                 | 310                 | 305    | 300                  | 215                | 130                 | 125    | 120                  |
| 40                 | 315                 | 310    | 305                  | 220                | 135                 | 130    | 125                  |
| 45                 | 320                 | 315    | 310                  | 225                | 140                 | 135    | 130                  |
| 50                 | 325                 | 320    | 315                  | 230                | 145                 | 140    | 135                  |
| 55                 | 330                 | 325    | 320                  | 235                | 150                 | 145    | 140                  |
| 60                 | 335                 | 330    | 325                  | 240                | 155                 | 150    | 145                  |
| 65                 | 340                 | 335    | 330                  | 245                | 160                 | 155    | 150                  |
| 70                 | 345                 | 340    | 335                  | 250                | 165                 | 160    | 155                  |
| 75                 | 350                 | 345    | 340                  | 255                | 170                 | 165    | 160                  |
| 80                 | 355                 | 350    | 345                  | 260                | 175                 | 170    | 165                  |
| 85                 | 360                 | 355    | 350                  | 265                | 180                 | 175    | 170                  |
| 90                 | 5                   | 360    | 355                  | 270                | 185                 | 180    | 175                  |
| 95                 | 10                  | 5      | 360                  | 275                | 190                 | 185    | 180                  |
| 100                | 15                  | 10     | 5                    | 280                | 195                 | 190    | 185                  |
| 105                | 20                  | 15     | 10                   | 285                | 200                 | 195    | 190                  |
| 110                | 25                  | 20     | 15                   | 290                | 205                 | 200    | 195                  |
| 115                | 30                  | 25     | 20                   | 295                | 210                 | 205    | 200                  |
| 120                | 35                  | 30     | 25                   | 300                | 215                 | 210    | 205                  |
| 125                | 40                  | 35     | 30                   | 305                | 220                 | 215    | 210                  |
| 130                | 45                  | 40     | 35                   | 310                | 225                 | 220    | 215                  |
| 135                | 50                  | 45     | 40                   | 315                | 230                 | 225    | 220                  |
| 140                | 55                  | 50     | 45                   | 320                | 235                 | 230    | 225                  |
| 145                | 60                  | 55     | 50                   | 325                | 240                 | 235    | 230                  |
| 150                | 65                  | 60     | 55                   | 330                | 245                 | 240    | 235                  |
| 155                | 70                  | 65     | 60                   | 335                | 250                 | 245    | 240                  |
| 160                | 75                  | 70     | 65                   | 340                | 255                 | 250    | 245                  |
| 165                | 80                  | 75     | 70                   | 345                | 260                 | 255    | 250                  |
| 170                | 85                  | 80     | 75                   | 350                | 265                 | 260    | 255                  |
| 175                | 90                  | 85     | 80                   | 355                | 270                 | 265    | 260                  |
| 180                | 95                  | 90     | 85                   | 360                | 275                 | 270    | 265                  |



Chronomètre par radio-émetteur

Anémomètre

Radio

GPS

Appareil de mesure de distance (Laser Range Finder)

Dictaphone

### Utilisation

- Synchronisation pour Starter / Arrivée

### Important

- Régler les montres avant la régata!

Inconvénient : se règle automatiquement seulement 2 x fois par jour



### Utilisation

- ✓ Mesures du min. ou max. vitesse du vent
- ✓ Mesures pour définir la longueur du parcours

### Important

- ✓ Mesures toujours depuis le même endroit  
(ev. Prescription Class Rules)



## Utilisation

- Communication avec le team CC
- Communication avec le Jury
- Communication avec la sécurité (Rega, police du lac)

Aujourd'hui le téléphone est également utilisé (portée des radios restreinte).

## Important

- Licence obligatoire
- Les radios classiques (marine) ne sont pas autorisées sur les lacs sans licences
- Batterie, batterie, batterie!!!

## Utilisation

- Défini avec précision la position des bouées
- Fixe avec précision la longueur du parcours

## Important

- Formation des poseurs de bouées
- Peut-être utilisé comme temps de référence, se règle automatiquement toutes les 2-3 secondes



## Utilisation

- Mesure de la longueur de la ligne de départ
- Mesure de la longueur de la ligne d'arrivée
- Mesures des courants

## Important

- Suivant le modèle distance max. 1000 – 1500m

Courant (nd) = distance mesurée (m) en 1 min./30.87

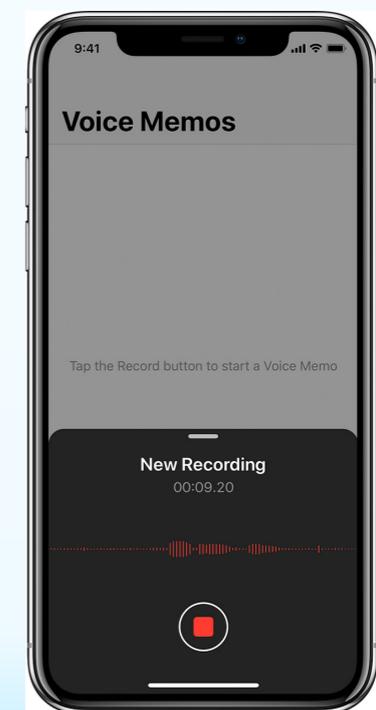
Vitesse du courant =  $\frac{\text{distance en m. en 1 min.}}{30}$

## Utilisation

- Enregistrement des 90 dernières secondes avant le départ
- Enregistrement des arrivées
- Enregistrement des évènements (vent,..

## Important

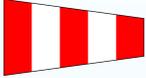
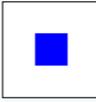
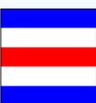
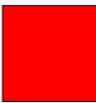
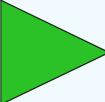
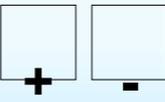
- Utilisation du micro externe
  - Sauvegarder et archiver les enregistrements
- Etiqueter les cassettes ou les fichiers



## Tâches:

- ➔ Équipé avec du matériel de mouillage pour marques de parcours en suffisance et bon état
- Pose des bouées selon indication du directeur de course CC.
- Pose des bouées lors d'un changement de parcours.
- Corriger ou remplacer des marques qui se déplacent.
- Pavillons et corne préparés.
- Tableau pour BFD préparé (si mentionné dans IC).
- Contrôle des passages aux bouées avec temps (dictaphone).
- Liaison radio avec bateau Comité.
- Pavillons à bord

## Pavillonnerie

|                                                                                     |                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|    | Pavillon du Club                            |
|    | Pavillon AP                                 |
|    | Pavillon N                                  |
|    | Pavillon A                                  |
|    | Pavillon H                                  |
|  | Pavillon S                                  |
|  | Pavillon M                                  |
|  | Pavillon C                                  |
|  | Pavillon rouge (changement parcours bâbord) |
|  | Pavillon vert (changement parcours tribord) |
|  | Pavillon + et -                             |
|  | Fanion plastic RC                           |

## Tâches:

- Contrôle de la ligne de départ (départ prématuré, rappel général)
- Contrôle des passages aux bouées avec temps (dictaphone)
- Prêt pour changement de parcours ou raccourci.
- Prêt pour fonctionner comme bateau arrivée.
- Équipé avec pavillons adéquats, corne de brume, tableau et craie.
- Position du bateau à l'extérieur du triangle de course.
- En cas de rappel général passer devant la flotte avec le pavillon

1<sup>er</sup> SubstitutMatériel du bateau pose-bouée:

En prévision d'un possible engagement dans le déroulement de la régata :

- Pavillons et ardoise : ardoise pour BFD si mentionné dans les IC, klaxon, dictaphone, matériel pour écrire.

**Attention:**

Les responsables sur les bateaux doivent connaître exactement leurs tâches et compétences !!

## Pavillonnerie

|                                                                                     |                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|    | Pavillon du Club                            |
|    | 1er Substitut                               |
|    | Pavillon AP                                 |
|    | Pavillon N                                  |
|    | Pavillon A                                  |
|    | Pavillon H                                  |
|  | Pavillon S                                  |
|  | Pavillon M                                  |
|  | Pavillon C                                  |
|  | Pavillon rouge (changement parcours bâbord) |
|  | Pavillon vert (changement parcours tribord) |
|  | Pavillon + et -                             |
|  | Fanion plastic RC                           |

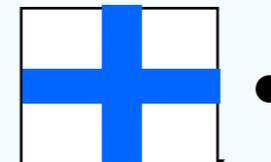
Communications viseur :

Succinctes sans commentaires superflus.

Termes utilisés :

- Bon départ

- 4 (pavillon X)



Il n'est pas nécessaire de communiquer les numéros tout de suite

- Trop

(rappel général)



- □ Nombre et équipements choisis en fonction de la classe et de l'âge des concurrents.
- Contrôler spécialement les bouées de large et sous le vent.
- Équipement de sauvetage et de remorquage en suffisance.
- Ne jamais quitter le parcours, être en contact radio permanent.
- Par temps froid 🖐️ combinaison (sèche, au min. néoprène).
- Au moins 1 personne formée pour le sauvetage dans l'eau.
- Si des concurrents sont transportés à terre et le bateau laissé seul, bien identifier le bateau comme étant déjà secouru
- Annoncer au CC chaque bateau retourné.
- Équipé avec pavillon, tableau et klaxon pour un éventuel engagement comme bateau aide.
- La position du bateau contrôle / sécurité doit être choisie de manière à ne pas gêner les concurrents.

Pose d'un parcours, décisions de principes:

Conception du parcours :

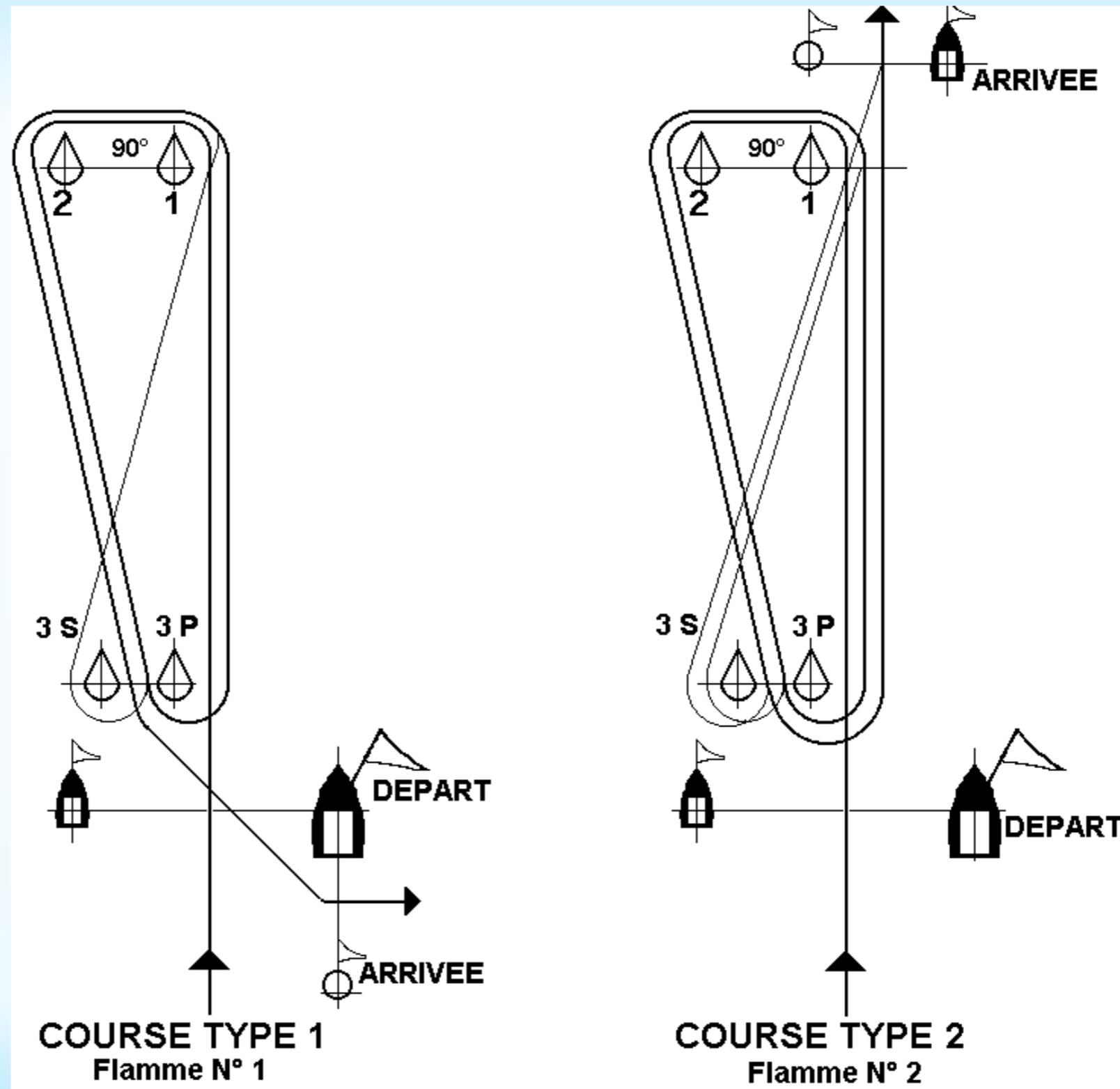
- Tenir compte des désirs et spécificités de la classe.
- 2 ou 3 bords de près.
- 2, 2½ ou 3 tours, arrivée au vent ?

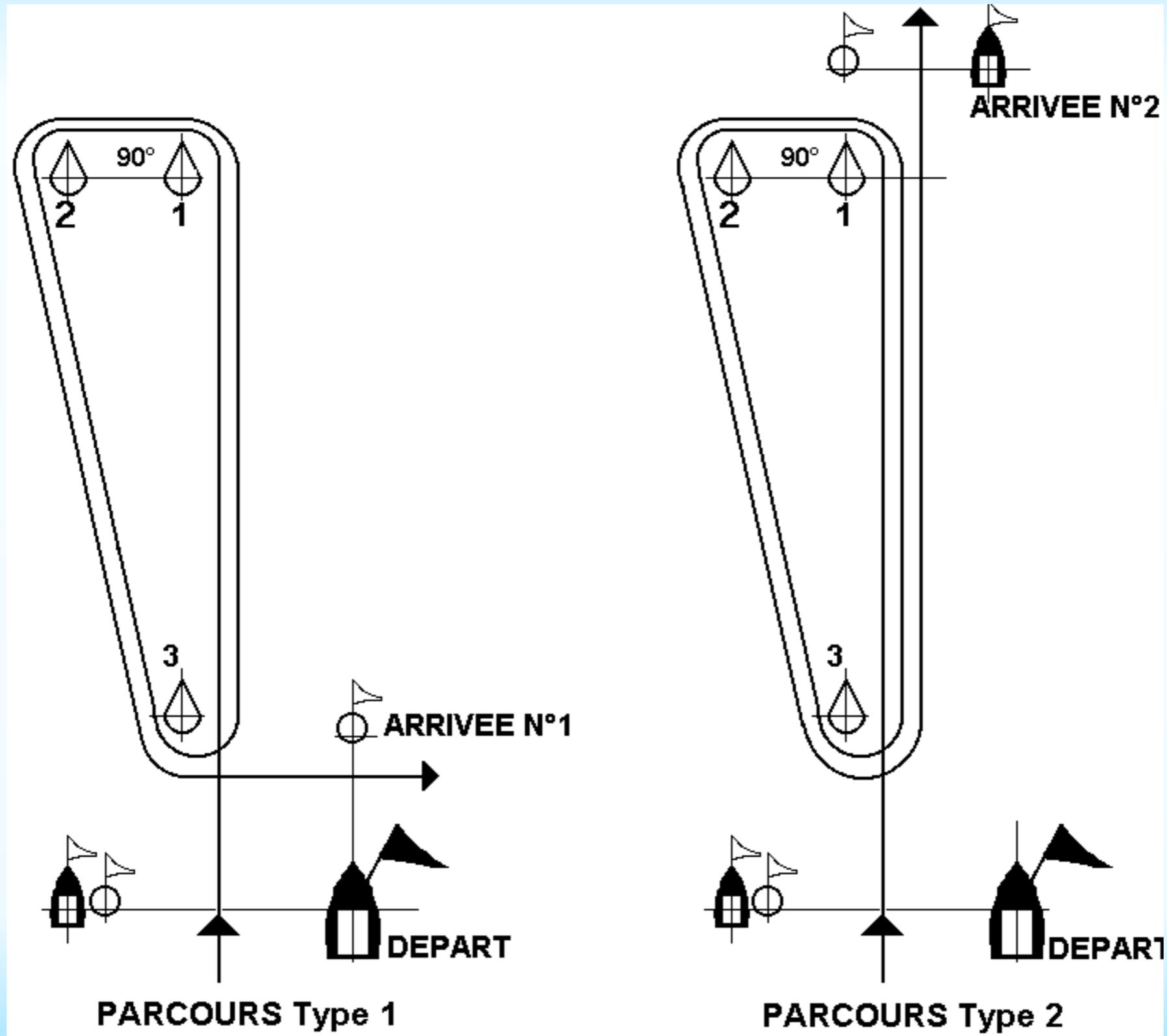
1<sup>er</sup> bord de près et longueur du parcours :

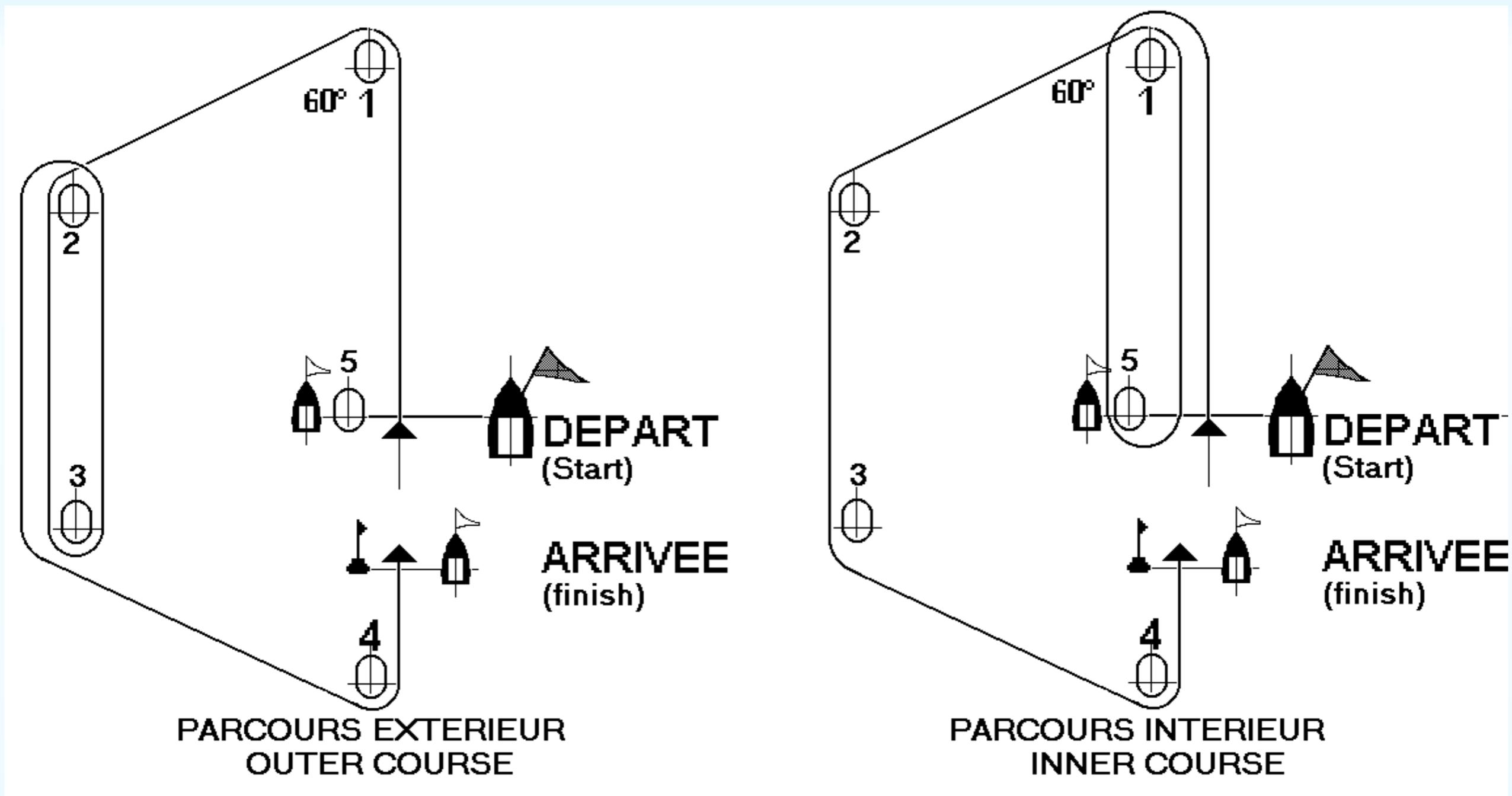
- 1<sup>er</sup> bord dans l'axe du vent
- 1<sup>er</sup> bord pas trop court, tenir compte du nombre de bateaux et de l'importance de la régata
- Bouées sous le vent, si possible en eau libre
- Tenir compte des bateaux de lignes et des hauts fonds

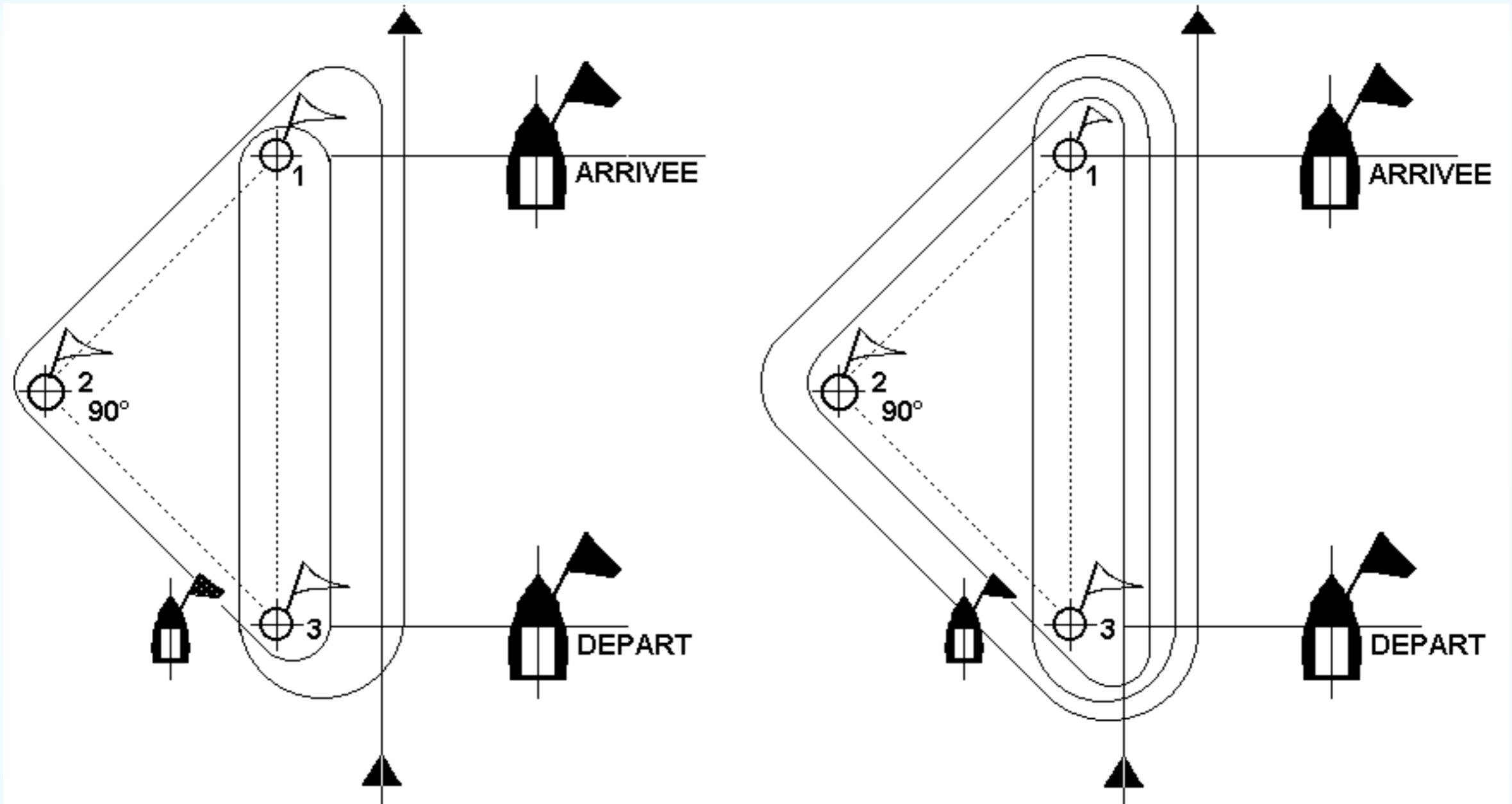
Virer les bouées bâbord ou tribord

- 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 !)









## SAILING COURSE TIMES

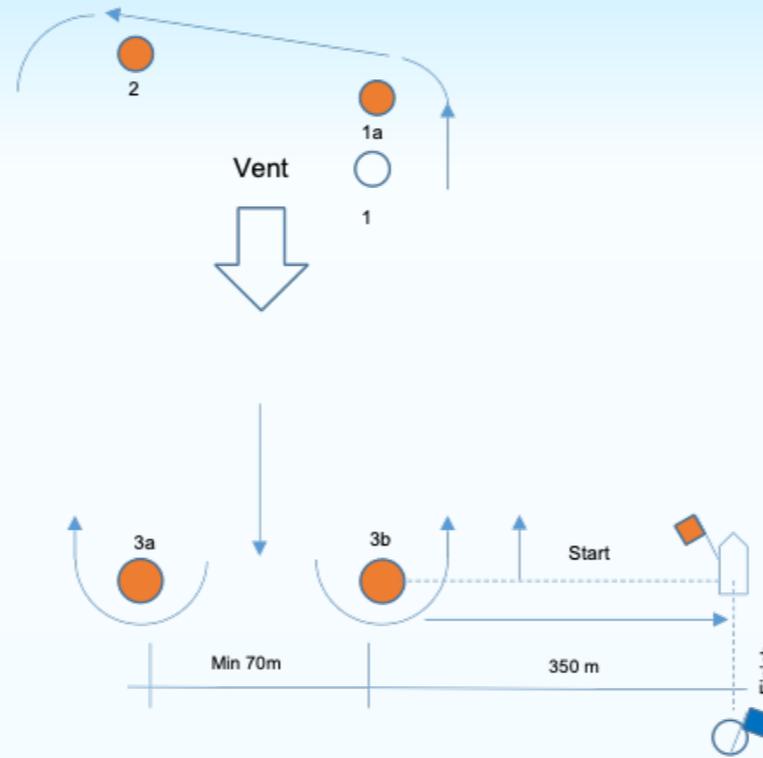
470 Men

TRAPEZOID COURSE

Target Time 60 minutes

| Wind Range                | 5 - 8 Knots  |         |         |                |                  | 8 - 12 Knots |             |         |                |                  | 12 - 15 Knots |         |         |                |                  | 15+ Knots    |         |         |                |                  |
|---------------------------|--------------|---------|---------|----------------|------------------|--------------|-------------|---------|----------------|------------------|---------------|---------|---------|----------------|------------------|--------------|---------|---------|----------------|------------------|
| Upwind Speed              | 15 mins/mile |         |         | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 13 mins/mile |             |         | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 11 mins/mile  |         |         | Up Time (mins) | Down Time (mins) | 10 mins/mile |         |         | Up Time (mins) | Down Time (mins) |
| Run Speed                 | 11 mins/mile |         |         |                |                  | 10 mins/mile |             |         |                |                  | 8 mins/mile   |         |         |                |                  | 7 mins/mile  |         |         |                |                  |
| Reach Speed               | 8 mins/mile  |         |         | 7 mins/mile    |                  |              | 6 mins/mile |         |                | 6 mins/mile      |               |         |         |                |                  |              |         |         |                |                  |
| Leg Length Nautical Miles | O1 / I1      | O2 / I2 | O3 / I3 |                |                  | O1 / I1      | O2 / I2     | O3 / I3 |                |                  | O1 / I1       | O2 / I2 | O3 / I3 |                |                  | O1 / I1      | O2 / I2 | O3 / I3 |                |                  |
| 0.3                       | 19.4         | 27.2    | 35.0    | 4.5            | 3.3              | 17.3         | 24.2        | 31.1    | 3.9            | 3.0              | 13.7          | 19.3    | 24.8    | 3.3            | 2.3              | 12.2         | 17.1    | 22.1    | 3.0            | 2.0              |
| 0.4                       | 25.4         | 35.8    | 46.2    | 6.0            | 4.4              | 22.5         | 31.7        | 40.9    | 5.2            | 4.0              | 17.9          | 25.3    | 32.7    | 4.4            | 3.0              | 15.9         | 22.5    | 29.1    | 4.0            | 2.6              |
| 0.5                       | 31.3         | 44.3    | 57.3    | 7.5            | 5.5              | 27.8         | 39.3        | 50.8    | 6.5            | 5.0              | 22.1          | 31.4    | 40.6    | 5.5            | 3.8              | 19.6         | 27.9    | 36.1    | 5.0            | 3.3              |
| 0.6                       | 37.2         | 52.8    | 68.4    | 9.0            | 6.6              | 33.1         | 46.9        | 60.7    | 7.8            | 6.0              | 26.3          | 37.4    | 48.5    | 6.6            | 4.5              | 23.3         | 33.2    | 43.1    | 6.0            | 3.9              |
| 0.7                       | 43.1         | 61.3    | 79.5    | 10.5           | 7.7              | 38.3         | 54.4        | 70.5    | 9.1            | 7.0              | 30.5          | 43.4    | 56.4    | 7.7            | 5.3              | 27.1         | 38.6    | 50.2    | 7.0            | 4.6              |
| 0.8                       | 49.1         | 69.9    | 90.7    | 12.0           | 8.8              | 43.6         | 62.0        | 80.4    | 10.4           | 8.0              | 34.7          | 49.5    | 64.3    | 8.8            | 6.0              | 30.8         | 44.0    | 57.2    | 8.0            | 5.2              |
| 0.9                       | 55.0         | 78.4    | 101.8   | 13.5           | 9.9              | 48.8         | 69.5        | 90.2    | 11.7           | 9.0              | 38.9          | 55.5    | 72.2    | 9.9            | 6.8              | 34.5         | 49.4    | 64.2    | 9.0            | 5.9              |
| 1.0                       | 60.9         | 86.9    | 112.9   | 15.0           | 11.0             | 54.1         | 77.1        | 100.1   | 13.0           | 10.0             | 43.1          | 61.6    | 80.1    | 11.0           | 7.5              | 38.3         | 54.8    | 71.3    | 10.0           | 6.5              |
| 1.1                       | 66.8         | 95.4    | 124.0   | 16.5           | 12.1             | 59.4         | 84.7        | 110.0   | 14.3           | 11.0             | 47.3          | 67.6    | 88.0    | 12.1           | 8.3              | 42.0         | 60.1    | 78.3    | 11.0           | 7.2              |
| 1.2                       | 72.8         | 104.0   | 135.2   | 18.0           | 13.2             | 64.6         | 92.2        | 119.8   | 15.6           | 12.0             | 51.5          | 73.7    | 95.9    | 13.2           | 9.0              | 45.7         | 65.5    | 85.3    | 12.0           | 7.8              |

**Parcours / Temps cible 40mn**



100m : 0.054M

Start – 1 – 1a – 2 – 3a/3b – 1 – 1a – 2 – 3a/3b - Finish

|              |                |
|--------------|----------------|
| Wind speed   | 5 - 8 nds      |
| Boat speed   | 4 nds          |
| Leg length   | 0.6 M / 1'100m |
| Up-Time      | 8 minutes      |
| Total length | 3.2 M / 5'800m |
| Target time  | 0h40           |

|              |                |
|--------------|----------------|
| Wind speed   | 8 - 12 nds     |
| Boat speed   | 5 nds          |
| Leg length   | 0.8 M / 1'480  |
| Up-Time      | 8 minutes      |
| Total length | 3.8 M / 7'000m |
| Target time  | 0h40           |

|              |                |
|--------------|----------------|
| Wind speed   | 12+ nds        |
| Boat speed   | 6 nds          |
| Leg length   | 1 M / 1'852m   |
| Up-Time      | 8 minutes      |
| Total length | 4.7 M / 8'600m |
| Target time  | 0h40           |

Longueur ligne : 7.65mn + 3.82m = 11.50m x 30 bateaux = 350 m

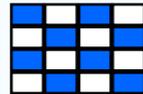
## Soutien des pavillons avec des signaux sonores

### 1. Signaux d'information : L, AP, N, 1<sup>er</sup> subst., Y

#### ➤ □ Signaux sonores obligatoires



AP ●●



N ●●●



1er substitut ●●

#### ➤ □ Signaux sonores recommandés



L

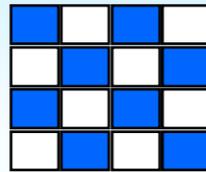


Y

- 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.

Signalisation:

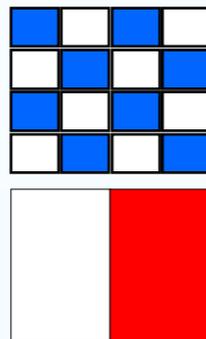
„N“



👉 Annuler et nouveau départ

Signalisation:

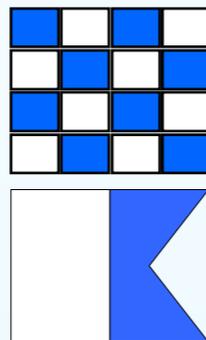
„N“ sur „H“ et



👉 Annuler, information à terre

Signalisation:

„N“ sur „A“ et



👉 Annuler, plus de courses aujourd'hui

## Règle 32

### Conditions selon règle 32:

Une course peut être annulée en raison de :

- erreur dans la procédure de départ.
- mauvaises conditions météo.
- pas assez de vent (évent. Temps limite).
- marque de parcours manquante et pas remplacée à temps.
- manque de sécurité ou course pas fair-play.
- afin de pouvoir courir une autre course.

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 majeure → ☐ ☐ par exemple la sécurité.

Raisons :

- Bascule de plus de 25°.
- Quand le vent tombe et quand selon toute probabilité le bateau de tête n'atteindra pas la 1<sup>ère</sup> marque ou ne pourra pas effectuer le parcours dans le temps limite.
- Si le vent provoque d'importants changements dans le classement.
- Si des risques importants sont liés à l'augmentation du vent.
- En cas de circonstances déloyales, passage d'une autre course, le CC peut annuler la course.
- Avec des répétitions de bascules importantes sans que le CC ait le temps de modifier le parcours.

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

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

Le passage de la ligne d'arrivée est soumise à :

2 définitions

Définition : 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 R 44.2
- (b) corrige une erreur commise sur la ligne en *effectuant le parcours*, ou
- (c) continue d'*effectuer le parcours*.

Définition : en course

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

Le passage de la ligne d'arrivée est soumise à :

5 règles

Règle 23.1 : Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas en course ne doit pas gêner un bateau qui est en course.

Règle 28.1 : Après avoir fini, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

Règle 31: Un bateau ne doit pas toucher une marque d'arrivée après avoir fini.

Règle 32.2 : Si le comité de course signale un parcours réduit (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 les bateau sont tenus de franchir à la fin de chaque tour.

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

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.

## 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 commencer.

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.



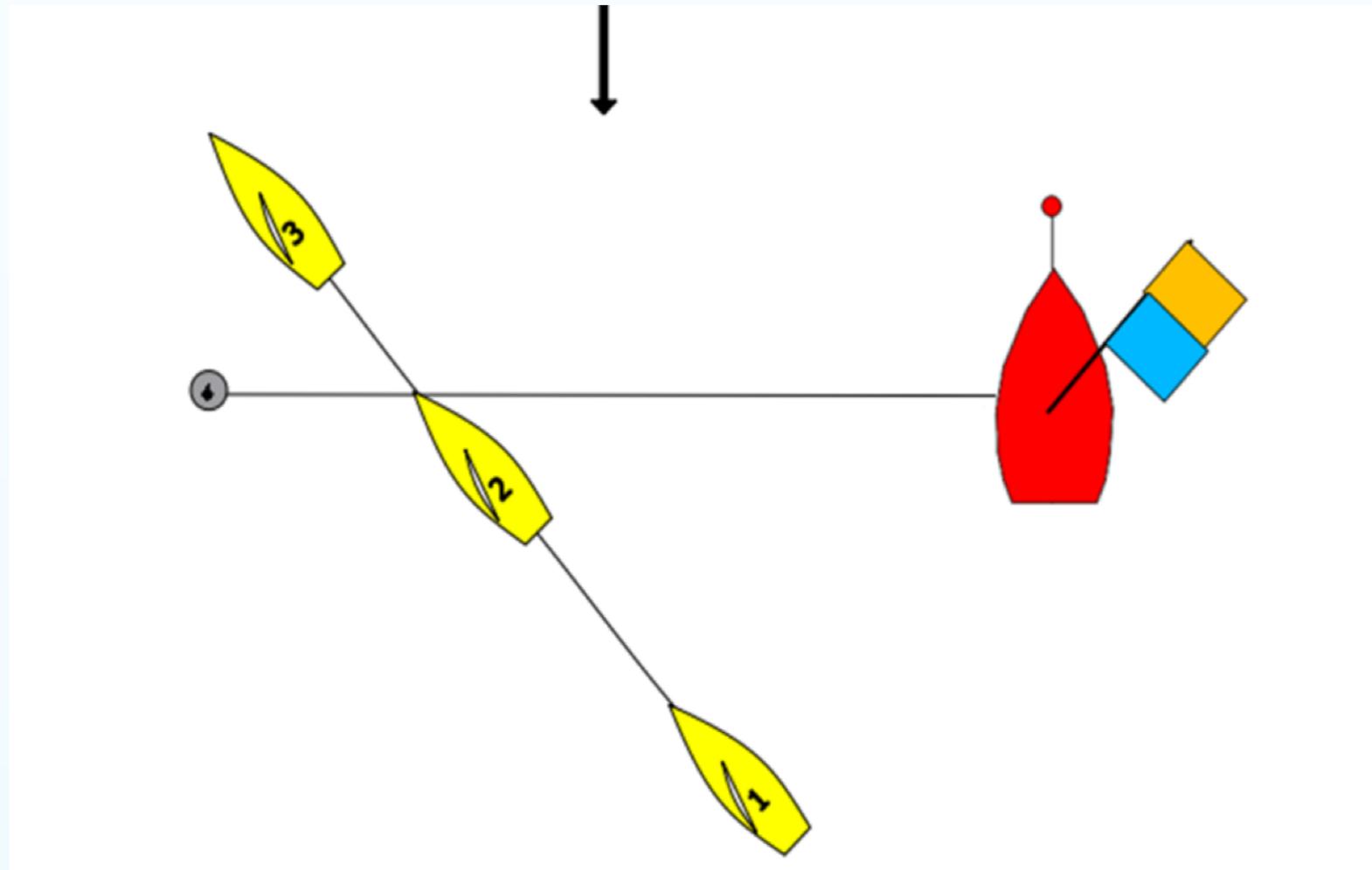
Le CC relève les pavillons rouge (prêtet) arboré par les concurrents

Par précaution il faut impérativement noter tous les bateaux qui franchissent la ligne d'arrivée.

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

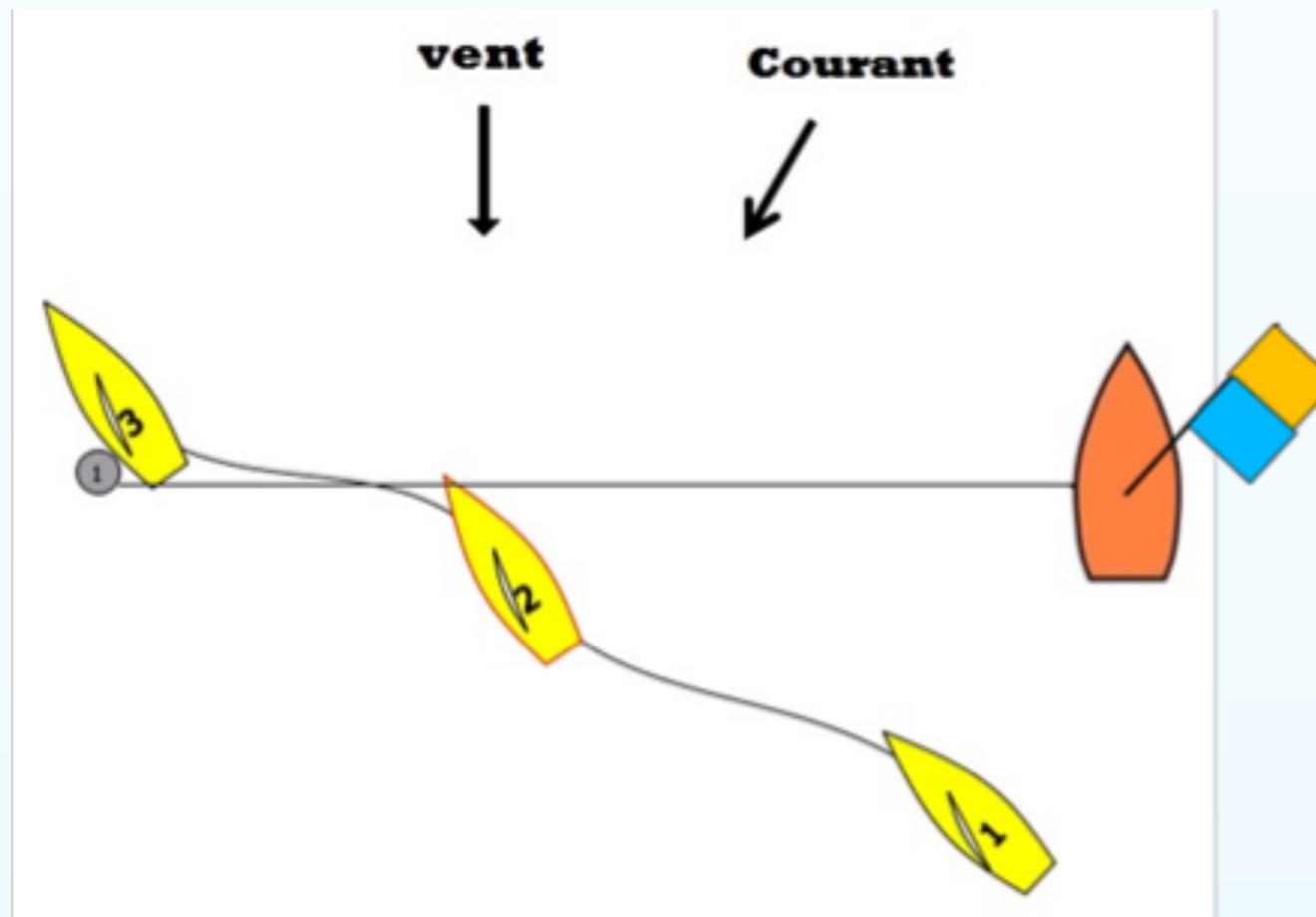
- ✓ En monotype, noter les heures du premier, .....du dernier, et si possible une heure de temps en temps,
- ✓ En temps compensé, noter les heures (hh:mm:ss) de TOUS les bateaux, la montre étant bien sûr calée sur l'heure GPS,
- ✓ Suivre les incidents et leur suite, (par exemple un bateau qui touche 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.

Jaune coupe la ligne depuis le côté parcours et finit. Le comité de course le note à sa place d'arrivée.



Jaune coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours, il a fini en position 2 mais, en raison d'un fort courant, il touche la bouée d'arrivée bâbord en maintenant sa route. Entre alors en jeu la définition de En course

**En course :** Un bateau est en course depuis son signal préparatoire jusqu'à ce que soit il finisse et dégage la ligne et les marques d'arrivée,



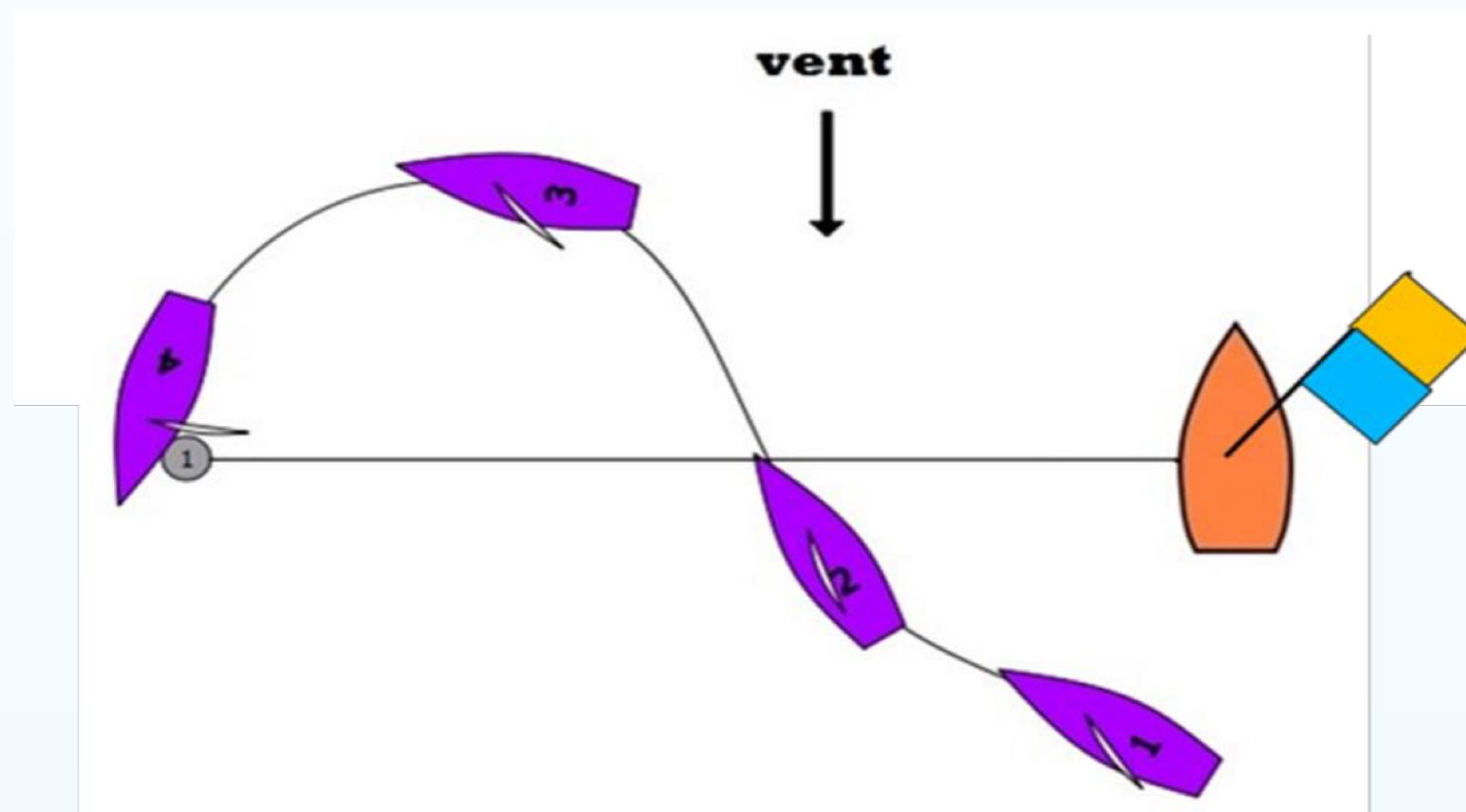
Bien qu'ayant fini, Jaune n'a pas dégagé la ligne et les marques d'arrivée. Il est toujours en course

Il a touché la marque d'arrivée, il est donc soumis à la RCV 31.

Violet en position 2 finit en coupant la ligne d'arrivée depuis le côté parcours.

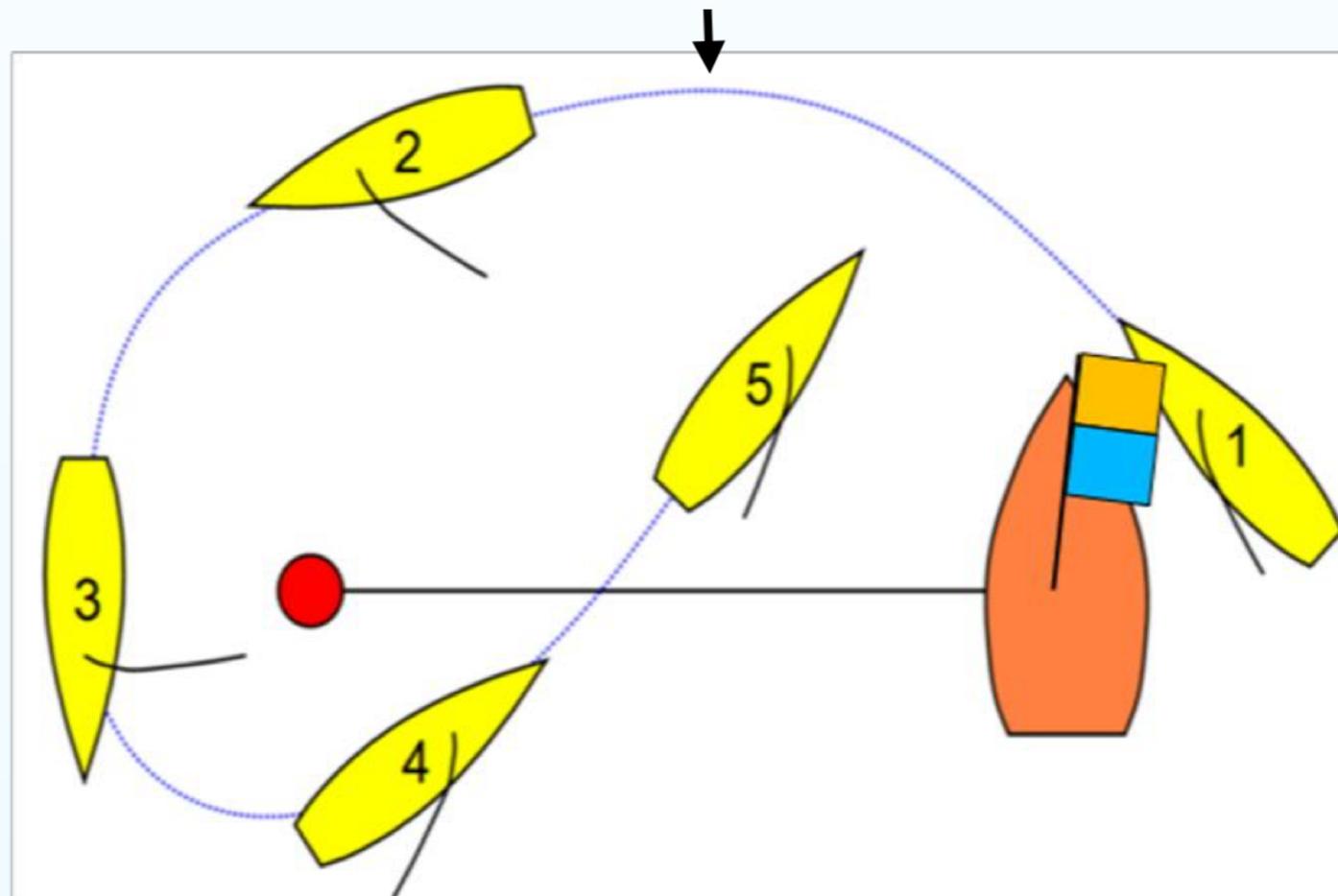
En position 3, Violet a dégagé la ligne et les marques d'arrivée, le bateau n'est plus en course.

En position 4, Violet touche la marque d'arrivée bâbord, mais comme le bateau n'est plus en course, il n'est plus soumis à la RCV 31.



Repère : un bateau a dégagé la ligne quand, ayant fini, il change volontairement sa trajectoire, pour dégager la ligne d'arrivée.

Arrivée au vent, Jaune en positions 1 et 2 passe au-dessus de la ligne d'arrivée, replonge côté parcours en position 3 et coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours entre la position 4 et en position 5, il a fini.

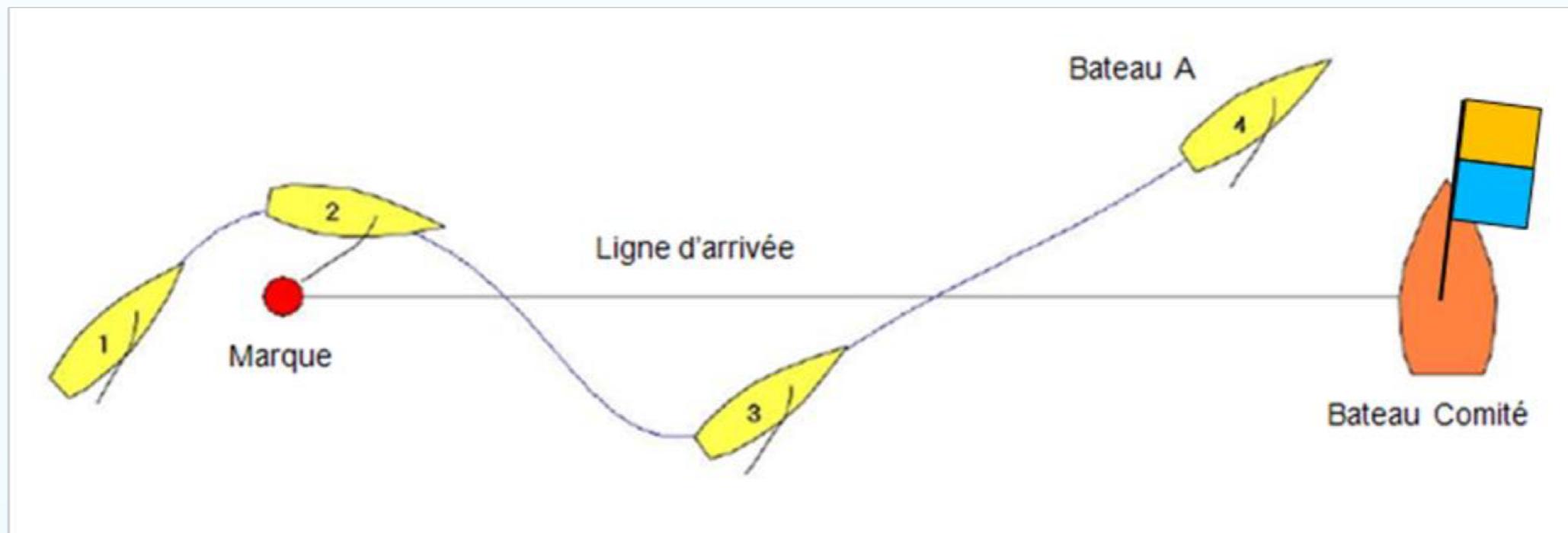


Arrivée au vent, position 1, Jaune côté bâbord de la ligne d'arrivée, monte au vent, en 2 il manœuvre pour replonger sous la ligne d'arrivée.

En position 3, il est entièrement côté parcours.

Entre 3 et 4, il coupe la ligne d'arrivée et il finit.

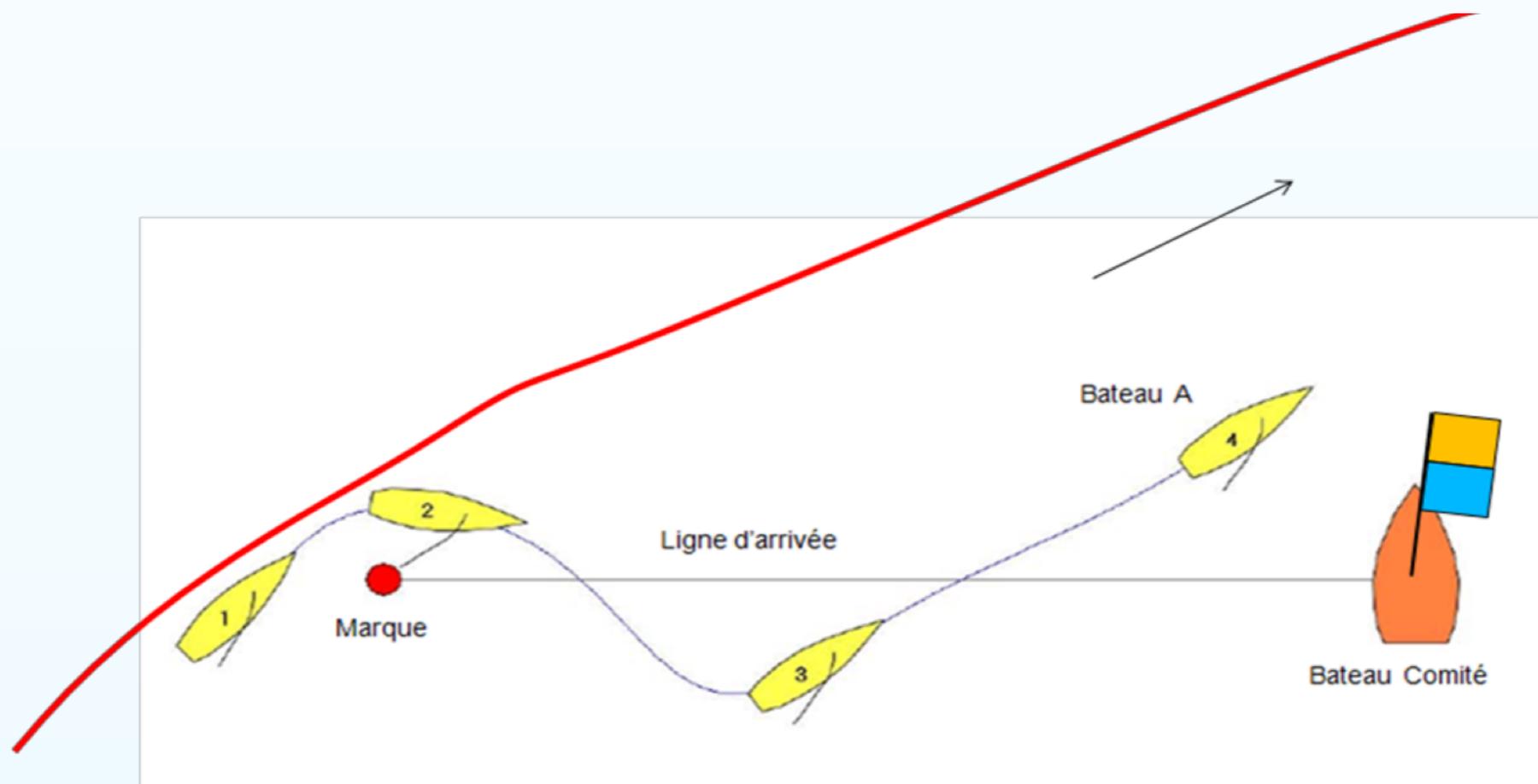
Jaune continue ensuite sa route pour rentrer au port.



La question que va se poser maintenant le comité de course est de savoir si Jaune a effectué le parcours (RCV 28).

On voit que le fil tendu ne passe pas entre les marques de la ligne d'arrivée, Jaune a bien fini mais il n'a pas effectué le parcours.

Comment sera inscrit le bateau sur la liste des arrivées ?



- **Définitions et règles sont importantes 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.**

## Pénalités sans instruction

**DNC** : N'a pas pris le départ, n'est pas venu sur la zone de course

**DNS** : N'a pas pris le départ (autre que DNC ou OCS).

**OCS** : Départ prématuré ou infraction au pavillon „I“.

**DNF** : N'a pas fini.

**NSC** : N'a pas fait le parcours (**N**ot **S**ail the **C**ourse)

**ZFP** : Infraction pavillon Z : 20 % pénalité

**UFD** : Infraction pavillon U

**BFD** : Pavillon noir ou évent.

**DNE** (disq. qui ne peut être retirée)

- 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) ou le Jury (R 60.3.a) peuvent déposer une réclamation sur la base d'un témoignage d'une personne ayant assisté à une infraction.

La réclamation doit être déposée par écrite.

Le Jury doit 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.

## RCV 90.3

(c) Quand le comité de course détermine d'après ses propres enregistrements ou observations qu'il a classé un bateau de façon incorrecte, il doit corriger l'erreur et mettre les classements corrigés à la disposition des concurrents.

## RVC 90.3

(e) Le temps limite fixé pour corriger une erreur est au plus de 24 heures. Ceci peut donc être réalisé même après l'annonce des résultats. Un classement erroné affecte l'équité du résultat d'une course.

L'Avis de course peut changer « 24 heures » en un délai différent.

Exemple : 17 bateaux inscrits

| Bateau   | Place d'arrivée | Pénalité         | Points    |
|----------|-----------------|------------------|-----------|
| <b>A</b> | <b>DNF</b>      |                  | <b>18</b> |
| <b>B</b> | <b>3</b>        | <b>ZFP</b>       | <b>6</b>  |
| <b>C</b> | <b>5</b>        | <b>OCS</b>       | <b>18</b> |
| <b>D</b> | <b>12</b>       | <b>DSQ</b>       | <b>18</b> |
| <b>E</b> | <b>4</b>        | <b>DNE = DSQ</b> | <b>18</b> |
| <b>F</b> | <b>16</b>       |                  | <b>13</b> |
| <b>G</b> | <b>6</b>        |                  | <b>4</b>  |
| <b>H</b> | <b>8</b>        |                  | <b>6</b>  |

- Le bateau B reçoit une pénalité de 20% des inscrits soit  $17 \times 20/100 = 3.4$  arrondi à 3 selon la RCV 44.3(c) pour infraction à la RCV 30.2. Il sera crédité d'un total de 6 points tout comme le bateau H qui est remonté de 2 places en raison du déclassement des bateaux C et E arrivés devant lui. Il n'y aura pas de bateau à 3 points.
- Les bateaux C, D et E sont retirés de leur place et les bateaux classés derrière eux remontent (voir F).
- G n'ayant que 2 bateaux déclassés devant lui (5 et 4) remonte de 2 places.

Exemple : Régate de dériveurs, avec une course retirée et 9 inscrits:

| N°  | Course 1 |              | Course 2 |              | Course 3 |               | Course 4 |               | Course 5 |     | Total |
|-----|----------|--------------|----------|--------------|----------|---------------|----------|---------------|----------|-----|-------|
|     | Rg       | Pts          | Rg       | Pts          | Rg       | Pts           | Rg       | Pts           | Rg       | Pts |       |
| 120 | 1        | 1            | 5        | 5            | 3        | 3             | 6        | <del>8</del>  | 2        | 2   | 11    |
| 151 | 3        | 3            | 2        | 2            | 1        | 1             | 5        | <del>5</del>  | 5        | 5   | 11    |
| 212 | 5        | 5            | 1        | 1            | 2        | 2             | 7        | <del>7</del>  | 3        | 3   | 11    |
| 314 | 4        | 4            | 3        | 3            | 5        | <del>5</del>  | 3        | 3             | 1ZFP     | 3   | 13    |
| 325 | 2        | 2            | 6        | <del>5</del> | 4        | 4             | 1        | 1             | DNE      | 10  | 17    |
| 347 | 7        | 7            | 9        | <del>5</del> | 8        | 8             | 4        | 4             | 4        | 4   | 23    |
| 358 | 9        | <del>5</del> | 4        | 4            | 6        | 6             | 2        | 2             | 8        | 8   | 20    |
| 366 | 6        | 6            | 8        | 8            | OCS      | <del>10</del> | 8        | 8             | 7        | 7   | 29    |
| 380 | 8        | 8            | 7        | 7            | 7        | 7             | DNF      | <del>10</del> | 6        | 6   | 28    |

- Le N° 151 a 2 fois un score de 5, c'est le plus en avant dans la série qui est retiré (annexe A2 des RCV).
- 212 et 314 ont le même nombre de points à la course 5 car 314 qui a fini premier a été pénalisé ZFP et a donc reçu 2 points (20% de 9 inscrits). Il n'y a donc pas de bateau à 1 point sur cette course.
- 325 n'a pu retirer son score de 10 à la course 5 car il est pénalisé DNE.
- On constate qu'il y a 3 bateaux à 11 points. Il va donc falloir les départager.

- RCV A8.1 : lister les scores dans l'ordre croissant

| N°  | Course 1 |     | Course 2 |     | Course 3 |     | Course 4 |              | Course 5 |     | Total |
|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|--------------|----------|-----|-------|
|     | Rg       | Pts | Rg       | Pts | Rg       | Pts | Rg       | Pts          | Rg       | Pts |       |
| 120 | 1        | 1   | 5        | 5   | 3        | 3   | 6        | <del>8</del> | 2        | 2   | 11    |
| 151 | 3        | 3   | 2        | 2   | 1        | 1   | 5        | <del>5</del> | 5        | 5   | 11    |
| 212 | 5        | 5   | 1        | 1   | 2        | 2   | 7        | <del>7</del> | 3        | 3   | 11    |

On constate que les 3 bateaux ont réussi les mêmes scores, à savoir : 1 – 2 – 3 et 5. Si, par exemple, 212 avait réussi les scores 1 – 1 - 4 – 5, il serait déclaré vainqueur car seul à avoir 2 places de 1. Dans notre cas, il faut donc poursuivre la démarche de départage.

- **RCV A8.2** Départager les bateaux par leur score sur la dernière course prise en compte.

| N°  | Course 1 |     | Course 2 |     | Course 3 |     | Course 4 |              | Course 5 |     | Total | Rang |
|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|--------------|----------|-----|-------|------|
|     | Rg       | Pts | Rg       | Pts | Rg       | Pts | Rg       | Pts          | Rg       | Pts |       |      |
| 120 | 1        | 1   | 5        | 5   | 3        | 3   | 6        | <del>6</del> | 2        | 2   | 11    | 1    |
| 151 | 3        | 3   | 2        | 2   | 1        | 1   | 5        | <del>5</del> | 5        | 5   | 11    | 3    |
| 212 | 5        | 5   | 1        | 1   | 2        | 2   | 7        | <del>7</del> | 3        | 3   | 11    | 2    |

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.

Exclusion de la responsabilité de l'organisateur

Dans les RCV il est écrit :

Règle 1.2: Un bateau doit avoir à son bord un équipement de sauvetage approprié pour toutes les personnes embarquées.

Règle 3: La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester *en course* relève de sa seule responsabilité.

Il est important de répéter ces règles dans l'avis de course, le formulaire d'inscription et les instructions de course.

### La responsabilité de l'organisateur

L'organisateur – en général le club – doit s'assurer que toutes les dispositions techniques et d'organisation ont été prises afin d'éviter des accidents et de minimiser les risques.

### Les principales dispositions sont :

- ☑ Élaboration et application d'un concept de sécurité adapté à la régata.
- ☑ S'assurer que les documents et les moyens sont prêts
- ☑ Matériel de sécurité prêt pour intervention avec personnel compétent
- ☑ Contrôle des mesures de sécurité prescrites des concurrents
- ☑ Renseignements continus de l'évolution météo.
- ☑ ☐☐ Observation continue des concurrents sur l'eau

➤ Application du concept de sécurité

Le président du CC est en contact étroit avec le chef sécurité :

- Le président du CC a le contrôle sur l'eau
- Le chef sécurité coordonne les activités depuis la terre

➤ Mesures sur l'eau

- Contrôle de liaison avant chaque course
- Surveiller la météo, contact avec le service météo
- Contact avec la police du lac et le sauvetage
- Hisser le pavillon Y  si nécessaire et prescrire les combinaisons étanches suivant la saison de la régata.
- Contrôle des participants lors de la sortie et de la rentrée (émargement)
- Au minimum toujours 1 bateau de sauvetage prêt avec des personnes compétentes
- Sur appel, des bateaux de secours supplémentaires immédiatement sur parcours

## Responsabilité de l'organisateur

### Bases légales :

- En organisant une régate, l'organisateur crée une situation dans laquelle un participant peut occasionner des dégâts.
- Afin que l'organisateur, dans un cas de dommages, ne subisse aucune sanction juridique, il doit s'assurer que toutes les dispositions techniques et organisationnelles ont été prises afin de réduire au maximum les risques.

### Dispositions principales:

- Elaboration et application d'un dispositif de sécurité adéquat.
- Organisation d'un service de sauvetage conforme et adapté.
- S'informer continuellement sur la situation météo et agir en conséquence (par exemple pavillon „Y“).
- Informer et surveiller continuellement les concurrents en fonction de leur équipement de sauvetage (R 1.2).

**N'oubliez jamais !**

Pour chaque régate, il doit y avoir un responsable de la sécurité

## Chef de la sécurité

Une personne de l'organisation doit être en charge de la sécurité.

Il connaît et contrôle les moyens de sauvetage à disposition et instruit son personnel en conséquence et s'occupe de la coordination en cas d'incidents.

**Cette fonction ne doit pas incomber au directeur du Comité de Course.**

**Nous devons adapter notre dispositif à la réalité :**

Il y a une grande différence si la régata est organisée pour des dériveurs ou des « lestés » et les moyens de sauvetage peuvent être complètement différents si la régata est organisée en été ou en automne avec des températures froides, mais il y a toujours une constante :

**Nous devons rapidement et efficacement porter secours aux concurrents et les transférer aux bonnes personnes ou organisations.**

**Important**

**Pour des dériveurs, compter le nombre de têtes visibles !**

Le dispositif est mis en place en premier lieu pour secourir des personnes et seulement si les conditions le permettent le matériel et les bateaux pourront être pris en charge.

Nous devons rapidement et efficacement porter secours aux concurrents et les transférer aux bonnes personnes ou organisations.

L'emplacement du débarquement d'éventuels blessés doit être défini dans le concept et connu des intervenants.

L'emplacement d'arrivée de l'ambulance doit être libre d'accès pour une intervention rapide et près du lieu de débarquement du blessé.

Suivant la gravité de l'incident une vie dépend de ce genre de détails.

Comme organisateur, je dois m'assurer auparavant que les moyens de secours, matériel et personnes, sont disponibles et en quantités suffisantes pour la régata planifiée.

En tant qu'organisateur nous sommes responsable de la sécurité, c'est-à-dire que nous veillerons que les concurrents :

- Connaissent avant et pendant la manifestation, toutes les informations de sécurité nécessaires.
- Que quotidiennement les infos météo soient affichées.
- Qu'en cas d'accident causé par incapacité ou par défectuosité du matériel , le concurrent soit secouru rapidement et amené sous garde médicale.

Si, comme organisateur nous ne pouvons pas garantir la sécurité, l'organisation d'une telle manifestation devrait être remise en considération.

Moyens de sauvetage et logistique :

A terre :

- Accès pour véhicules de secours toujours libre.
- Places d'atterrissage pour hélicoptère répertoriées.
- Liaisons mises en place et contrôlées.
  - Interne / club : bateau Start, bateaux aides, bateaux de sauvetage, bureau
  - Externe: police du lac, police cantonale, sauvetage

Moyens de sauvetage et logistique :

Sur l'eau

Principalement : bateaux de sauvetage :

- Équipé avec du matériel de sauvetage et du matériel de 1<sup>er</sup> secours
- Equipage avec 1 nageur-sauveteur.

En cas de besoin : bateau contrôleur, pose bouées, Jury, également entraîneur ou coach pourront être intégrés au dispositif de sauvetage.

Nous organisons des épreuves pour les navigateurs et non pas pour le Comité ou pour nous-même.

C'est lors de météo difficile que la compétence du directeur de course est importante !

- Comment décidons-nous s'il faut faire sortir les bateaux ?
- Restons-nous sur l'eau ou rentrons-nous au port ?
- Annule-t-on une course ou laissons-nous la continuer ?

Nous avons besoin de critères de décision !

- Nous savons quoi va aider !
- Nous savons qui va nous aider !

Les critères suivants peuvent nous aider

- Quelles classes sont au départ ?
- Quelles tranches d'âges naviguent ?
- Quelles sont les conditions météo ?
- Quelles conditions de vent pouvons nous attendre ?
- Quelles sont les conditions locales ?
- Est-ce que ma décision peut-être confirmée par une deuxième personne ?

Quelles classes sont au départ ?

- Dériveurs ou lestés de course sans cabine
- Lestés avec confort

Pour les dériveurs et petits lestés une longue attente sur l'eau peut-être inconfortable

### Quelles groupe d'âge navigue ?

- Opti, enfants de 8 à 15 ans
- Juniors , 15 à 18 ans
- Actifs, 19 à 45 ans
- Masters, 45 et plus jusqu'à 80 ans

### Conditions météo

Il y a une grande différence si une épreuve est organisée au printemps, en été ou en automne

- Temps désagréable, froid et sans vent
- Beau temps avec soleil de plomb et pas de vent

Dans les deux cas une attente sur l'eau peut-être désagréable.

Nous prenons en considération les conditions correspondantes et sommes attentifs aux conditions météo

Nous organisons une épreuve pour les participants

Nous pouvons annuler en tout temps, nous le faisons en toute connaissance de cause.

### Qualité avant quantité

Le règlement de CS prescrit le nombre de course - dès 4 courses validées, un CS est valable.

Nous ne sommes pas directeur d'un office du tourisme pour qui les conditions de vent de la région seront un élément publicitaire.

Il y a toujours des erreurs ou des décisions erronées - nous sommes humains.

Dans ce cas assumons nous et montrons du style et de l'envergure.

**But: Les participants doivent après la régata être enthousiasmés de l'organisation et de la conduite de la régata.**

- ☑ Instruction de course:
  - Claires, simples, sans modifications des RCV
  - Selon recommandations de Swiss Sailing et de World Sailing.
- ☑ Parcours:
  - Adapté à la classe, au plan d'eau, à l'événement
  - Croquis clairs dans les instructions de course
  - Correctement posé.
- ☑ Membres du CC:
  - Connaissent leurs missions et leurs compétences.
- ☑ Jury:
  - Présence et stratégie clairement expliquée avant la régata, prévoir un remplaçant, bateau prêt à intervenir.
- ☑ Décisions appropriées:
  - Pour course retardée, attente sur l'eau ou attente au port

- ☑ Concept de sécurité:
  - Concept adapté à l'événement
  - Moyens d'intervention en suffisance
  - Informer tous les responsables.
  
- ☑ Communication avec les participants:
  - Utilisation sérieuse du „tableau officiel“
  - Informations en suffisances et signaux clairs.
  
- ☑ Ne jamais donner un départ
  - si la ligne n'est pas posée correctement, attendre, retarder, corriger la ligne.
  
- ☑ Continuer la course,
  - si le départ et le premier bord de près se déroulent dans des conditions normales.
  - Par la suite un changement de direction du vent peut-être toléré.
  
- ☑ Départ, changement de parcours et raccourci
  - Clairement définis et correctement signalés.

**Fin de la 1<sup>ère</sup> partie**