

Directives pour directeur de course



Editeur:

Swiss Sailing
Haus des Sports
Postfach 606
3000 Bern 22

Version: 1.5 / 2013 / f

Date: 31 janv. 13

Auteur : Commission Officiels, Ivo Gonzenbach

Traduction de la version allemande : Samir Saydjari

Remarque préliminaire

Le contenu de ces directives est vivement conseillé pour toutes les classes en Suisse. Il s'agit de recommandations et non de règles. Par conséquent, la non application de ces recommandations ne peut en aucun cas faire l'objet d'une demande de réparation par un concurrent.

Ces directives sont une traduction FR / DE du document de l'ISAF « Race Management Policies » (Novembre 2011). Le texte original complet se trouve sur le site Internet de l'ISAF. Ce document est une adaptation pour nos lacs.

But du document

Ce document a pour but de donner aux directeurs de course en Suisse une aide pour la prise de décisions lors de conduite de régates en flotte, afin d'en augmenter la qualité et la constance

Concrètement, il s'agit d'atteindre les 3 points ci-dessous :

- **Qualité** améliorée des régates en Suisse
- **Constance**, indépendamment des lieux de course et des clubs organisateurs.
- **Fair-play** maximum des courses pour les concurrents.

Ces directives sont une aide à la décision en regards des règles de courses

Sommaire

1	DEFINITIONS ET ABREVIATIONS.....	3
2	TEMPS / CHRONOMETRAGE / MODIFICATIONS DE L'HORAIRE	3
3	DECISIONS AU DEPART	4
4	CONTRÔLE DE LA LIGNE DE DÉPART, SIGNALISATION, ENREGISTREMENT.....	4
5	OCS, RAPPEL.....	5
6	RETARDER UNE COURSE PENDANT LA PROCÉDURE DE DÉPART.	5
7	RAPEL GÉNÉRAL	5
8	PÉNALITÉS DE DÉPART (PAVILLON I ET Z, PAVILLON NOIR).....	6
9	RACCOUCIR	6
10	ANNULER	6
11	ADAPTATION DU PARCOURS À LA VITESSE OU DIRECTION DU VENT.	7
12	REGLE 42 „ANNULER, RESTAURER“	7
13	PARCOURS	8
14	LIGNE DE DÉPART	8
15	ARRIVEE / EXIGEANCES D'ARRIVEE	8
16	CORRECTION D'UNE PLACE D'ARRIVÉE / DEMANDE DE RÉPARATION.....	9
17	PRÔTET DU COMITÉ DE COURSE	9
18	GPS.....	9
	ANNEXE A – DISPOSITION DES PAVILLONS	10

1 DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

- 1.1 NRO: National Race Officer – Directeur de Course en possession d’une licence nationale. Il est nommé par l’organisateur.
Le directeur de Course est responsable du Team Comité de Course et de la conduite de la régata.
- 1.2 CC Comité de Course – Directeur de course et tous les bénévoles sur l’eau pour la conduite de la régata. Ceci comprend également les bénévoles du bureau de course. Le Comité de Course inclus toute personnes qui exercent une fonction au sein de ce comité. De ce fait le Comité de course fait partie de l’instance organisatrice.
- 1.3 RCV: Les règles de course à la voile en cours de l’ISAF
- 1.4 „sera“ ou „seront“ signifie une action que le CC à l’intention de faire.

2 TEMPS / CHRONOMETRAGE / MODIFICATIONS DE L’HORAIRE

- 2.1 Tous les temps mesurés seront basées sur l’horloge GPS
- 2.2 Les départs ne seront pas retardés pour permettre aux concurrents d’atteindre la zone de course, pour autant que cette zone soit atteignable avec diligence.
- 2.3 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.
- 2.4 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.
- 2.5 Le CC devra si nécessaire, consacrer la journée complète afin de courir le nombre de course prévues.
- 2.6 Aucun départ ne sera donné avant le temps prévu.

3 DECISIONS AU DEPART

- 3.1 Le CC donnera le départ à l'heure prévue si les conditions de vent se présentent comme décrites dans le présent document. L'attente de meilleures conditions est déloyale et doit être évitée.
- 3.2 Le CC en cas de vent oscillants ne doit pas attendre une stabilisation du vent pour donner le départ. Les concurrents peuvent naviguer dans de telles conditions.
- 3.3 Le départ peut être retardé quand une grosse bascule est attendue, basée sur la connaissance du plan d'eau ou d'informations météo. Autrement le CC donnera le départ, la bascule peut ne pas arriver, elle peut aussi arriver après l'arrivée de la manche, le CC peut également au cours de la manche faire un changement de parcours.
- 3.4 Le vent est mesuré sur le bateau Start et le bateau de contrôle à la bouée de près.
- 3.5 Le vent moyen sera mesuré et défini dans un laps de temps 5 minutes.
- 3.6 Aucun départ ne sera donné si la vitesse moyenne sur la zone de course est inférieure à 4 nds.
- 3.7 Aucun départ ne sera donné si la vitesse moyenne sur la zone de course est supérieure à 25 nds. Si le vent devait augmenter massivement à plus de 25 nds après le départ, le CC continuera de faire courir les bateaux à moins qu'il existe un risque majeur. Pour les classes 49er et Stars cette limite est de 2-5 nds plus basse. Cette limite est variable selon les classes.

4 CONTRÔLE DE LA LIGNE DE DÉPART, SIGNALISATION, ENREGISTREMENT

- 4.1 Le CC contrôlera la ligne de départ des deux cotés, pour autant que cela soit possible et opportun.
- 4.2 Chaque observateur de la ligne de départ devra être équipé d'un dictaphone et devra commenter la situation dans les 90 dernières secondes avant le départ jusqu'au départ et ceci sans arrêter le dictaphone. Commenter tous les événements représentant un intérêt (bateaux proches de la ligne, distance à la ligne de la flotte, combien de bateaux près de la ligne, etc.).
- 4.3 Si le dictaphone fonctionne avec des bandes, garder les bandes jusqu'à la fin de la régates et numéroter celles-ci. En cas d'utilisation d'un dictaphone digital, faire une sauvegarde journalière avec un index correspondant.
- 4.4 Un rappel individuel doit obligatoirement comporter le pavillon « X » et un signal sonore. Ces deux signaux doivent être faite le plus rapidement possible après le signal de départ. En aucun cas ils doivent être fait plus de 5 secondes après le signal de départ.
- 4.5 Si des rappels individuels sont signalés, le CC ne doit pas par la suite se décider pour un rappel général.

5 OCS, RAPPEL

- 5.1 Le CC doit tout faire pour identifier les bateaux OCS. Une course ne doit pas être poursuivie si des bateaux OCS ne sont pas identifiés ou ont enfreint la règle 30.1.
- 5.2 Si le CC est certain que les bateaux OCS ou ceux qui ont enfreint la règle 30.1 sont identifiés, la course peut sans autre se poursuivre.

6 RETARDER UNE COURSE PENDANT LA PROCÉDURE DE DÉPART.

- 6.1 Le CC peut arrêter une procédure de départ en hissant le pavillon « AP » avec deux signaux sonores s'il constate que les conditions, provenant de circonstances extérieures ne sont pas égales pour tout le monde.
- 6.2 Le CC peut arrêter une procédure de départ si le vent tourne de plus de 10° ou si d'autres facteurs favorisent un côté de la ligne. Lors de vents oscillants, le CC de course devra se décider pour une ligne basée sur l'angle moyen des bascules.
- 6.3 Si une grosse bascule de vent se produit avant le départ – et ce même dans la dernière minute - et qu'un rappel général se dessine, il pourra être judicieux de « retarder » la procédure.
- 6.4 Si la position des bateaux sur la ligne de départ montre que les concurrents sont d'avis qu'un côté de la ligne est favorable, malgré que la ligne soit posée correctement, on pourra également dans ce cas retarder le départ.
- 6.5 Pour des situations décrites dans les points 6.1 à 6.4 il est conseillé d'utiliser la procédure „retarder“ et ce à la place d'un rappel général ou d'une annulation.
- 6.6 Le CC pourra également „retarder“ le départ pour les raisons suivantes : erreur de chronométrage, erreur dans la longueur ou d'angle de la ligne de départ, bouée de départ mal ancrée, passage de bateaux non concurrents, etc.
- 6.7 Si le retard devait être supérieur à 10 minutes, affaler le pavillon „Orange“ sans signal sonore et le hisser à nouveau avec un signal sonore 5 minutes avant le signal d'avertissement.

7 RAPEL GÉNÉRAL

- 7.1 En cas de problèmes avec la ligne de départ (longueur, angle, etc.) il est possible jusqu'à quelques secondes avant le signal de départ de retarder (AP) un départ au lieu de signaler un rappel général.
- 7.2 Si le CC constate une erreur de procédure après le départ (chrono,) le CC peut annuler (pavillon N). Dans ce cas, on ne signale pas un rappel général.
- 7.3 Si le CC constate que les bateaux qui se trouvaient coté parcours ou avaient enfreint les règles 30.1 ou 30.3 n'avaient pas tous pu être identifiés, il doit signaler un rappel général.

8 PÉNALITÉS DE DÉPART (PAVILLON I ET Z, PAVILLON NOIR)

- 8.1 Le pavillon Z (RCV 30.2) n'est pas utilisé pour les régates de classes.
- 8.2 Le premier départ devra toujours être donné avec le pavillon « P ».
- 8.3 Après le premier départ et après correction de la ligne si besoin, le deuxième départ devrait être fait à nouveau avec le pavillon « P. »
- 8.4 Dans le cas d'un départ retardé ou d'un rappel général en raison d'une erreur de ligne (longueur, angle) le CC après correction donnera le nouveau départ sous pavillon « P ».
- 8.5 Si le CC est certain que le rappel général n'est pas dû à une erreur de ligne, il utilisera les prochains essais de départ avec le pavillon noir (y compris un nouveau départ après une annulation).
- 8.6 Un des principales raisons de l'utilisation du drapeau noir doit être que le rappel général est directement lié au comportement des concurrents et non pas lié à une erreur du CC.
- 8.7 Particulièrement avec le drapeau noir et en cas de problème avec la ligne, le CC devrait impérativement signaler « retarder ».

9 RACCOURCIR

- 9.1 Raccourcir se fait selon la règle 32.2 avec l'utilisation du pavillon « S ».
Attention : quelques classes ne permettent pas cette procédure.
- 9.2 Diminuer une partie du parcours, également le bord d'arrivée, se signale avec le panneau „moins“, selon la règle 33.

10 ANNULER

- 10.1 Sur le premier bord de près, en cas de grosse bascule, (plus de 25°) le CC annulera la course. Ensuite le CC corrigera le parcours et ne devrait plus annuler la course suivante.
- 10.2 Quand le vent tombe : le CC annulera une course, quand selon toute probabilité le bateau de tête n'atteindra pas la première marque ou ne pourra pas effectuer le parcours complet dans le temps limite, même si un nouveau vent est prévu. Plus la course progresse, moins probable devrait être l'annulation de celle-ci par le CC.
- 10.3 Le CC annulera, si le nouveau vent provoque d'importants changements dans la zone de course.
- 10.4 Augmentation du vent : Risques – Si des risques importants sont liés à l'augmentation du vent, le CC annulera la course. Dans ce cas, le nombre suffisant de bateaux secours est à observer. Le CC doit également connaître la limite supérieure de vent de la classe.
- 10.5 Des circonstances inhabituelles peuvent rendre la course déloyale. Il est possible que des circonstances externes aient un effet direct sur l'équité de la course. Le CC doit dans la mesure du possible éviter que d'autres voiliers ou bateaux entrave la course. Dans de telles circonstances, le CC peut annuler une course.

- 10.6 Répétition de bascules importantes : dans de telles conditions, le CC n'aura pas le temps d'adapter le parcours. Dans cette situation la course sera annulée.

11 ADAPTATION DU PARCOURS À LA VITESSE OU DIRECTION DU VENT.

11.1 Changement de direction du vent

- (a) Pour une bascule de moins de 10°, le parcours ne sera modifié, à moins que le bord se fasse sur une même amure.
- (b) Pour une bascule entre 10° et 15° un changement de parcours devra se faire pour autant que la bascule soit constante.
- (c) Pour une bascule de plus de 15°, le CC adaptera le parcours en fonction de la nouvelle direction du vent.
- (d) Pour une bascule de plus de 45°, le CC analysera la stabilité et l'influence de cette bascule sur la course. Dans ces conditions, le CC décidera de modifier le parcours ou d'annuler la course.
- (e) Lors de grosses bascules répétées, le CC ne sera pas en mesure d'adapter le parcours - en temps et direction – dans ce cas, l'annulation de la course s'impose.

11.2 Changement de la force du vent

- (a) Raccourcir un bord peut être judicieux afin que le premier bateau puisse finir dans les temps.
- (b) Un prolongement d'un bord peut être fait lors d'une augmentation significative de la force du vent, alors que le parcours avait été posé en raison des faibles conditions de vent.

11.3 Modification de la longueur d'un bord.

- (a) La longueur d'un bord ne doit pas être inférieure à 50% ni supérieure à 150% de la longueur initiale.
- (b) Le CC fera en sorte de ne pas faire trop de modifications de parcours uniquement pour atteindre le temps cible.

12 REGLE 42 „ANNULER, RESTAURER“

- 12.1 Les signaux des règles de classe seront adaptées dans les instructions de course : pavillon O pour « off » règle annulée « éteinte », pavillon R « restaurée » règle « allumée. »
- 12.2 La force du vent pour l'annulation ou la restauration de la règle 42 se fera selon les règles de classe.
- 12.3 Un changement fréquent est à éviter. Le pavillon „O“ sera hissé en même temps que le signal d'avertissement pour autant qu'une force constante soit attendue sur la zone de course.
- 12.4 Le CC informera à temps le Jury sur l'eau de l'établissement ou l'affalé d'un des pavillons.

13 PARCOURS

- 13.1 La longueur du parcours sera déterminée en fonction du temps limite décidé afin que le premier bateau puisse finir dans ces temps.
- 13.2 L'angle intérieur du bord de largue lors de parcours trapézoïdal pour des bateaux sans spi, devra être de 70°.
- 13.3 L'angle intérieur du bord de largue lors de parcours trapézoïdal pour des bateaux avec spi, devra être de 60°.
- 13.4 L'angle intérieur d'une bouée de dégagement (Dog-Leg) pour parcours Up-and-down (Banane) pour des bateaux sans spi ou gennaker devra être de 80°.
- 13.5 L'angle intérieur d'une bouée de dégagement (Dog-Leg) pour parcours Up-and-down (Banane) pour des bateaux avec spi ou gennaker devra être de 100°.
- 13.6 L'angle intérieur de la bouée de largue pour un parcours triangulaire pour bateaux avec spi devra être de 45°.

14 LIGNE DE DÉPART

- 14.1 En règle générale l'angle la ligne de départ avec le vent moyen est de 90°. Coté favorable, bascules prévisibles ou circonstances externes peuvent influencer cette règle.
- 14.2 La longueur est définie comme suit: longueur d'un bateau multiplié avec le facteur 1.5. Avec des conditions de vent fort ou de grosses vagues, celle-ci peut être allongée.

15 ARRIVEE / EXIGEANCES D'ARRIVEE

- 15.1 La ligne d'arrivée devrait être posée avant que le premier bateau ait entamé le dernier bord.
- 15.2 Le pavillon bleu arrivée sera hissé sans signal sonore, avant que le premier bateau ait entamé le dernier bord.
- 15.3 Dans le cas d'une modification tardive du dernier bord du parcours, le pavillon sera hissé dès que la ligne sera posée.
- 15.4 La ligne d'arrivée devra avoir une longueur max. de 75m et représenter un angle droit avec la direction de la dernière marque.
- 15.5 Le pavillon bleu sera affalé sans signal sonore dès la fin d'un événement :
 - i) fin du temps limite
 - ii) le dernier bateau à passé la ligne.
- 15.6 Chaque observateur doit utiliser un dictaphone pour le relevé des arrivées.
- 15.7 Lors de l'utilisation de bandes magnétiques, celles-ci devront être numérotées, rangée et conservée jusqu'à la fin de l'événement. Pour des régates sans Jury International, le délai de conservation est le délai d'appel. Lors d'utilisation d'appareil numérique, une sauvegarde journalière ainsi qu'une indexation devra faite.
- 15.8 L'ordre des arrivées doit être également établi par écrit par tous les observateurs.

16 CORRECTION D'UNE PLACE D'ARRIVÉE / DEMANDE DE RÉPARATION

- 16.1 Le CC corrigera une erreur du classement si celle-ci est constatée lors de l'établissement du classement provisoire.
- 16.2 Si le CC constate qu'un classement peut être influencé par une erreur du CC, celui-ci peut faire une demande de réparation pour le bateau concerné.

17 PRÔTET DU COMITÉ DE COURSE

- 17.1 Les règles de course imposent au concurrents de réclamer, par conséquent, normalement le CC ne pose pas de réclamation contre les concurrents.
- 17.2 Selon la règle 60.2 et sur la base d'un rapport émanant du jaugeur, règle 43.1 ou 78.3, le Comité de course doit poser réclamation contre un concurrent.
- 17.3 Dans les circonstances suivantes, le CC pourra réclamer contre un concurrent :
- i. Une infraction aux instructions de course quand d'autres participants ne peuvent pas réclamer.
 - ii. Une infraction à la RCV 2, navigation loyale.
 - iii. Si après avoir manifestement touché une bouée et pas fait de pénalité de réparation et qu'aucun concurrent ne peut protester.
 - iv. Erreur de parcours (RCV 28).

18 GPS

- 18.1 Tous les bateaux comité de course (Start, Contrôleur, bouée) devraient être équipé de GPS.
- 18.2 Les appareils GPS devraient être configurées comme suit :
- i. Distance en miles
 - ii. Temps local format 24h
 - iii. Compas magnétique
 - iv. Longitude, latitude en décimale minute (par ex. 39 27.928 N, 034.17.464E)
 - v. Données des cartes WGS 84

ANNEXE A – DISPOSITION DES PAVILLONS

Les pavillon sur le bateau Start devraient être configurés comme ci-dessous.

La distance entre les pavillons, devrait être tel qu'il ne couvrent pas celui d'à coté.

