



**World Sailing**

# World Sailing - Race Management Policies for World Sailing Events

(Course en flotte) – 3 Octobre 2017



**Get  
ready  
to be  
inspired!**

**Formation continue des arbitres nationaux  
décembre 2017 - FFVoile**

# Sommaire

- 1 Avant la course
- 2 Gérer la course
- 3 Après la course
- 4 Divers

*Note cette traduction n'est pas une  
traduction littérale, mais traduit le sens du  
texte anglais  
Christophe Gaumont*

# 1 Avant la course





# 1-Definitions

## 1.1 Principal Race Officer

Un World Sailing Race Officer désigné par World Sailing responsable de la gestion des courses sur toutes les zones

## 1.2 World Sailing Race Officer

Un International Race Officer approuvé ou désigné par World Sailing.

## 1.3 World Sailing Course Representative

Un World Sailing Race Officer désigné par World Sailing responsable de la gestion des courses sur une zone de course

## 1.4 Course Race Officer

Un race officer désigné par l'autorité organisatrice. Il est responsable de la gestion de l'équipe comité de course pour une zone de course.

## 1.5 Race Management Team



## 2-Principes généraux

- 2.1 Le rôle du comité de course est de gérer les courses et faciliter la régata selon les directives de l'organisateur et comme prescrit par les règles.
- 2.2 Ces polices sont applicables pour toutes les courses et tous les temps cibles. L'invention de nouveaux parcours est à encourager.
- 2.3 un manque de temps ou le nombre de courses courues ne justifient pas de s'éloigner de ces polices
- 2.4 Les pilotes des bateaux du comité de course doivent immédiatement prévenir le comité de course s'ils ont pu significativement gêner un ou plusieurs bateaux en course



## 3-Les temps/Timing/Programme

- 3.1 Les temps doivent être basés sur l'heure GPS
- 3.2 Le départ ne sera pas retardé pour des concurrents arrivant tardivement sur la zone de départ, si ils auraient pu arriver à temps en prenant leurs dispositions
- 3.3 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un (des) pavillon(s) orange(s) sera (seront) envoyé (s) avec un signal sonore au moins cinq minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.
- 3.4 Le ou les pavillons orange de la ligne de départ seront affalés 4 minutes après le signal de départ sauf si le comité a l'intention d'envoyer un signal d'avertissement pour la flotte suivante dans



## 3-Les temps/Timing/Programme

- 3.5 Le comité de course utilisera la journée entière pour réaliser le programme prévu. La décision de retarder jusqu'au lendemain doit être prise en coordination avec les autres zones de course
- 3.6 Si les prévisions météo laissent à croire que les courses d'un jour suivant sont compromises (vent trop fort ou trop faible), le programme peut être changé pour courir plus de courses le même jour. Le nombre de courses courues ne doit pas être de plus d'une course d'avance et toute modification doit être annoncée le jour avant celui où elle prend effet



## 4-Décision de courir

- 4.1 La course doit partir à l'heure prévue si les conditions de vent et de visibilité sont conformes aux paramètres précisés dans ces polices. Attendre des conditions « meilleures » peut ne pas être loyal et doit être évité.
  
- 4.2 N'attendez pas que le vent se stabilise si le vent est oscillant. Les concurrents peuvent courir dans des conditions oscillantes



## 4-Décision de courir

4.3 Le départ peut être retardé si une bascule importante est prévue plus tard, en fonction d'un schéma connu ou d'autres informations fiables (par ex. brise de mer s'établissant). Sinon, la comité de course doit donner le départ, la bascule risque de ne pas arriver, le parcours peut être modifié, ou la bascule peut arriver lorsque la course est terminée.

4.4 Le vent doit être mesuré depuis des bateaux en dérive

4.5 Le vent moyen doit être mesuré sur une période de 5 minutes

## 4-Décision de courir

- 4.6 Le départ ne doit pas être donné si le vent est inférieur à 4 nds sur l'ensemble du parcours. Cette limite inférieure peut être augmentée si le courant est fort sur la zone.
- 4.7 Les départs ne devraient pas être donnés si le vent excède les 25 nds. Pour 49er les FX et les Nacra, cette limite peut être diminuée de 2 à 5 nds si la mer est forte et/ou en cas de vent avec rafales.

Ces limites peuvent varier pour toutes les classes en fonction de l'état de la mer, du courant, et de changements rapides de la force du vent



## 4-Décision de courir

- 4.8 Les courses ne doivent pas être lancées si la visibilité empêche le comité de course de viser la ligne de départ et d'identifier les départs prématurés. Le fait que la première marque ne soit pas visible depuis la ligne de départ n'est pas en soi une raison pour retarder le départ
- 4.9 Quand c'est possible le comité pourra retarder les courses à terre (AP ou AP/flamme numérique), ou renvoyer les concurrent à terre (AP/H) si les conditions qui ne permettent pas de courir sont appelées à perdurer



## 4-Décision de courir

- 4.10 3 courses maximum par jour peuvent être courues sans tenir compte des conditions de planning
- 4.11 En cas de courses à suivre, l'intervalle entre la fermeture de la ligne de départ et le nouveau signal d'avertissement pour un groupe ne sera normalement pas inférieur à 5 minutes (10 minutes pour les windsurf). Ce temps peut varier en fonction des conditions



## 5- Les parcours

- 5.1 Le comité de course essaiera de mouiller le plus long premier bord possible en fonction des contraintes géographiques et du temps cible.
- 5.2 La longueur du parcours doit être ajustée pour permettre au premier bateau de chaque flotte de respecter le temps cible.
- 5.2 Pour les trapèzes, la longueur du bord de largue entre les marques 1 et 2 doit être des  $\frac{2}{3}$  de la longueur du premier bord.
- 5.4 L'angle du bord de largue doit être de  $110^\circ$  du vent pour les windsurf ou les bateaux sans spi. Et de  $120^\circ$  pour les bateaux avec spi.



## 15- Les parcours

5.5 Les portes doivent être larges de 10 longueurs de coque, mouillées perpendiculairement au vent. Des variations d'angle ou de largeur peuvent être appropriées pour s'adapter au courant ou aux autres conditions de navigation.

Un Laser Range Finder doit être utilisé pour mesurer la largeur des portes.

5.6 La porte 4 doit être mouillée après le départ (ou le dernier départ en cas de flottes multiples)

5.7 Le comité de course peut mouiller un slalom avant



## 2 Gérer la course



## 6-Ligne de départ

- 6.1 Les lignes de départ face au vent seront généralement mouillées perpendiculairement au vent apparent courant. Le courant, un côté favorable du parcours, les variations de vent supposées et d'autres variables peuvent justifier de s'écarter de ce principe.
- 6.2 Quand il y a une marque directement au vent de la ligne de départ, elle sera mouillée approximativement à 0,05NM au vent de la ligne.
- 6.3 Pour les Medal races, la ligne de départ fera 100m pour toutes les classes à l'exception des Nacra17, qui sera de 150m
- 6.4 Un Laser range Finder et/ou un GPS sera utilisé pour déterminer la longueur des lignes de départ.

## 6-Ligne de départ

Class	Boat Length	Multiplying factor
RS:X Men	2.86	1.5 to 3
RS:X Women	2.86	1.5 to 3
Finn	4.54	1.5
Laser	4.24	1.5
Laser Radial	4.24	1.5
470 Men	4.7	1.5
470 Women	4.7	1.5
49er	4.9	2
49er FX	4.9	2
Nacra 17	5.25	2

**Longueur de ligne=Nb bateaux X longueur bateau X Coeff Multiplicateur**



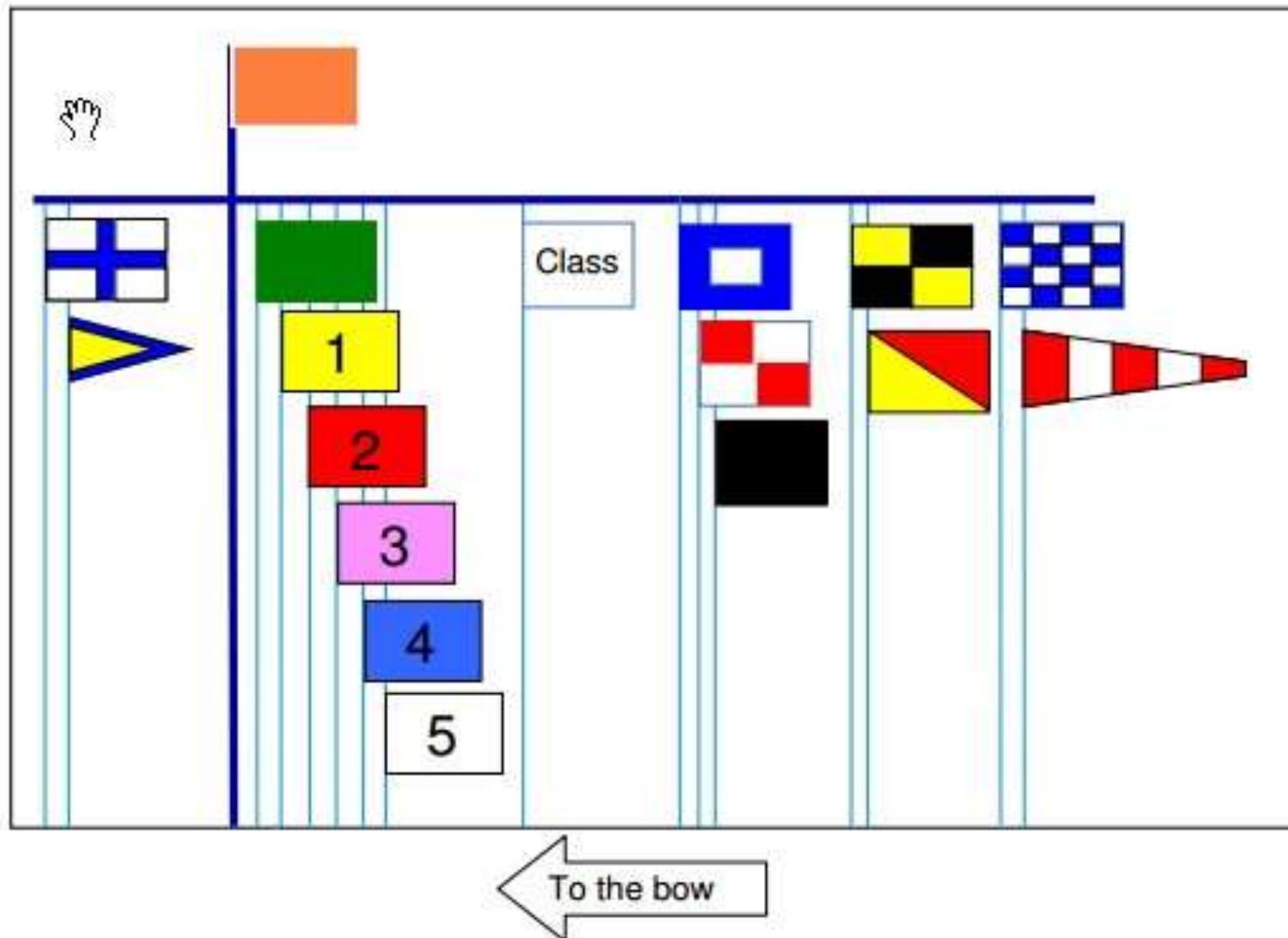
## Annexe 3 – Système numérique

7.1 Pour les événements avec couverture médiatique, les Sailing World Cups et les Jeux Olympiques, le système numérique décrit en annexe 2 sera utilisé pour toutes les courses. Sinon, la RCV 26 sera utilisée.

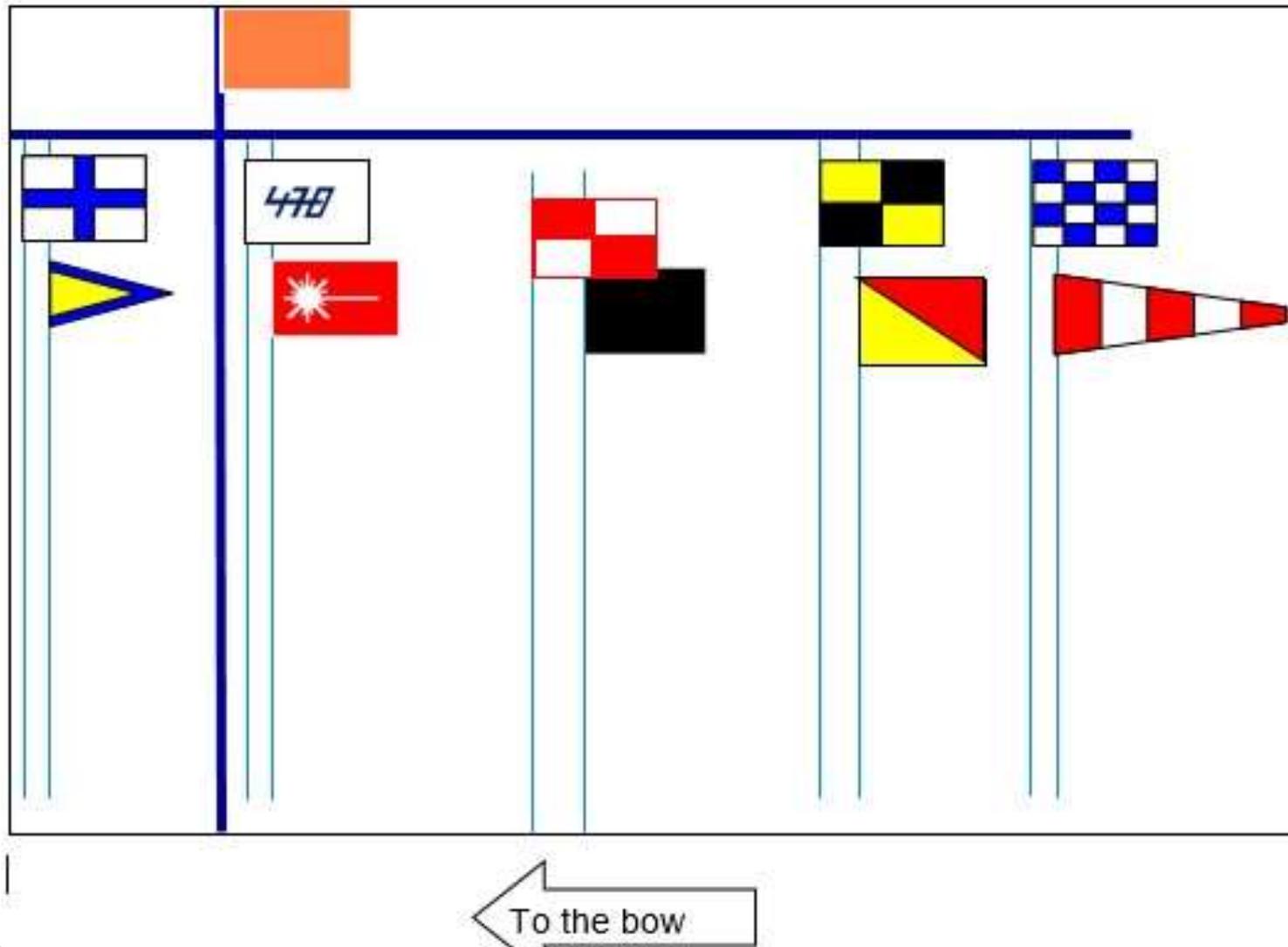
	Orange starting line flag		one	Attention signal race will start soon
	Class flag P or starting penalty if required (U, or Black) Rule 42 (flag O if applicable)		No sound	Class to start and applicable rules
	White flag with the number 5		One	Warning signal
	Blue flag with the number 4	White flag	One	Preparatory Signal
	Pink flag with number 3	Blue flag	One	Three minutes
	Red flag with number 2	Pink flag	One	Two minutes
	Yellow flag with number 1	Red flag	One long sound	One minute
0	Green flag	Yellow flag	One	Start signal
+1		Green flag and Class Flag, P, U or Black and O)	No sound	

# Annexe 3 – Disposition des pavillons sur le bateau comité

## Systeme numérique



# Annexe 4 – Disposition des pavillons sur le bateau comité RCV 26





## Annexe 3 - Medal races uniquement

Le premier depart sera donné sous pavillon P

	Orange starting line flag		one	Attention signal race will start soon
	Class flag P or starting penalty if required (U, or Black) RRS 42 (flag O if applicable)			Class to start and applicable rules
	Pink flag with number 3		One	Warning Signal
	Red flag with number 2	Pink flag	One	Preparatory Signal
	Yellow flag with number 1	Red flag	One long sound	One minute
	Green flag	Yellow flag	One	Start signal
		Green flag and Class Flag, P, or U or Black and O)	No sound	



## 8-Viser la ligne-Timing-pavillons-enregistrement

- 8.1 Le comité de course doit viser la ligne depuis chaque extrémité
- 8.2 Quand des WS Race Officers sont désignés, ils doivent viser la ligne avec un autre membre du comité de course
- 8.3 Chaque viseur doit utiliser un magnéto et enregistrer, sans s'arrêter, au minimum les 90 dernières secondes avant le signal de départ, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus rien d'intéressant à noter après le départ. Tout commentaire intéressant doit être enregistré (comme des bateaux près de la ligne, les empilements, etc...)



## 8-Viser la ligne-Timing-pavillons-enregistrement

- 8.4 Si des cassettes sont utilisées, elles doivent être étiquetées et conservées jusqu'à la fin de la compétition. En cas d'enregistrement numérique, chaque jour doit être sauvegardé et indexé pour être retrouvé facilement
  
- 8.5 En aucun cas, un rappel individuel sera signalé plus de 5 secondes après le signal de départ
  
- 8.6 Le comité de course ne doit pas signaler un rappel individuel puis un rappel général



## 8-Viser la ligne-Timing-pavillons-enregistrement

- 8.7 Les concurrents qui ont été classés OCS, UFD ou BFD et leurs coaches peuvent écouter les enregistrements audio des départs concernés. L'heure et le lieu pour le faire seront postés sur le Tableau Officiel d'Information
- 8.8 Quand c'est possible, des vidéos seront prises au départ. Ces vidéos doivent être mises à disposition des coureurs



## 9-Juger les OCS

- 9.1 Le comité de course ne doit pas laisser une course se dérouler si il est convaincu du fait que des bateaux non identifiés étaient au dessus de la ligne trop tôt
  
- 9.2 Quand le comité de course est convaincu que tous les bateaux du côté parcours ont été identifiés, un rappel individuel doit être signalé.



## 9- Juger les OCS

9.3 A l'exception d'un rappel général sous pavillon Noir (quand les exigences de la RCV 30.4 doivent être respectées), les numéros de voile des bateaux notés OCS, UFD ou BFD doivent être affichés sur un tableau sur le bateau comité quand les bateaux ont contourné la marque 1 pour la première fois, ou, dans le cas où il y a plus d'une flotte sur le même parcours, après que la dernière flotte ait contourné la marque 1 pour la première fois. (Note : utiliser les IC pour permettre d'utiliser les codes de pays ou les numéros d'étrave comme identifiants)



## 10-Retarder une course pendant la procédure de départ

10.1 Le comité doit retarder la course pendant la procédure de départ si le vent tourne de  $10^\circ$  ou plus ou si pour une autre raison, les bateaux s'empilent à un bout de la ligne. Des oscillations rapides, le comité doit essayer de mouiller une ligne en fonction de la moyenne des oscillations.

Le comité doit retarder une course pendant la procédure de départ si des éléments extérieurs font que tous les bateaux ne sont plus à chances égales pour prendre un bon départ.



## 10-Retarder une course pendant la procédure de départ

10.2 Le comité de course doit envisager de retarder le départ pour une des raisons suivantes :

(a) Une marque qui dérive

(a) Une erreur significative dans le timing

(a) D'autres bateaux interférant avec les bateaux en course



## 10-Retarder une course pendant la procédure de départ

- (e) La position des bateaux indique qu'il y a un côté favorable dans la tête des concurrents
- (e) Une réduction de la visibilité empêchant les viseurs d'identifier les bateaux partis prématurément
- (e) Un changement de conditions d'utilisation du pavillon O



## 10-Retarder une course pendant la procédure de départ

10.3 Si le comité de course considère qu'ajuster la ligne de départ n'augmentera pas les chances d'avoir un départ équitable, il laissera alors le départ se faire

10.4 Quand le comité de course pense qu'un retard durera plus de 10 minutes, les pavillons orange de la ligne de départ seront affalés (sans signal sonore), puis envoyés à nouveau (avec un signal sonore) 5 minutes avant le signal d'avertissement



## 11-Rappel général

- 11.1 Quand le comité de course n'est pas convaincu que tous les bateaux partis trop tôt (ou ont enfreint la RCV 30.3 ou 30.4) ont été identifiés, alors un rappel général doit être signalé
- 11.2 Si le comité découvre une erreur (de timing par exemple) après le signal de départ, il peut annuler la course (en utilisant le pavillon N). Dans ce cas, le comité de course ne signalera pas un rappel general.



## 11-Rappel général

11.3 Quand la RCV 30.3 est utilisée, si un rappel general était le résultat de l'impossibilité d'identifier les bateaux du côté parcours de la ligne tôt dans la dernière minute avant le signal de depart, un retard doit immédiatement être signalé.

Si le comité de course pense que la ligne de depart était equitable, le depart suivant se fera en utilisant la RCV 30.4



# 12-Pénalités de départ(U, I, Z et Noir)

## Pénalités de départ 2017.pptx

- 12.1 Les pavillons I (RCV 30.1) et Z (RCV30.2) ne doivent pas être utilisés
- 12.2 Le pavillon P sera utilisé pour le premier départ pour une flotte inférieure ou égale à 10 bateaux. Pour les courses en flotte de plus de 10 bateaux, le pavillon U (RCV 30.3) sera utilisé en premier départ



## 12-Pénalités de départ(U, I, Z et Noir)

12.4 Si le comité de course est convaincu qu'un rappel général n'est pas causé par la ligne de départ, il doit utiliser le pavillon Noir pour le départ suivant

12.5 Un principe important qui doit être suivi par le comité de course est que le pavillon Noir sera utilisé seulement si le rappel général est causé par les concurrents eux mêmes, ou une rapide oscillation du vent, et non par l'action du comité de course

12.6 Le comité de course fera tous les efforts



## 13 - Réduction de parcours

13.1 Les IC ne permettent pas de réduire le parcours en utilisant le pavillon S.

13.2 Raccourcir la longueur d'un bord, même le dernier peut être fait, en utilisant un signe « - » comme stipulé dans la RCV 33.



## 14-Annulation

- 14.1 Durant la première moitié du premier bord, le comité peut annuler en cas de bascule importante et permanente du vent (plus de  $25^\circ$ ). Par la suite, le comité doit laisser se dérouler la course si il est capable d'ajuster le parcours aux nouvelles conditions.
- 14.2 Visibilité : le comité doit envisager d'annuler si il est convaincu que la réduction de visibilité affecte sa capacité à diriger la course en sécurité. Le fait que les bateaux ne puissent pas voir la marque suivante depuis la marque précédente n'est pas en soi une raison d'annuler.



## 14-Annulation

- 14.3 Le vent tombe: le comité peut annuler une course quand le leader ne finira vraisemblablement pas la course dans le temps limite, même si un nouveau vent arrive.
- 14.4 Le comité peut annuler une course quand un nouveau vent inverse le classement



## 14-Annulation

14.5 Augmentation de la force du vent : Une fois le départ donné, le comité ne doit pas annuler seulement parce que le vent moyen dépasse la vitesse supérieure limite. Le comité doit envisager d'annuler si il devient impossible de gérer la sécurité.

14.6 Evènements imprévus rendant la course inéquitable : le comité doit faire le maximum pour éviter que d'autres bateaux interfèrent avec la course. Le comité doit envisager d'annuler si une source extérieure rend la course inéquitable



## 15-Adapter le parcours à un nouveau vent (vitesse ou direction)

### 15.1 Changement de la direction du vent

- (a) En cas de bascule de  $10^\circ$  ou moins, le parcours ne doit pas être modifié sauf en cas de nécessité d'ajustement au courant ou pour avoir un portant perpendiculaire.
  
- (b) Entre  $10^\circ$  et  $15^\circ$ , il faut envisager la modification en fonction de la bascule, si le comité est persuadé que cette bascule va certainement durer.



## 15-Adapter le parcours à un nouveau vent (vitesse ou direction)

- (c) En cas de bascule de plus de  $15^\circ$ , le parcours doit être adapté à la nouvelle direction du vent.
  
- (d) En cas de bascule de plus de  $45^\circ$ , le comité doit évaluer son influence sur la course. Dans ce cas, le comité peut soit changer le parcours, soit annuler



### (e) Bascules fréquentes et importantes :

Dans ce cas, le comité peut ne pas arriver à ajuster le parcours suffisamment rapidement pour maintenir la course à son niveau standard requis. Dans ce cas, la course peut être annulée.

### (f) Les changements de courant, ou la différence d'angle entre le vent et le courant peuvent justifier des variations de ces recommandations.



## 15-Adapter le parcours à un nouveau vent (vitesse ou direction)

### 15.2 Changement de la longueur des segments

- (a) Les modifications de longueur d'un bord ne doivent pas être inférieures à 50% ou pas supérieures à 150% de la longueur initiale du bord.
- (b) Le comité doit minimiser le nombre de changements de longueur pour atteindre le temps cible
- (c) Les changements de courant peuvent justifier des variations de ces recommandations.



## 13-Adapter le parcours à un nouveau vent (vitesse ou direction)

15.3 Pour changer le cap du segment de parcours suivant (RCV33) un triangle vert ou un rectangle rouge sera utilisé, le cap compas sera affiché

(Pas de cap compas pour les windsurfs).



## 16-RCV 42 « Interdit ou autorisé »

- 16.1 Les limites de vent seront celles décrites dans les règles de classe correspondantes (actuellement 8 nds pour les 470 et 10 nds pour les Finn)
- 16.2 Pour éviter d'appliquer ou de ne pas appliquer la RCV42, le comité doit faire un changement, ou envoyer le pavillon O au départ seulement si il est convaincu que la vitesse du vent va rester constante sur l'ensemble de la zone de course. Quand le pavillon O a été envoyé avec le signal d'avertissement, le comité doit envisager de retarder si le vent devient inférieur à la limite avant le départ. (RCV Annexe P5.2(b))



## 16-RCV 42 « Interdit ou autorisé »

16.3 Le comité doit prévenir le jury sur l'eau bien avant qu'un signal soit envoyé. Si le comité est dans l'impossibilité de prévenir le jury, il ne changera rien.



## 17-Ligne d'arrivée-Procédure d'arrivée

17.1 Pour les parcours trapèze, la ligne d'arrivée sera mouillée à 0,15NM de la marque 3

17.2 Pour les parcours LG et LR, la distance de la ligne d'arrivée depuis la marque 4 sera comme indiqué dans la table ci-dessous

Wind Strength	4 -12 knots		12 knots plus
Dinghy classes	0.05 NM		0.1 NM
Skiffs and Boards	0.1 NM		0.15 NM



## 17-Ligne d'arrivée-Procédure d'arrivée

- 17.3 La ligne d'arrivée doit être mouillée avant que le premier bateau commence le dernier segment.
- 17.2 les pavillons Bleu et Orange doivent être envoyés (sans signal sonore) quand les premiers bateaux contournent:
- (a) La marque 2 pour la dernière fois en cas de parcours trapèze; ou
  - (b) La marque 1 pour les parcours banane; ou
  - (c) La porte 4p/4s pour une arrivée au vent.



## 17-Ligne d'arrivée-Procédure d'arrivée

17.5 En cas de changement de parcours tardif pour le dernier segment, les pavillons Bleu et Orange devront être envoyés aussitôt que possible après que la ligne d'arrivée ait été mouillée.



## 17-Ligne d'arrivée-Procédure d'arrivée

17.6 La ligne d'arrivée doit faire environ 50 mètres (75 mètres pour les 49er, 49erFX et Nacra 17) en longueur, être mouillée perpendiculairement à la direction depuis la dernière marque pour les arrivées au large (perpendiculairement au vent apparent pour les arrivées au vent ou sous le vent. Un Laser Range Finder doit être utilisé pour mesurer la longueur de la ligne d'arrivée.



## 17-Ligne d'arrivée-Procédure d'arrivée

17.7 Les pavillons Bleu et Orange seront affalés (sans signal sonore) au plus tôt :

(i) à la fin du temps limite, ou

(ii) Immédiatement après l'arrivée du dernier

17.8 Il doit y avoir 2 viseurs sur chaque bateau arrivée. Quand c'est possible, au moins un des viseurs sur le(s) bateau(x) arrivée doit être un WS Race Officer.



## 17-Ligne d'arrivée-Procédure d'arrivée

17.9 Chaque viseur doit utiliser un dictaphone pour enregistrer l'ordre d'arrivée.

17.10 Si des cassettes sont utilisées, elles doivent être étiquetées et conservées jusqu'à la fin de la compétition. En cas d'enregistrement numérique, chaque jour doit être sauvegardé et indexé pour être retrouvé facilement



## 17-Ligne d'arrivée-Procédure d'arrivée

17.9 Un enregistrement écrit de l'ordre d'arrivée doit être fait sur chaque bateau arrivée.

17.10 Les concurrents et les coachs pourront écouter les enregistrements sonores et revoir les enregistrements écrits. Une heure et un lieu pour le faire devront être postés sur le Tableau Officiel d'Information.

A photograph of a sailboat with a Brazilian flag on its sail, sailing on the ocean. The sky is blue with some clouds, and there are mountains in the background. The image is overlaid with large, semi-transparent geometric shapes in shades of blue and purple. The text "3 Après la course" is centered in the lower half of the image.

# 3 Après la course



## 18 Demandes de réparation

18.1 Si le comité croit qu'il a pu faire une erreur qui a affecté l'issue de la course pour laquelle une demande de réparation pourrait être possible, il doit demander réparation au nom de tous les bateaux concernés.

18.2 Le comité doit envisager de demander réparation au nom d'un bateau si il est convaincu que son score a été significativement aggravé par l'action d'un bateau officiel.



## 19-Réclamation du comité de course

19.1 Comme la responsabilité première pour réclamer pour une infraction aux règles est du ressort des concurrents, le comité ne réclamera normalement pas contre un bateau.

## 20-GPS

21.1 Tous les bateaux du comité (bateau comité, viseur,, arrivée et mouilleurs) doivent être équipés d'un GPS

21.2 Tous les GPS doivent être réglés pour afficher

(a) Les distance en Milles Nautiques (Nm)

(b) L'heure locale en format 24h

(c) Les relèvements compas en cap magnétique

(d) Les Latitudes and longitudes en degrés, minutes et décimales de minutes-ddd°mm,sss

(exemple: 47°27.928 Nord, 004°17.464 Est)

# Annexe 1 – Rôle du World Sailing Race Officer

□ و □ a □ و □ □□□

و □ s □

و □ Règle 57

# Les Course Race Officers

sont

(c) Déplacer ou  
adjuster la ligne  
de départ (RCV

# Le World Sailing Race Officer peut agir



Merci

.Ariadne House, Town Quay,  
Southampton, SO14 2AQ, UK

.Tel: +44 (0)23 80 635111 | [www.sailing.org](http://www.sailing.org)