



# Recommandations pour la gestion de course pour les épreuves World Sailing

## *Courses en flotte*

Janvier 2021

*Document traduit par le Groupe de Travail de la CCA en charge des traductions (par ordre alphabétique) :  
Corinne Aulnette, Christophe Gaumont, Romain Gautier, Tom Grainger, Yves Léglise*

# RECOMMANDATIONS POUR LA GESTION DE COURSE POUR LES EPREUVES OLYMPIQUES ET MONDIALES WORLD SAILING COURUES EN FLOTTE<sup>1</sup>

**Note :** ces recommandations sont des conseils pour le comité. Ne pas les respecter ne constitue pas motif à réparation.

## 1. Définitions

- 1.1. **Principal Race Officer (PRO)** – un comité World Sailing désigné par WS responsable de la direction des courses sur toutes les zones de course.
- 1.2. **World Sailing Race Officer (WS IRO)** – un comité international agréé ou désigné par WS.
- 1.3. **World Sailing Race Officer (WS RO)** – un comité WS désigné par WS et responsable de la direction des courses sur une zone de course.
- 1.4. **Course Race Officer (CRO)** – un comité désigné par l'autorité organisatrice. Il est responsable de la gestion de l'équipe de gestion de course sur une zone de course désignée.
- 1.5. **Race Management Team (RM Team) Equipe de gestion de course<sup>2</sup>** – Le PRO, les comités WS, les comités de rond, et tous les bénévoles sur l'eau responsables de la gestion de course.
- 1.6. L'annexe 1 explicite les rôles respectifs du PRO, du WS IRO, du WS RO et du CRO.
- 1.7. Les intentions du comité sont exprimées par l'emploi du futur.

## 2. Principes généraux

- 2.1. Le rôle de la RM Team est de diriger les courses et de mener l'épreuve à bien tel que voulu par l'autorité organisatrice et exigé par les règles.
- 2.2. Ces recommandations sont applicables pour tous les parcours et tous les temps cibles. La création d'autres parcours doit être encouragée.
- 2.3. Le manque de temps ou de courses validées n'est pas une raison pour s'écarter de ces recommandations.
- 2.4. Le pilote d'un bateau du comité doit rapidement informer le comité de rond s'il pense que son bateau a substantiellement gêné un ou plusieurs bateaux en course.

## 3. Temps / chronométrage / modifications du programme

- 3.1. Les temps seront pris sur le temps GPS. La séquence de départ doit partir sur une minute exacte hh:min:00
- 3.2. Les départs ne seront pas retardés pour permettre à des concurrents de rejoindre la zone de course s'ils avaient pu la rejoindre à temps en s'y prenant en temps voulu.
- 3.3. Pour avertir les bateaux qu'une course ou une séquence de courses va bientôt commencer, le(s) pavillon(s) orange de la ligne de départ sera(ont) envoyé(s) (avec un signal sonore) au moins cinq minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.
- 3.4. Le(s) pavillon(s) orange de la ligne de départ sera(ont) affalé(s) (sans signal sonore) quatre minutes après le signal de départ sauf si le comité a l'intention de faire le signal d'avertissement pour la flotte suivante dans les dix minutes après ce départ.

<sup>1</sup> Le secrétariat de World Sailing pourra utiliser ces recommandations, avec des révisions si approprié, pour d'autres épreuves

<sup>2</sup> Pour alléger le texte, le groupe traduction a choisi « le comité », terme communément utilisé en français, pour remplacer « l'équipe de gestion de course », jugé trop lourd ainsi que les abréviations en langue anglaise

- 3.5.** Si nécessaire, le comité utilisera la journée entière pour effectuer le programme. Le report d'une course sur un autre jour sera coordonné entre les différentes zones de course.
- 3.6.** Si les prévisions météo laissent penser qu'il ne sera pas possible de courir un jour prochain (trop ou trop peu de vent), le programme peut être modifié pour courir davantage de courses par jour. Le nombre de courses courues ne doit pas être de plus d'une course au-delà du programme, et toute modification doit être notifiée la veille du jour où elle doit entrer en vigueur.
- 4. Décision de courir**
- 4.1.** La course partira à l'heure prévue si les conditions de vent et de visibilité correspondent aux paramètres définis dans les présentes recommandations. Attendre de « meilleures » conditions peut être injuste et sera évité.
- 4.2.** Le comité n'attendra pas que le vent s'établisse. Les concurrents peuvent courir dans des conditions de vent variable.
- 4.3.** Le départ peut être retardé si une rotation majeure du vent est prévisible d'après un schéma connu ou sur d'autres informations fiables (exemple : on peut voir la brise thermique au loin et on s'attend à ce qu'elle rentre). Sinon, le comité lancera le départ. La saute de vent peut ne pas se produire ou peut arriver après la course finie, ou le parcours peut être changé.
- 4.4.** Le vent sera mesuré depuis des bateaux en dérive.
- 4.5.** La vitesse moyenne du vent sera déterminée sur une période de cinq minutes.
- 4.6.** Le départ ne sera pas donné dans un vent moyen inférieur à 5 nœuds établis sur l'ensemble du rond. Cette valeur minimum peut être augmentée s'il existe un fort courant dans la zone de course.
- 4.7.** Le départ ne sera pas donné dans un vent moyen supérieur à 25 nœuds. Pour les classes 49er et 49er FX, cette limite est environ de 2 à 5 nœuds inférieure par mer forte et/ou dans des vents avec rafales. Ces limites peuvent varier pour toutes les classes en fonction des conditions de mer, du courant et de changements rapides de force de vent.
- 4.8.** Le départ ne sera pas donné si la visibilité réduite empêche le comité 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 tant que telle, une raison pour retarder la course.
- 4.9.** Lorsque c'est possible, le comité retardera à terre (AP ou AP sur flamme numérique) ou renverra les concurrents à terre (AP/H) si les conditions météo ne permettant pas de courir vont vraisemblablement durer.
- 4.10.** Pour les windsurfs, un maximum de trois courses à suivre seront courues, sans tenir compte des conditions de planing.
- 4.11.** Lors de courses à suivre, l'intervalle entre la fermeture de la ligne et le signal d'avertissement suivant pour le même groupe ne sera pas, normalement, inférieur à 5 minutes (10 minutes pour les windsurfs). Ce délai peut varier en fonction des conditions.
- 5. Les parcours**
- 5.1.** Le comité essaiera de mouiller le premier bord le plus long possible dans les contraintes de la zone de course et du temps cible.
- 5.2.** La longueur du parcours sera telle que le premier bateau de chaque flotte ait la plus grande chance d'atteindre le temps cible.
- 5.3.** Pour les parcours trapèze, la longueur du bord de largue entre les marques 1 et 2 sera approximativement les deux tiers de la longueur du premier bord.
- 5.4.** L'angle du largue est de 110° du vent pour les windsurfs et les bateaux sans spinnaker, et de 120° du vent pour les bateaux avec spinnaker.

- 5.5.** Les portes feront environ 10 longueurs de coque en largeur, mouillées perpendiculairement au vent moyen. Des variations dans la largeur et l'angle peuvent être appropriées pour tenir compte du courant ou d'autres conditions. Un télémètre laser sera utilisé pour déterminer la largeur des portes.
- 5.6.** En principe, les marques 4B/4T de la porte sous le vent seront mouillées après le départ (le dernier départ de la séquence en cas de plusieurs flottes). En eau profonde ou fort courant, elles peuvent être mouillées avant le départ.
- 5.7.** Quand une seule marque de la porte est mouillée, elle doit être contournée en la laissant à bâbord. Une instruction de course pertinente doit être rédigée comme suit : « Si une seule marque de la porte est en position, elle doit être contournée en la laissant à bâbord. ».
- 5.8.** Pour les windsurfs, le comité peut utiliser un slalom juste avant l'arrivée en cas de conditions de planing. S'il est utilisé, le temps cible pour cette portion du parcours sera de 2 minutes maximum.
- 5.9.** Pour les Medal races de windsurfs en conditions de planing, le départ et l'arrivée se feront au large.
- 6. La ligne de départ**
- 6.1.** Les lignes de départ au près seront en principe mouillées perpendiculairement au vent apparent. Le courant, le côté favorable du parcours, les variations de vent prévues et autres aléas peuvent justifier de s'écarter de cette recommandation.
- 6.2.** Lorsqu'il y a une porte juste au-dessus de la ligne de départ, elle sera mouillée environ 0,05 M au-dessus de la ligne de départ.
- 6.3.** Le tableau ci-dessous donne un guide pour la longueur de la ligne pour les courses en flotte. Utiliser le même facteur multiplicateur pour les autres classes. Un facteur supérieur peut être utilisé par vent fort ou mer forte.

Classes	Longueur du bateau	Facteur multiplicateur
RS X Homme	2,86	1,5 à 3
RS X Femme	2,86	1,5 à 3
Finn	4,54	1,5
Laser	4,24	1,5
Laser Radial	4,24	1,5
470 Homme	4,70	1,5
470 Femme	4,70	1,5
49er	4,90	2
49er FX	4,90	2
Nacra 17	5,25	2

Longueur de la ligne de départ = nombre de bateaux x longueur du bateau x facteur multiplicateur.

- 6.4.** Pour les Medal races, la longueur de la ligne de départ doit être d'environ 100 mètres pour tous, sauf celle des Nacra 17 qui doit être d'environ 150 mètres.
- 6.5.** Des télémètres et/ou des GPS seront utilisés pour déterminer la longueur des lignes de départ.
- 7. Procédure de départ**
- 7.1.** Pour les épreuves avec couverture médiatique en direct, la Sailing World Cup et les JO, le système de décompte de l'Annexe 2 sera utilisé pour tous les départs. Sinon, la RCV 26 s'appliquera.

## **8. Viser la ligne / Chronométrage / Enregistrement**

- 8.1.** Le comité visera la ligne depuis les deux extrémités.
- 8.2.** Lorsqu'un (des) comité(s) WS est(sont) désigné(s) il(s) visera(ont) la ligne avec un autre membre du comité.
- 8.3.** Chaque viseur de ligne utilisera un dispositif mobile d'enregistrement et enregistrera, sans coupure, depuis au moins 90 secondes avant le signal de départ, et jusqu'à ce qu'il n'y ait plus rien d'intéressant après le départ. Tout commentaire digne d'intérêt sera enregistré (p.ex. des bateaux s'approchant de la ligne, les empilements, etc.).
- 8.4.** Si on utilise des bandes magnétiques, elles seront étiquetées et conservées jusqu'à après la fin de l'épreuve. Si on utilise des enregistreurs numériques, l'enregistrement quotidien sera sauvegardé et indexé pour être retrouvé facilement.
- 8.5.** Un rappel individuel ne doit en aucune circonstance être signalé plus de 5 secondes après le signal de départ.
- 8.6.** Le comité ne fera pas suivre un rappel individuel par un rappel général.
- 8.7.** Les concurrents qui ont été classés OCS, UFD ou BFD, et leurs entraîneurs, peuvent écouter l'(les) enregistrement(s) vocal(aux) du(des) départ(s) concerné(s). L'heure et le lieu pour le faire seront affichés chaque jour sur le tableau officiel d'information.
- 8.8.** Si possible, les départs seront enregistrés en vidéo. Ces vidéos seront à la disposition des concurrents pour visionnage.

## **9. Rappel des OCS**

- 9.1.** Le comité ne laissera pas une course se poursuivre s'il pense que des bateaux non identifiés étaient au-dessus trop tôt.
- 9.2.** Si le comité estime que tous les bateaux au-dessus de la ligne ont été identifiés, il enverra un rappel individuel.
- 9.3.** Sauf après un rappel général sous pavillon noir (si les exigences de la règle 30.4 sont satisfaites), les numéros de voile des bateaux enregistrés comme OCS, UFD et BFD seront affichés sur le bateau départ après que les bateaux ont contourné la marque 1 pour la première fois ou, en cas de plusieurs flottes sur le même parcours, après que la dernière flotte de la séquence de départs a contourné la marque 1 pour la première fois.  
(Note : Pour pouvoir utiliser les codes de nationalité ou les numéros d'étrave pour identifier les bateaux, il faut l'indiquer dans les instructions de course).

## **10. Retarder une course pendant la procédure de départ.**

- 10.1.** Le comité retardera une course pendant la procédure de départ si le vent moyen tourne de plus de 10 degrés ou au cas où d'autres circonstances causent un empilement de bateaux à une extrémité de la ligne. En cas d'oscillations rapides, le comité tentera de mouiller une ligne de départ en fonction des oscillations moyennes attendues.
- 10.2.** Le comité envisagera de retarder le départ pour une des raisons suivantes :
  - (a) Une marque qui dérive ;
  - (b) Une erreur significative dans le minutage des signaux ;
  - (c) D'autres bateaux gênant les bateaux en course ;
  - (d) Une longueur ou un angle de la ligne non approprié ;
  - (e) Les positions que prennent les bateaux sur la ligne de départ montrent que la ligne est, dans l'esprit des concurrents, mal orientée ;
  - (f) Une réduction de la visibilité qui empêche le comité de viser la ligne de départ ou d'identifier les départs prématurés ;
  - (g) Un changement de conditions pour le pavillon O, et
  - (h) Tout autre facteur pouvant affecter l'équité de la course.

- 10.3 Si le comité estime que changer l'orientation de la ligne de départ n'augmentera sûrement pas les chances d'un départ correct, alors le départ sera donné.
- 10.4 En cas de retard dont le comité pense qu'il dépassera dix minutes, le(s) pavillon(s) orange sera(ont) affalé(s) (sans signal sonore) et il(s) sera(ont) renvoyé(s) (avec un signal sonore) au moins 5 minutes avant le signal d'avertissement.

### 11. Rappel général

- 11.1 Quand le comité estime que tous les bateaux partis trop tôt (ou qui ont enfreint la RCV 30.3 ou 30.4) n'ont pas été identifiés, il enverra un rappel général.
- 11.2 Si une erreur survient dans la gestion de la course (par exemple, chronométrage), le comité pourra annuler la course (en utilisant le pavillon N). Dans ce cas, il n'enverra pas le rappel général.
- 11.3 Sous RCV 30.3, si des bateaux non identifiés du côté du parcours de la ligne de départ dans la minute précédant le signal de départ entraîneraient un rappel général, un retard sera immédiatement envoyé. Si le comité pense que la ligne de départ était bonne, le nouveau départ se fera en utilisant la RCV 30.4.

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

- 12.1 Les pavillons I (RCV 30.1) et Z (RCV 30.2) ne seront pas utilisés.
- 12.2 Le pavillon P sera utilisé pour la première tentative pour une flotte de 10 bateaux ou moins. Pour les flottes de plus de 10 bateaux, la RCV 30.3 sera utilisée dès le premier départ.
- 12.3 Au cas où le départ a été retardé, ou si un rappel général a été causé par la longueur ou l'angle de la ligne de départ, le comité ajustera la ligne et fera une nouvelle tentative avec le même signal préparatoire.
- 12.4 Si le comité estime que le rappel général n'a pas eu lieu à cause de la ligne de départ, il utilisera le pavillon noir pour toutes les tentatives ultérieures.
- 12.5 Principe essentiel pour le comité : le pavillon noir ne sera utilisé que si les rappels généraux sont causés par les bateaux eux-mêmes, ou par de rapides bascules de vent et non par ses actions.
- 12.6 Le comité fera tout son possible pour signaler un retard en cas de problème avec la ligne de départ.

### 13. Réduire le parcours

- 13.1 La RCV 32 ne sera pas utilisée pour raccourcir les courses.
- 13.2 Réduire la longueur d'un bord, y compris le bord final, peut être fait en utilisant le signe moins tel que spécifié dans la RCV 33.

### 14. Annulation

- 14.1 Dans la première moitié du premier bord, le comité peut annuler en cas de bascule majeure et persistante du vent (plus de 25 degrés). Au-delà, il laissera la course se poursuivre s'il est en mesure de s'adapter aux nouvelles conditions.
- 14.2 Visibilité : le comité envisagera d'annuler la course s'il estime que la réduction de visibilité affecte ses aptitudes à gérer la course en sécurité. Le fait pour un bateau de ne pas voir la marque suivante depuis une marque n'est pas, en tant que telle, une raison pour annuler la course.
- 14.3 Effondrement du vent : le comité pourra annuler la course lorsqu'il est probable que le bateau de tête n'effectuera pas le parcours dans le temps limite au vu des conditions de vent au moment considéré.
- 14.4 Le comité pourra annuler la course lorsqu'un vent nouveau a inversé les positions des bateaux dans la flotte.

**14.5** Une fois le départ donné, le comité n'annulera pas la course simplement parce que la vitesse moyenne du vent est supérieure aux limites établies. Il envisagera d'annuler la course s'il est incapable d'assurer la sécurité de la course.

**14.6** Le comité fera son possible pour s'assurer que d'autres bateaux ne viendront pas interférer dans la course. Il envisagera d'annuler la course s'il détermine qu'une influence extérieure a rendu la course inéquitable.

## **15. Changer le parcours pour une nouvelle force ou direction du vent**

**15.1** Changement de la direction du vent :

- (a) Pour une rotation persistante de 10° ou moins, le parcours ne sera pas changé sauf s'il faut s'adapter au courant ou avoir un plein vent arrière.
- (b) Entre 10 et 15°, on devra considérer un changement de parcours vers la nouvelle direction pourvu que le comité soit sûr que la rotation va vraisemblablement durer.
- (c) Avec une bascule persistante de plus de 15°, le comité essaiera de changer le parcours vers le nouveau vent.
- (d) Avec une bascule persistante de plus de 45°, le comité étudiera son influence sur la course. En de telles circonstances, il pourra soit changer le parcours, soit annuler la course.
- (e) Bascules fréquentes et violentes : dans de telles circonstances, le comité peut ne pas être en mesure de changer le parcours suffisamment ou assez rapidement pour conserver à la course le standard requis. Dans ce cas, la course peut être annulée.
- (f) Des changements de courant ou une différence d'angle du courant par rapport au vent peuvent justifier que l'on s'écarte de ces recommandations.

**15.2** Changement de la longueur des bords

- (a) Le comité essaiera de minimiser le nombre de changements de longueur des bords pour atteindre le temps cible. En général, les changements de longueur ne seront faits que s'il s'avère que le temps du premier pour finir s'écartera du temps cible de plus de 20%.
- (b) Un changement de longueur des bords ne sera pas fait pour raccourcir le bord de plus de 50% ou pour l'allonger de plus de 150% de sa longueur initiale.
- (c) Des changements de courant peuvent justifier que l'on s'écarte de ces recommandations.

**15.3** Lors d'un changement de cap du bord suivant (RCV 33), un rectangle rouge ou un triangle vert et le cap compas vers la marque suivante seront affichés (pas de cap compas pour les windsurfs).

## **16. RCV 42 – « Eteint » et « Allumé »**

**16.1** Les limites de vitesse du vent seront telles que stipulées par les règles des classes concernées.

**16.2** Pour éviter de constamment allumer et éteindre la RCV 42, le comité ne fera un changement (ou n'enverra le pavillon O au départ) que s'il pense que la vitesse du vent va vraisemblablement se maintenir sur l'ensemble du parcours au-dessus ou au-dessous de la force spécifiée. Une fois le pavillon O envoyé avec le signal d'avertissement, le comité envisagera un retard si le vent devient inférieur à la limite spécifiée avant le départ. Annexe P5.2(b).

**16.3** Le comité informera l'équipe jury sur l'eau bien avant d'envoyer le signal. Si elle est incapable d'informer le jury, elle ne fera pas de changement.

## **17. Ligne d'arrivée / Procédures d'arrivée**

**17.1** Pour les parcours trapèze, la ligne d'arrivée sera mouillée à 0,15 M de la porte 3.

- 17.2** Pour les parcours LG et LR, la distance entre la ligne d'arrivée et la porte 4 est définie dans le tableau ci-dessous.

Force du vent	4 – 12 nœuds	12 nœuds et plus
Classes dériveurs	0,05 M	0,15 M
Skiffs et planches	0,1 M	0,15 M

- 17.3** La ligne d'arrivée sera mouillée avant que le premier bateau commence le dernier bord.
- 17.4** La ligne d'arrivée sera entre les mâts arborant des pavillons bleus lorsque la ligne est entre des bateaux comités à chaque extrémité, ou entre un mât arborant le pavillon bleu et la marque d'arrivée.
- 17.5** Les pavillons bleus seront envoyés (sans signal sonore) quand le premier bateau contourne :
- (a) la marque 2 pour la dernière fois dans le cas de parcours trapèze ; ou
  - (b) la marque 1 pour les parcours au vent/sous le vent ; ou
  - (c) la porte 4B/4T pour les arrivées au vent.
- 17.6** En cas de changement de parcours tardif pour le dernier bord, le pavillon bleu sera envoyé dès que possible après que la ligne d'arrivée a été mouillée.
- 17.7** La ligne d'arrivée fera approximativement 50 mètres (75 mètres pour les 49er, 49er FX et les Nacra 17) de long, mouillée perpendiculairement à la direction depuis la marque précédente pour les arrivées au large (perpendiculairement à la direction du vent moyen pour les arrivées au vent ou sous le vent). Des télémètres laser seront utilisés pour calculer la longueur de la ligne d'arrivée.
- 17.8** Le(s) pavillon(s) bleu(s) sera(ont) affalé(s) (sans signal sonore) selon ce qui est le plus tôt :
- (a) à l'expiration du temps limite, ou
  - (b) immédiatement après que le dernier bateau a fini.
- 17.9** Il y aura deux viseurs de ligne sur chaque bateau arrivée. Chaque fois que possible, au moins l'un des viseurs de ligne sur le(s) bateau(x) arrivée sera un WS RO.
- 17.10** Chaque viseur utilisera un dispositif mobile d'enregistrement pour enregistrer l'ordre d'arrivée.
- 17.11** Si l'on utilise des bandes, elles seront étiquetées et conservées jusqu'à après la fin de l'épreuve. Si des enregistreurs numériques sont utilisés, l'enregistrement quotidien sera sauvegardé et indexé pour être retrouvé facilement.
- 17.12** Chaque bateau arrivée devra également prévoir une trace écrite de l'ordre d'arrivée.
- 17.13** Les concurrents et leurs entraîneurs, peuvent écouter l'(les) enregistrement(s) et consulter les traces écrites de leurs arrivées. L'heure et le lieu pour ce faire seront affichés sur le tableau officiel d'information.

## **18. Demandes de réparation**

- 18.1** Si le comité estime qu'il a pu commettre une erreur qui affecte l'issue de la course et pour laquelle une réparation est possible, il peut demander réparation pour le(s) bateau(x) potentiellement affecté(s).

Le comité envisagera de demander réparation pour un bateau s'il est convaincu que le score d'un bateau a été aggravé de manière significative par l'action d'un bateau officiel.

## **19. Réclamations du comité de course**

- 19.1** Puisque la responsabilité de réclamer pour les infractions appartient en premier lieu aux concurrents, le comité en principe ne réclamera pas contre un bateau.

## 19.2 Le comité pourra réclamer contre un bateau dans les circonstances suivantes

- (a) Une infraction à une instruction de course pour laquelle un autre bateau ne peut pas réclamer ;
- (b) Une apparente infraction à la sportivité (RCV 2) ;
- (c) Une pénalité non effectuée après avoir sciemment touché une marque sans réclamer contre un autre bateau (ne s'applique pas aux windsurfs) ;
- (d) Un parcours non effectué (RCV 28).

## 20. GPS

**20.1** Tous les bateaux du comité (signaux, viseur, arrivée et pointeurs) seront équipés d'un dispositif GPS.

**20.2** Tous les appareils GPS seront réglés pour afficher :

- (a) Les distances en milles nautiques (M).
- (b) L'heure réglée sur la zone locale, au format 24 heures.
- (c) Le cap compas en magnétique.
- (d) Latitude et longitude en degrés, minutes et dixièmes de minutes (exemple : 39° 27.928 Nord, 034° 17.464 Est).
- (d) Géodésie WGS 84.

## 21. Signaux de bras

Pour aider les bateaux de sécurité, utiliser les signaux de bras suivants :

### J'ai besoin d'assistance

Signaux main ouverte  
à bout de bras



### Je vais bien et n'ai pas besoin d'assistance

Faire un O en plaçant la main sur la tête



## 22. Utiliser les bateaux accompagnateurs pour participer à la sécurité

La rédaction standard des instructions de course pour demander aux bateaux accompagnateurs de participer aux opérations des secours sera :

« Quand le comité de course envoie le pavillon V accompagné de signaux sonores répétitifs, tous les bateaux organisation et accompagnateurs doivent se mettre sur le canal radio du comité de course du rond pour écouter les instructions de recherche et de secours. Le comité de course annoncera « Pavillon Victor » sur le canal VHF correspondant ».

## 23 Atténuation de la chaleur et périodes de repos

L'indice de température au thermomètre-globe mouillé (Wet Bulb Globe Temperature WBGT) est un type de mesure de la température apparente qui mesure le stress dû à la température en plein soleil, qui prend en compte la température, l'humidité, la vitesse du vent, l'angle des rayons du soleil et la couverture nuageuse (rayonnement solaire).

En cas de chaleur excessive, les recommandations sont les suivantes.

Les mesures du WBGT seront faites toutes les 20 minutes sur le bateau comité, à une hauteur de 2 m, en dehors de toute surface de réflexion (pont, mât, structures, surface de l'eau, etc...), exposée au vent et non interrompue par une ombre, si la chaleur est un problème.

- Quand les mesures sont inférieures à 29°, les périodes de repos seront normalement d'approximativement 10 minutes. Ceci depuis l'arrivée du dernier bateau jusqu'à l'envoi du pavillon Orange pour la course suivante.
- Pour une mesure de WBGT entre 29° et 32° la période de repos sera allongée à 20 minutes, avec un minimum de 10 minutes recommandé.
- Pour une mesure de 32° ou plus, les courses seront suspendues, et les concurrents vraisemblablement renvoyés à terre sauf si selon les observations (établissement de la brise, couverture nuageuse attendue, etc...) annoncent une baisse imminente de la température.

#### **24 Facteurs environnementaux**

Quand des facteurs environnementaux (Eclairs, tempête soudaine, etc...) imposent une évacuation immédiate de la zone de course vers la terre, les Instructions de course doivent être rédigées comme suit :

Quand les pavillons AP sur H ou N sur H sont envoyés depuis un bateau du comité de course, tous les bateaux doivent retourner immédiatement à terre et attendre de nouveaux signaux (Ceci modifie les signaux de course AP/H et N/H).

## **Annexe 1 – Les rôles des comités de course World Sailing**

### **Le comité de course WS**

La charte olympique du CIO établit que les fédérations internationales sont responsables du contrôle technique et de la gestion de leurs sports (Règle 57 de la charte olympique).

Les WS RO travailleront étroitement avec les CRO désignés par l'autorité organisatrice. Les WS RO sont disponibles pour assister aux instructions des réparations en tant que témoins pour le comité.

Le PRO doit agir en tant que « chef » des WS RO et est responsable des courses sur toutes les zones de course.

### **Le comité de rond**

Le CRO est responsable de la gestion de son équipe et de la direction des courses.

Les CRO sont responsables de la gestion de toutes les procédures de sécurité.

Le CRO n'agira pas sur les points suivants (modifiés ou non par les instructions de course) sans l'approbation du WS RO pour sa zone de course :

- (a) Retard (RCV 27.3) ;
- (b) Choix, emplacement, configuration du parcours, et durée de la course ;
- (c) Si la ligne de départ doit être déplacée ou ajustée (RCV 27.2) ;
- (d) Décisions sur la ligne de départ (OCS et rappels (RCV 29), pénalités de départ (pavillon noir – RCV 30)) ;
- (e) Changer le parcours/déplacer des marques – adapter le parcours à une nouvelle force ou direction du vent (RCV 33) ;
- (f) Annulation (RCV 27.3, 32 et 35) ;
- (g) RCV 42 « allumer » et « éteindre » (article 16) ;
- (h) Déterminer la position de l'arrivée (article 17) ;
- (i) Corriger des erreurs mineures de classement (RCV 90.3(c)) ;
- (j) Demander réparation pour un bateau (article 18) ;
- (k) Réclamer contre un bateau (article 19) ;
- (l) Imposer une pénalité (RCV 90.2, A5) ;
- (m) Modifier les instructions de course ou l'avis de course ;
- (n) Zones de course devant être utilisées ; et
- (o) Programme.

Le WS RO peut agir sur ces points, auquel cas le CRO devra se soumettre à ses décisions. Il peut également agir s'il (elle) estime que la gestion de course ne se fait pas selon les règles, ou pour toute autre raison affectant directement la sécurité ou l'équité de la compétition.

**Annexe 2 – Formulation à utiliser dans les instructions de course pour le système de départ**

**12 LE DEPART**

- 12.1 La ligne de départ sera entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau comité à tribord et soit
- 12.1.1 le côté parcours d'une marque de départ gonflable à tribord, ou
- 12.1.2 un mât arborant un pavillon orange sur le bateau comité à l'extrémité bâbord.
- 12.2 Une bouée peut être attachée au mouillage du bateau comité départ à une distance légèrement au-delà du tirant d'eau des bateaux en course. Les concurrents, à aucun moment, ne doivent passer entre cette bouée et le bateau comité départ. Cette bouée fait partie du mouillage du bateau comité. [DP]
- 12.3 Au cours d'une séquence de départ, les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ. La zone de départ est un rectangle de 50 mètres autour de la ligne de départ et des marques dans toutes les directions. [DP]
- 12.4 La RCV 26 et le signal préparatoire dans Signaux de course sont supprimés. Le départ des courses sera donné selon les signaux suivants. Les temps doivent être pris à l'envoi des signaux visuels. Ceci modifie la RCV 26 et Signaux de course.

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel envoyé	Signal visuel affalé	Signal sonore	Signification
10+	Pavillon orange de ligne de départ		Un	Signal d'attention la course va bientôt partir
6	Pavillon de série, P ou pénalité de départ si nécessaire (U ou Noir) Règle 42 (O si applicable)		Pas de signal	Classe à partir et règles applicables
5	Pavillon blanc avec n° 5		Un	Signal d'avertissement
5	Pavillon bleu avec n° 4	Blanc	Un	Signal préparatoire
3	Pavillon rose avec n° 3	Bleu	Un	Trois minutes
2	Pavillon rouge avec n° 2	Rose	Un	Deux minutes
1	Pavillon jaune avec n° 1	Rouge	Un long	Une minute
0	Pavillon vert	Jaune	Un	Signal de départ
+ 1		Vert et Série, P, U, Noir et O	Pas de signal	

- 12.5 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, le pavillon orange de ligne de départ sera envoyé avec un signal sonore au moins 5 minutes avant le signal d'avertissement.

### Annexe 3 – Points concernant les Medal races

A3.1 Le premier départ se fera sous pavillon P. C'est-à-dire sans appliquer de pénalité de départ.

A3.2 Ajouter 12.7 aux instructions de course à propos du départ.

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel envoyé	Signal visuel affalé	Signal sonore	Signification
8+	Pavillon orange de ligne de départ		Un	Signal d'attention la course va bientôt partir
4	Pavillon de série P ou pénalité de départ si nécessaire (U ou Noir) Règle 42 (O si applicable)			Classe à partir et règles applicables
3	Pavillon rose avec n° 3		Un	Trois minutes
2	Pavillon rouge avec n° 2	Rose	Un	Deux minutes
1	Pavillon jaune avec n° 1	Rouge	Un long	Une minute
0	Pavillon vert	Jaune	Un	Signal de départ
+ 1		Vert et Série, P, U, Noir et O	Pas de signal	

A3.3 Pendant les courses si la réparation n'est pas possible, le comité annulera la course s'il estime que ses actions, celles de l'autorité organisatrice ou d'un bateau qui n'est pas en course ont affecté l'équité de la course.

