

Définition *prendre le départ*

- **Sur un départ portant sous spi? On vise l'appendice de gréement? Thomas Marmonteil**

La définition de *prendre le départ* s'applique à toutes les courses, quelle que soit l'orientation de la ligne de départ par rapport au vent

Comme pour une arrivée, le comité de course doit donc maintenant prendre la coque comme référence pour viser la ligne de départ

- **Pourquoi dans la définition prendre le départ fait on référence à la 30.1 et pas aux autres .2.3.4 ? Etienne Chabry**

Un bateau qui enfreint la RCV 30.1 peut réparer sans que son classement soit aggravé par une pénalité contrairement aux RCV 30.2, 30.3 ou 30.4

- **Un bout dehors fait-il partie de la coque ? Ludovic Bueno**

La **Q&R 2021.002** du 04 janvier 2021 répond à cette question :

« La règle F.1.4(c)(i) des Règles d'Equipement des Voiliers définit les bout-dehors comme des espars de coque. La règle F.1.4(c) des Règles d'Equipement des Voiliers définit les espars de coque comme des espars fixés à la coque. La définition de coque dans les Règles d'Equipement des Voiliers exclut les espars de coque, donc les bout-dehors, qu'ils soient fixes ou rétractables, ne font pas partie de la coque ».

- **Les delphinières intégrées à la coque font elles partie de la coque ? Jean-Claude Lancou**

Les règles de World Sailing ne définissent pas les delphinières. Celles-ci peuvent avoir plusieurs fonctions comme :

- Porte-davier qui permet d'écartier la chaîne de l'étrave,
- Amurer un spi ou gennaker,
- Plate-forme d'embarquement de l'étrave,
- ...

Lorsque qu'une delphinière permet d'amurer un spi ou un gennaker, elle répond à la définition du bout dehors tel que défini dans la REV F.1.4 (c) i. C'est un espar de coque. La définition de coque dans les REV exclut les espars de coque donc les bout dehors. Cf. Q&R 2021.002

Lorsque qu'une delphinière a la fonction de porte davier ou comme de plateforme d'embarquement, elle est considérée comme accastillage tel que défini dans la REV C.7.1 (b) Accastillage :

« Un dispositif, incluant tout accastillage associé, qui ne fait pas partie de la structure du bateau mais est stratifié ou fixé à la coque... ».

La définition de coque dans les REV exclut l'accastillage stratifié ou fixé à la coque.

Définition de *finir*

- **Pour finir il faut que la totalité de la coque ait franchi la ligne d'arrivée ? Baudoin Delaunois**

Non, la définition parle « d'une partie quelconque de sa coque » qui coupe la ligne.

- **Si pour finir l'on ne parle que de la coque, quid d'un bateau dessalé qui passe la ligne d'arrivée les équipiers nageant derrière? Patrick Longuet**

La RCV 48.2 précise « Une personne quittant le bateau par accident ou pour nager doit être revenue en contact avec le bateau avant que l'équipage ne reprenne la navigation du bateau vers la *marque* suivante. »

Définition de *marque*

- **Un semi rigide fixé sur le côté d'un bateau comité fait-il partie de la marque de départ ? Paul Bastard**

Oui, il est intentionnellement attaché au bateau qui est une marque.

Note : Il est important que le comité de course veille à ne pas perturber les concurrents par des actions qui ne sont pas nécessaire. Laisser un semi rigide amarré au bateau comité n'est peut-être pas une bonne pratique. S'il ne peut pas faire autrement, le comité doit faire en sorte de minimiser cette interférence en amarrant le bateau intelligemment en fonction du vent et du courant.

Signaux de course

- **Le pavillon Orange doit-il être visible à l'arrivée ? Eric Dommage**

Non, les signaux de course définissent le pavillon bleu pour identifier une extrémité de la ligne d'arrivée

- Donc le pavillon orange est sur le mat du bateau comité sur la ligne de départ et bleu pour l'arrivée. Mais le totem ou le bateau viseur qui sont situés de l'autre côté de la ligne doivent donc aussi avoir un pavillon orange au départ et bleu à l'arrivée du coup ? **Huguette Kreuzer**

Note :

- Dans le cas d'une ligne de départ entre 2 bateaux, les 2 doivent porter un pavillon Orange pour identifier le mat de visée. Si le bout de ligne est une bouée, il n'est pas nécessaire qu'elle arbore un pavillon Orange, il suffit de décrire cette marque dans les IC.
- Dans le cas d'une ligne arrivée entre 2 bateaux, les 2 doivent porter un pavillon Bleu pour identifier le mat de visée. Si le bout de ligne est une bouée, il n'est pas nécessaire qu'elle arbore un pavillon Bleu, il suffit de décrire cette marque dans les IC.

RCV 25, 89 et 90-Mise à disposition/publication AC/IC

- **Publication par moyens informatiques ne veut pas dire publication immatérielle. Eric Dommage**

La RCV 25 parle de « mise à disposition » sans en préciser les moyens. A chacun de voir si tous les bateaux ont eu la possibilité d'avoir accès aux documents de course IC/AC à disposition.

La RCV 89.2 (a) dit que « L'autorité organisatrice doit publier un avis de course conforme à la règle J1 ».

La RCV 90.2 (a) dit que « Le comité de course doit publier des instructions de course écrites conformes à la règle J2 »

Dans ces deux dernières règles, « publier » doit être compris au sens étymologique « Rendre quelque chose public, le faire connaître officiellement ».

Si un bateau n'a pas eu accès aux informations, il pourrait, sous réserve des conditions précisées par la RCV 62, demander réparation. Le jury cherchera si les dispositions des RCV citées ci-dessus ont été respectées.

RCV 35 Temps limite de course et scores et RCV 90.3 Classement

- **Quels points sont attribués quand aucun des bateaux n'effectuent le parcours ? Antoine Bazin**

Aucun, il n'y a pas eu de course.

La RCV 35 précise au début de la première phrase les conditions d'attribution des points: « Si un bateau prend le départ, effectue le parcours et finit dans le temps limite de cette course s'il y en a un, tous les bateaux qui finissent doivent recevoir les points correspondant à leur place d'arrivée sauf si la course est annulée.

La RCV 90.3 (a) « Une course doit donner lieu à un classement si elle n'est pas annulée et si un bateau prend le départ, effectue le parcours et finit dans le temps limite de la course, s'il y en a un, même s'il abandonne après avoir fini ou est disqualifié. »

Note : En Match Race selon le Call N10, si les 2 bateaux ont effectué le même parcours (mais pas le bon), le comité classe les bateaux dans l'ordre d'arrivée.

Signaux de course-Pavillon V - RCV 37- Instructions de recherches et de sauvetage

- **Par les IC on peut donc signaler que le V ne concerne pas les coureurs ??**
- **Devrons nous écrire un article dans les IC du style : « quand Pavillon V hissé : ne concerne pas les concurrents sur l'eau » par exemple lors d'une régata en dériveur ? Paul Bastard**

La définition du pavillon V dans les signaux de course et la rédaction de la RCV 37 disent que « tous les bateaux et tous les bateaux officiels et accompagnateurs doivent, si possible, veiller le canal de communication du comité de course pour les instructions de recherches et de sauvetage. »

C'est une obligation qui concerne tous les acteurs présents sur l'eau et implique le concours de tous en cas de besoin.

Cette obligation prend en compte toutes les pratiques puisque veille du canal de communication du comité de course « si possible ».

Les dériveurs et autres bateaux qui ne sont pas équipés de moyens de communication sont donc de fait exemptés de cette veille.

Si les bateaux sont équipés, ils doivent veiller le canal, ce qui n'implique pas obligatoirement une action, mais ils sont informés de la situation, et peuvent éventuellement contribuer à la sécurité si nécessaire.

C'est au comité de course de donner les instructions, qui peuvent être ciblées vers tel ou tel bateau, catégorie de bateau, etc.

Cette règle concernant la sécurité, il ne semble pas souhaitable de la modifier dans les documents de course.

RCV 47-Evacuation des détritrus

- **Quid des brins de laine pour ferler les spis avec la 47 ? Sont-ils interdits complètement ?**
Georges Korhel

Leur utilisation n'est pas interdite, mais leur rejet l'est, puisqu'on ne peut pas soutenir que lors d'un envoi de spi l'équipage ne peut pas ignorer qu'ils finiront dans l'eau. C'est donc « intentionnel ».

Note : la RCV 47 a été ajoutée dans la RCV 86.1 (b) « L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une règle de course mais pas la règle 76.1 ou 76.2, ni l'annexe R, ni une règle citée dans la règle 86.1(a). »

La RCV 47 est listée dans la RCV 86.1 (a), donc ne peut plus être modifiée par l'AC ou les IC

RCV 50- Vêtements et équipement du concurrent

- **Les 8kg d'équipements permettent-ils le port d'un lest intégré à cet équipement ?**

- **François Rougier**

- La RCV 50.1 (a) précise que « Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids ». L'ajout d'un lest intégré à cet équipement est donc interdit.

Note : La RCV 50.1 (a) est modifiée

- dans l'annexe B-Règles de course en flotte windsurf :
(a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids. Cependant, un concurrent peut porter un récipient à boisson qui doit avoir une capacité maximale d'1,5 litre.
- Dans l'annexe F-Règles de course kiteboards
Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids. Cependant, un concurrent est autorisé à porter un récipient à boisson, qui doit avoir une capacité minimale d'un litre et qui ne doit pas peser plus d'1,5 kilogramme quand il est plein.

- **RCV 50.1 (c)-Respect de la norme ISO 10862 en kite ? Paul Bastard**

Cette RCV qui impose le respect de cette norme ne prendra pas effet avant le 1^{er} janvier 2023. Elle n'est pas modifiée dans l'annexe F et est donc supposée s'appliquer également en Kiteboard.

RCV Annexe A – Abréviation NSC et DNF

- **Le comité de course comprend bien le bateau comité, + les mouilleurs au vent ou les viseurs ? Jean-Luc Richard**

Les RCV parlent du « comité de course » dans son ensemble et pas de postes spécifiques, tout comme pour « l'Autorité organisatrice » ou le « jury ».

Un comité de course est une équipe donc toutes les actions (ou non action) d'un de ses membres sont des actions du comité de course

- **Quid de l'abréviation DNF ? Est-elle encore utile par rapport à NSC ? Pascal Gremion**

Il faut comprendre les abréviations par rapport aux définitions :

- Un bateau qui a *pris le départ, effectué le parcours* et *finit* sera classé
 - A sa place d'arrivée
- Un bateau qui n'a pas *pris le départ* sera classé
 - DNC s'il n'est pas venu sur la zone de départ
 - DNS si il est venu mais n'a pas pris le départ
- Un bateau qui a *pris le départ, finit* sans avoir *effectué le parcours* sera classé
 - NSC
- Un bateau qui a *pris le départ, effectué le parcours* mais n'a pas *fini*
 - DNF

Note : Dans l'annexe A, le nombre de points est le même pour tous les bateaux qui ne sont pas classés. L'enjeu est donc moindre. La bonne utilisation des abréviations permettent d'exprimer clairement ce qui s'est passé.

- **Pour les NSC, faut-il remplir la fiche (comme pour un BFD ou autre)? Patrick Longuet**

La RCV 90.3 (a) Classement dit que :

« Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou série comme prévu dans l'annexe A, sauf si l'avis de course ou les instructions de course spécifient un autre système. »

Tant qu'il n'y a pas de réclamation, Il n'y a aucune obligation de remplir une fiche quelconque dans les RCV. Il y a juste une obligation de publier un classement.

Le score d'un bateau, quel qu'il soit doit être publié (pour information, et pour lui permettre d'éventuellement demander réparation).

Il est possible de remplir un formulaire spécifique pour ceux qui le souhaitent.

L'abréviation NSC dans le classement de la course suffit pour information.

- **Faut-il afficher les NSC sur le tableau ligne d'arrivée comme les BFD ? Eric Dommage**

La seule obligation d'affichage de numéros de voile sur l'eau est mentionnée dans la RCV 30.4, affichage des BFD après un rappel général (car ils ne doivent pas reprendre le départ).

Par contre, l'affichage des OCS, ZFP, UFD et BFD est une bonne pratique (précisée d'ailleurs dans les Directives et Recommandations de la CCA), car l'information peut être importante pour qu'un bateau (que ce soit le bateau pénalisé ou les autres bateaux) puissent gérer leur prise de risque et leur tactique dans les courses suivantes.

Il en va de même pour les NSC, un bateau ne s'étant peut-être pas rendu compte de sa situation, c'est une bonne pratique de l'afficher sur le bateau comité avant un nouveau départ.

Réponses collectives de la Commission Centrale d'Arbitrage et de tous les intervenants