



RECOMMANDATIONS POUR LA GESTION DE COURSE EN FLOTTE POUR LES COMPETITIONS WORLD SAILING

Janvier 2024



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris

Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre

de l'I.S.A.F, du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72



PARTENAIRE
MAJEUR



PARTENAIRE
OFFICIEL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris

Tél : 01 40 60 37 00 - www.ffvoile.fr

Contenu

1.	Définitions.....	3
2.	Principes généraux.....	3
3.	Temps / chronométrage / modifications du programme	3
4.	Conditions météorologiques pour être en course	3
5.	Les parcours.....	4
6.	La ligne de départ.....	5
7.	Procédure de départ.....	5
9.	Retarder une course pendant la procédure de départ.....	6
10.	Rappels.....	7
11.	Annulation.....	7
12.	Changer le parcours pour une nouvelle force ou direction du vent.....	9
13.	RCV 42 – « Eteint » et « Allumé ».....	9
14.	Ligne d'arrivée / Procédures d'arrivée.....	9
15.	Demandes de réparation.....	10
16.	Réclamations du comité de course	10
17.	GPS – se reporter à la section H5 du RMM et à l'annexe 1, paragraphe 5.....	11
18.	Atténuation de la chaleur et périodes de repos	11
19.	Annexe 1 – Les définitions et les rôles des officiels de course World Sailing	12
20.	Annexe 2 –Système de départ numérique	14
21.	Annexe 3 – Recommandations relatives aux technologies numériques pour les compétitions approuvées par World Sailing	15

**RECOMMANDATIONS POUR LA GESTION DE COURSE POUR LES COMPÉTITIONS
OLYMPIQUES ET MONDIALES WORLD SAILING**
COURSES EN FLOTTE

Note : ces recommandations sont des conseils pour le comité de course. Ne pas les respecter ne constitue pas un motif à réparation. Ces dispositions sont recommandées pour toutes les grandes compétitions.

1. Définitions

- 1.1. L'annexe 1 explicite les rôles respectifs du PRO, du WS IRO, du WS RO et du CRO.
- 1.2. Les intentions du comité sont exprimées par l'emploi du futur.

2. Principes généraux

- 2.1. Ces recommandations sont applicables pour tous les parcours et tous les temps cibles.
- 2.2. Le manque de temps ou de courses validées n'est pas une raison pour s'écartez de ces recommandations.

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. Lorsque deux courses s'enchaînent, l'intervalle entre la fermeture de la ligne d'arrivée et le nouveau signal d'avertissement pour ce groupe sera normalement d'au moins 5 minutes. Cet intervalle peut être modifié en fonction des conditions et de la classe.
- 3.5. S'il est peu probable que des courses puissent être disputées un jour à venir, le programme peut être modifié afin de courir davantage de courses dans la même journée. Le nombre de courses effectuées ne pourra pas avoir plus d'une course d'avance sur le programme, et tout changement sera communiqué la veille de son entrée en vigueur.

4. Conditions météorologiques pour être en course

- 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 de course n'attendra pas que le vent « se stabilise ». 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 du comité de course à la dérive.
- 4.5. La vitesse moyenne du vent sera déterminée sur une période de cinq minutes.
- 4.6. Le départ des courses ne sera pas donné dans un vent moyen inférieur à 5 nœuds (6 nœuds pour les Formula Kite et IQFOIL) établis sur l'ensemble du parcours. Cette valeur minimum peut être augmentée s'il existe un fort courant dans la zone de course ou pour certains types de compétitions de classe.
- 4.7. Le départ des courses ne sera pas donné dans un vent moyen supérieur à 25 nœuds. (30 nœuds pour les Formula Kite et IQFOIL). 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 des courses ne sera pas donné si la visibilité réduite empêche le comité de course de viser la ligne de départ et d'identifier les départs prématués. 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. Formula Kite – La moyenne du vent peut être inférieure à 6 nœuds dans la zone de mise à l'eau, mais le comité de course, en coordination avec le beach master, s'assurera que tous les concurrents ont une possibilité équitable de mettre à l'eau et de quitter la plage en sécurité. Sinon, les courses seront retardées.
- 4.10. Formula Kite – Lors d'un changement significatif de la vitesse du vent, les concurrents auront la possibilité de changer d'aile (cela s'applique principalement lorsqu'on court en une seule flotte. Lorsqu'on fait tourner plusieurs flottes, les concurrents ont normalement assez de temps pour changer d'aile avant leur prochain départ). Le comité de course enverra alors AP/H (et AP à terre). AP à terre sera affalé dès que possible.
- 4.11. Les recommandations de vent pour IQFOiL sont les suivantes :
 - ❖ (a) Sprint Slalom – vent de 6 à 15 nœuds.
 - ❖ (b) Course Racing & Marathon – vent minimal de 9 nœuds.

5. *Les parcours*

- 5.1. Le comité de course 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. Sur les parcours Formula Kite, la marque de protection sera mouillée à environ 70 m directement sous le vent de la marque au vent.
- 5.4. 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.
- 5.5. L'angle du largue est de 100° du vent pour les IQFOiL et les Formula Kite, 110° du vent pour les bateaux sans spinnaker et de 120° du vent pour les bateaux avec spinnaker.
- 5.6. Les portes feront environ 10 longueurs de coque en largeur (70 mètres pour les IQFOiL et les Formula Kite), mouillées perpendiculairement au vent moyen.

- 5.7. 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. Elles seront mouillées approximativement à 0.05 miles au-dessus de la ligne de départ.

6. *La ligne de départ*

- 6.1. Les lignes de départ au vent seront généralement mouillées perpendiculairement au vent moyen (Formula Kite – la ligne de départ sera généralement mouillée avec un angle de 5° vers la marque d'extrémité de ligne). Le courant, le côté favorable du parcours, les variations de vent attendues et d'autres paramètres peuvent justifier de s'écartez de cette recommandation afin d'obtenir une répartition équilibrée sur la ligne de départ.
- 6.2. 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
IQFOIL Départ au près	2,2	3
IQFOIL Départ au largue	7 m par concurrent, minimum 60 m	
ILCA 7	4,24	1,5
ILCA 6	4,24	1,5
470	4,7	1,5
420	4,2	1,5
49er/49er FX	4,9	2
29er	4,4	2
Nacra 17	5,25	2
Nacra 15	4,7	2
Formula Kite	8 - 10 m par concurrent, minimum 150 m	

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

- 6.3. Pour les Medal Races avec 10 bateaux, la longueur de la ligne de départ sera d'environ 100 mètres pour toutes les classes, sauf pour les Nacra 17 où elle doit être d'environ 150 mètres.

7. *Procédure de départ*

- ❖ 7.1 Le système de départ numérique figurant en Annexe 2 sera utilisé pour tous les départs lors des compétitions en configuration « stade » avec public ou lorsqu'il y a une couverture médiatique en direct. Pour tous les autres départs, la règle 26 des RCV sera utilisée.
- ❖ 7.2 Le pavillon U (règle 30.3 des RCV) sera utilisé pour la première tentative de départ de chaque course, sauf pour les départs au largue, où le pavillon noir sera utilisé.
- ❖ 7.3 Pour les Medal Races, le pavillon P sera utilisé pour la première tentative (pavillon noir pour Formula Kite et iQFOiL).

- ❖ 7.4 En cas de retard ou de rappel général causé par la longueur ou l'angle de la ligne de départ, le comité de course ajustera la ligne de départ et effectuera une nouvelle tentative en utilisant le même signal préparatoire.
- ❖ 7.5 Si le comité de course estime que le report ou le rappel général n'est pas dû à la ligne de départ, il utilisera le pavillon noir pour chaque tentative suivante. Le pavillon noir ne sera utilisé que lorsque les rappels généraux sont causés par les bateaux eux-mêmes ou par des oscillations rapides du vent, et non par les actions du comité de course.

8. Visée de la ligne

- ❖ 8.1 Le comité de course visera la ligne de départ depuis chaque extrémité.
- ❖ 8.2 Lorsque des représentants de World Sailing pour le parcours sont désignés, ils contrôleront la ligne de départ avec un autre membre du comité de course.
- ❖ 8.3 Chaque contrôleur de ligne utilisera un dispositif d'enregistrement vocal portatif et enregistrera sans interruption à partir d'au moins 90 secondes avant le signal de départ jusqu'à après tout élément notable après le départ. Un commentaire de tout élément pertinent sera enregistré (tels que des bateaux proches de la ligne, des regroupements, etc.).
- ❖ 8.4 Les concurrents notés UFD ou BFD, ainsi que leurs accompagnateurs, pourront consulter les enregistrements du ou des départs concernés.

9. Retarder une course pendant la procédure de départ.

- 9.1 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.
- 9.2 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) Une réduction de la visibilité qui empêche le comité de viser la ligne de départ ou d'identifier les départs prématurés,
 - (f) Un changement de conditions pour le pavillon O,
 - (g) Formula Kite uniquement : lorsque plus de 15% des concurrents tentent de prendre le départ sur le bord opposé à celui de la majorité de la flotte,
 - (h) IQFOIL : la flotte entière qui ne vole (foil) pas,
 - (i) D'autres facteurs susceptibles d'affecter l'équité de la course.
- 9.3 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.
- 9.4 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).

10. Rappels

- 10.1 Le comité de course enverra un rappel général s'il estime que des bateaux non identifiés étaient du côté parcours de la ligne.
- 10.2 Lorsque le pavillon U est utilisé, si un rappel général devient nécessaire en raison de bateaux non identifiés du côté parcours de la ligne tôt dans la minute précédant le signal de départ, un retard sera signalé immédiatement. Si le comité de course est satisfait que la ligne de départ était équitable, alors le départ suivant utilisera le pavillon noir.
- 10.3 Sauf après un rappel général sous pavillon noir (lorsque les exigences de la règle 30.4 des RCV seront respectées), les numéros de voile des bateaux notés UFD ou BFD seront affichés sur le bateau de départ après que les bateaux ont pris le départ, ou, dans le cas de plusieurs poules sur le même parcours, après que la dernière poule de cette séquence de départs a pris son départ.
- 10.4 Si une erreur de procédure est découverte après le signal de départ (par exemple un problème de chronométrage), le comité de course peut annuler la course (en envoyant le pavillon N). Dans ces circonstances, le comité de course ne signalera pas de rappel général.
- 10.5 Lorsque le pavillon P est utilisé (medal race), si le comité de course est satisfait que tous les bateaux du côté parcours de la ligne ont été identifiés, un rappel individuel sera signalé. En aucun cas un rappel individuel ne sera signalé plus de 5 secondes après le signal de départ.

11. Annulation

- 11.1 Durant la première moitié du premier bord, le comité de course peut annuler en cas de bascule persistante du vent de plus de 25 degrés. Ensuite, il laissera la course se poursuivre s'il est en mesure d'adapter le parcours aux nouvelles conditions.
- 11.2 Visibilité : le comité de course envisagera d'annuler une course s'il estime que la réduction de visibilité affecte sa capacité à gérer la compétition en toute 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.

- 11.3 Effondrement du vent : le comité de course peut annuler lorsque le bateau de tête a peu de chances d'effectuer le parcours dans le temps limite compte tenu des conditions de vent à ce moment-là.
- 11.4 Une fois une course lancée, le comité de course ne l'annulera pas simplement parce que la moyenne du vent dépasse les limites annoncées. Il envisagera l'annulation seulement s'il n'est plus en mesure de gérer la compétition en sécurité.
- 11.5 Le comité de course peut annuler lorsqu'un nouveau vent a inversé la flotte.
- 11.6 Le comité de course fera tout son possible pour empêcher que d'autres navires n'interfèrent avec la compétition. Il envisagera d'annuler s'il estime qu'une influence extérieure a rendu la course injuste.
- 11.7 Pendant les courses, lorsque la réparation n'est pas disponible, le comité de course annulera s'il est satisfait que les actions du comité de course ou de l'autorité organisatrice ont affecté l'équité de la course.
- 11.8 Différences dans les recommandations d'annulation pour les IQFOIL:
 - a. Lorsque toute la flotte ne vole (foil) pas pendant plus de 20 secondes, la course sera annulée.
 - b. De plus, en cas de vent faible en Sprint Slalom et Medal series, la course sera annulée :
 - (i) Lorsque 5 flotteurs, ou un tiers de la poule si ce nombre est inférieur, ne franchissent pas la marque 1 dans les 90 secondes après le signal de départ.
 - (ii) Lorsque 5 flotteurs, ou un tiers de la poule si ce nombre est inférieur, ne terminent pas dans le temps limite (7 minutes pour Sprint Slalom et medal race MR2, 9 minutes pour medal race MR1).
 - c. La course peut être annulée lorsque :
 - (i) Le vent est inférieur à 6 nœuds en Sprint Slalom et medal race MR2.
 - (ii) Le vent est inférieur à 7 nœuds en Course Racing / Marathon / Medal Race MR1 et que les flotteurs doivent encore remonter au vent.
 - d. La course peut être annulée pour toute autre raison rendant la course injuste (par exemple une rotation de vent rendant impossible de parer la marque, une rotation de vent qui inverse la flotte, etc.) ou dangereuse.

12. Changer le parcours pour une nouvelle force ou direction du vent

12.1 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.

12.2 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.

13. RCV 42 – « Eteint » et « Allumé »

- 13.1 Les limites de vitesse du vent seront telles que stipulées par les règles des classes concernées.
- 13.2 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.
- 13.3 Le comité informera l'équipe jury sur l'eau bien avant d'envoyer le signal. Si elle est incapable d'informer le jury, il ne fera pas de changement.

14. Ligne d'arrivée / Procédures d'arrivée

- 14.1 Pour les parcours trapèze, la ligne d'arrivée sera mouillée à 0,15 MN de la porte 3.
- 14.2 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	Moins de 12 nœuds	12 nœuds et plus
Classes dériveurs	0,05 MN	0,1 MN
Skiffs et planches	0,1 MN	0,15 MN
Planches et Formula KITE	0,3 MN	

- 14.3 La ligne d'arrivée sera mouillée avant que le premier bateau commence le dernier bord.
- 14.4 Le pavillon bleu sur le(s) bateau(x) arrivée du comité de course sera envoyé (sans signal sonore) quand le premier bateau contourne :
- la marque 2 pour la dernière fois dans le cas de parcours trapèze ; ou
 - la marque 1 pour les parcours au vent/sous le vent ; ou
 - la porte 4B/4T pour les arrivées au vent.
- 14.5 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 ait été mouillée.
- 14.6 La ligne d'arrivée fera approximativement :
- 50 mètres de longueur pour les ILCA &7 et 470
 - 75 mètres de longueur pour les 49er, 49er FX et les Nacra 17
 - 30 mètres de longueur pour les IQFOIL,
 - 20 mètres de longueur pour les Formula KITE,
- mouillée perpendiculairement à la direction depuis la marque précédente pour les arrivées au largue (perpendiculairement à la direction du vent moyen pour les arrivées au vent ou sous le vent).
- 14.7 Le(s) pavillon(s) bleu(s) sera(ont) affalé(s) (sans signal sonore) selon ce qui est le plus tôt :
- ❖ (i) à l'expiration du temps limite, ou
 - ❖ (ii) immédiatement après que le dernier bateau a fini.
- 14.8 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.
- 14.9 Chaque viseur utilisera un dispositif mobile d'enregistrement pour enregistrer l'ordre d'arrivée.
- 14.10 L'enregistrement quotidien sera sauvegardé et indexé pour être retrouvé facilement.
- 14.11 Chaque bateau arrivée devra également prévoir une trace écrite de l'ordre d'arrivée.
- 14.12 Les concurrents et les accompagnateurs, peuvent écouter l'(les) enregistrement(s) et consulter les traces écrites de leurs arrivées.

15. Demandes de réparation

- 15.1 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).

16. Réclamations du comité de course

- 16.1. Puisque la responsabilité de réclamer pour les infractions appartient en premier lieu aux concurrents, le comité en principe ne réclamera pas contre un bateau.
- 16.2. Le comité pourra réclamer contre un bateau dans les circonstances suivantes :
- 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.
- ❖

17. GPS – se reporter à la section H5 du RMM et à l'annexe 1, paragraphe 5.

18. Atténuation de la chaleur et périodes de repos

Le Wet Bulb Globe Temperature (WBGT) est un type de température apparente, une mesure du stress thermique en plein soleil, prenant en compte : la température, l'humidité, la vitesse du vent, l'angle du soleil et la couverture nuageuse (rayonnement solaire). Lorsque la chaleur excessive peut poser problème, les directives suivantes seront appliquées.

Les mesures de WBGT seront prises toutes les 20 minutes sur le bateau de signal du comité de course, dans un emplacement situé à 2 m de toute surface réfléchissante (pont, mât, structures, surface de l'eau, etc.), exposé au vent réel et non ombragé, dès que la chaleur est considérée comme un problème.

- Lorsque les mesures sont inférieures à 29°, se reporter au paragraphe 3.4 de ces politiques.
- Pour des mesures de WBGT entre 29° et 32°, la période de repos sera augmentée à environ 20 minutes, avec un minimum recommandé de 10 minutes.
- Pour des mesures de WBGT de 32° ou plus, la compétition devrait être suspendue et les coureurs probablement renvoyés à terre, sauf si, d'après les observations (brise thermique en formation, couverture nuageuse attendue, etc.), une baisse imminente de la température est prévue.

19. Annexe 1 – Les définitions et les rôles des officiels de course World Sailing

1 Le comité de course

Le Principal Race Officer, les World Sailing Race Officers, les Course Race Officers et tout le personnel sur l'eau responsable de la gestion des courses.

2 Le Principal Race Officer

Le Principal Race Officer (PRO) doit agir en tant que « chef » des WS Race Officers et est responsable des courses sur toutes les zones de course.

3 Le World Sailing Race Officers

Les World Sailing Race Officers sont des Race Officers internationaux approuvés ou nommés par World Sailing pour exercer des fonctions spécifiques lors d'une compétition.

4 Le World Sailing Course Representative

Le World Sailing Course Representative est un World Sailing Race Officer nommé par World Sailing, responsable du déroulement des courses sur une zone de parcours. Les World Sailing Course Representatives travaillent en étroite collaboration avec les Course Race Officers désignés par l'autorité organisatrice.

Le World Sailing Course Representative représente normalement le comité de course lors des instructions.

5 Le Course Race Officer

Le Course Race Officer est un race officer nommé par l'autorité organisatrice. Les Course Race Officers sont responsables de la gestion de leurs comités de course sur une zone de parcours assignée.

Ils sont responsables de la gestion de toutes les procédures de sécurité.

Un Course Race Officer ne prendra aucune décision concernant les points suivants (que les instructions de course les modifient ou non) sans l'accord du World Sailing Course Representative de sa zone de parcours :

- (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) Position de la ligne d'arrivée ;
- (g) Annulation (RCV 27.3, 32 et 35) ;
- (h) RCV 42 « allumer » et « éteindre » (article 13) ;
- (i) Déterminer la position à l'arrivée (article 14) ;

- (j) Corriger des erreurs de classement (RCV 90.3(c)) ;
- (k) Demander réparation pour un bateau (article 15) ;
- (l) Réclamer contre un bateau (article 16) ;
- (m) Imposer une pénalité (RCV 90.3, A5) ;
- (n) Modifier les instructions de course ou l'avis de course ;
- (o) Zones de course devant être utilisées ; et
- (p) Programme.

20. Annexe 2 – Système de départ numérique

1 Système de départ pour les courses de la série Open, à l'exception de IQFOiL et Formula Kite :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel envoyé	Signal visuel affalé	Signal sonore	Signification
7+	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 (pavillon O/R si applicable)		Pas de signal	Classe à partir et règles applicables
5	Pavillon blanc avec n° 5		Un	Signal d'avertissement
4	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, ou Noir et O/R	Pas de signal	

2 Système de départ pour IQFOiL, Formula Kite et les medal races :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel envoyé	Signal visuel affalé	Signal sonore	Signification
5+	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 (pavillon O/R si applicable)			Classe à partir et règles applicables
3	Pavillon rose avec n° 3	Bleu	Un	Signal d'avertissement
2	Pavillon rouge avec n° 2	Rose	Un	Signal préparatoire
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, ou Noir et O/R	Pas de signal	

21. Annexe 3 – Recommandations relatives aux technologies numériques pour les compétitions approuvées par World Sailing

Pour une utilisation ultérieure