

1. PRÉAMBULE

Un arbitre de club est nommé pour un an par son président de club. Cette nomination est renouvelable. Il peut arbitrer des épreuves de grade 5C ou de grade 5B si aucun arbitre régional n'a pas été nommé sur l'épreuve par la CRA.

2. COMPÉTENCES D'UN ARBITRE DE CLUB

L'arbitre de club doit être capable de gérer une course en relation avec l'autorité organisatrice :

- participation à la rédaction de l'avis de course ;
- participation à la rédaction des instructions de course ;
- gestion de l'ensemble de la course dont il a la charge.

2.1- Parcours construit type banane

Il en existe de différents types. Parcours simple à mouiller pour le comité de course et nécessitant peu de moyen pour le club organisateur :

1 bateau comité, un bateau mouilleur, 2 bouées de parcours identiques, une bouée de changement de parcours éventuel différente et 1 bouée d'arrivée.

Le parcours banane ci-contre a l'avantage de garder le bateau comité sur le même mouillage pendant toute la durée de la course, sauf en cas de parcours réduit.

2.1.1- Mouillage du parcours

Les marques de parcours 1 et 2 sont dans l'axe du vent. La longueur du bord de près peut varier de 1 à 3 nautiques, le nombre de tours sera fonction de la météo, de la durée raisonnable de la course et du type de bateaux inscrits.

2.1.2- Mouillage de la ligne de départ

a. Orientation de la ligne de départ : à 90° du vent relevé sur la zone de départ.

Moyen simple de calcul du cap bateau comité-marque de départ :

Direction du vent -100+10. Si le cap du vent est inférieur à 100°, ajouter 360°.

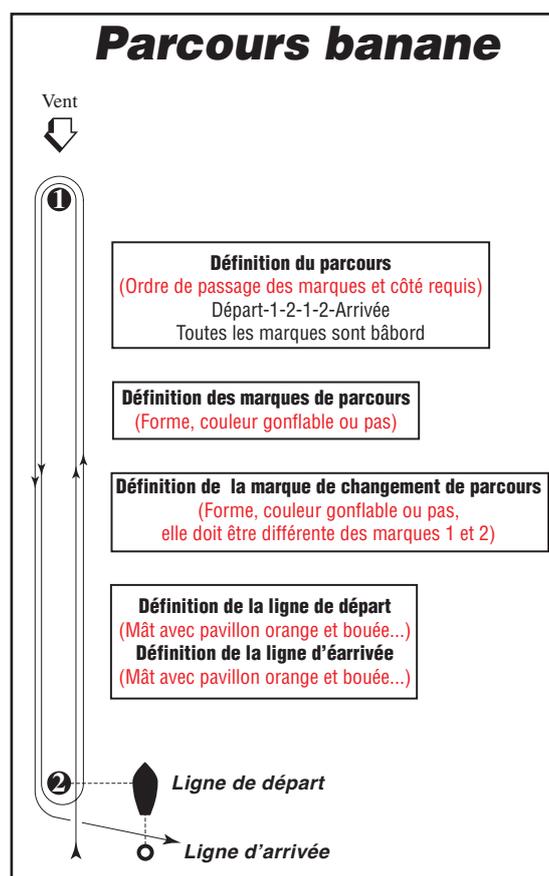
Direction du vent +360-100+10.

Dans un parcours banane, sur un parcours babord, la ligne de départ a toujours la marque de départ à babord et le bateau comité à tribord.

b. Longueur de la ligne de départ : (moyenne des longueurs des bateaux inscrits x nombre de bateaux inscrits) + 25 %. Exemple : 10 bateaux inscrits, longueur moyenne 10 m.

Longueur de ligne : 10x10 = 100 m. En rajoutant les 25 %, la longueur de ligne sera de **125 m**.

c. Calcul de la longueur du parcours : Exemple : parcours banane de 1 nautique de bord de près avec 2 tours : 1x4 = **4 nautiques**.



2.1.3- Réduction de parcours sur un parcours banane

Procédure avec pavillon « S » avec 2 signaux sonores. Pas de pavillon orange, pas de pavillon bleu.

1^{re} option : Le parcours est réduit à la bouée au vent, les concurrents ont parcouru un tour et demi.

Inconvénient : Il faut déplacer le bateau comité à la marque au vent.

Le comité doit pouvoir anticiper et être assez réactif pour mouiller le bateau comité avant l'arrivée du premier concurrent.

2^e option : Le parcours est réduit à la bouée sous le vent à la fin du 1^{er} tour.

Inconvénient : Cette option oblige aussi à déplacer le bateau comité car la ligne d'arrivée doit être perpendiculaire à la direction de la dernière marque. Le parcours est trop court sauf si le bord de près est au moins de 2 nautiques.

2.1.4 Changement de parcours

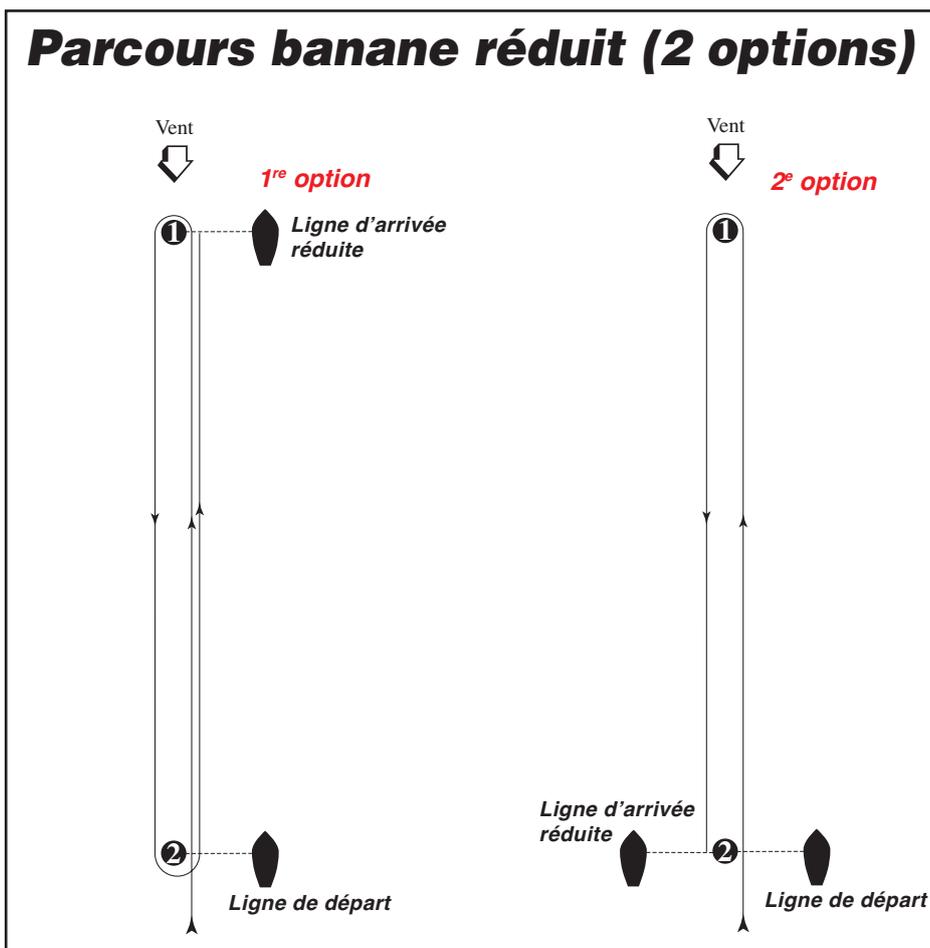
En cas de variation notable de direction du vent (plus de 25-30°), le comité de course doit effectuer un changement de parcours en envoyant sur le bateau comité, mouillé à la marque sous le vent, le pavillon « C » accompagné de signaux sonores brefs à chaque passage de concurrents à la marque 2. Le cap de la bouée de changement doit être affiché sur le bateau comité pendant la procédure de changement. En général, le changement de parcours doit se faire à la fin du premier tour si le changement de direction de vent se maintient. La procédure de changement de parcours doit être lancée avant le passage du premier concurrent sous le vent. La marque initiale au vent (marque n°1) doit rester mouillée. C'est pour cette raison que les caractéristiques de la marque de changement (forme, couleur) doivent être différentes de celles de la marque n°1. Dans le cas contraire, il vaut mieux éviter de faire un changement et annuler la course. Le comité de course évitera de très nombreux problèmes...

2.2- Parcours côtier

Le mouillage d'un parcours côtier ne tient pas trop compte de la direction du vent : il se compose d'un certain nombre de marques à contourner avant l'arrivée. Ces marques peuvent être des bouées gonflables ou des marques fixes.

Si possible, on évitera le contournement de balises du système cardinal ou du système latéral sauf si ce contournement n'offre aucun danger à la navigation pour les concurrents. En cas d'accident le club organisateur serait alors responsable au pénal.

Dans un parcours côtier, selon les possibilités du club organisateur, il vaut mieux orienter la ligne de départ par rapport au vent. Cela évite les départs sous spi qui peuvent générer des problèmes entre les coureurs et pour le comité la visée de ligne sera moins confortable. Les instructions de course peuvent interdire les voiles de portant pendant la procédure de départ.

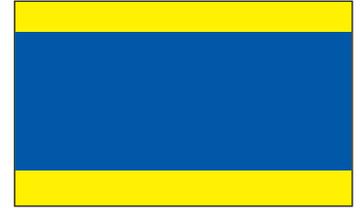


2.2.1- Cas d'un parcours côtier sans bouée de dégagement après le départ

La première marque ou le premier cap à virer est dans l'axe du vent. La ligne de départ sera orientée perpendiculairement à l'axe du vent. L'arrivée sera mouillée perpendiculairement à la direction de la dernière marque ou du dernier cap viré.

2.2.2- Cas d'un parcours côtier avec bouée de dégagement après le départ

Si la première marque ou le premier cap à virer n'est pas dans l'axe du vent, le comité de course doit mouiller une bouée de dégagement différente des marques du parcours, à environ 1 nautique de la ligne de départ. Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon « D », Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord.



Pavillon « D »

La ligne de départ sera orientée comme celle d'un parcours banane. La ligne d'arrivée, perpendiculaire à la direction de la dernière marque mesurera une trentaine de mètres maximum.

2.2.3- Mesure de la longueur d'un parcours côtier

Au bon vieux temps, le calcul de la longueur d'un parcours côtier se faisait avec une carte marine de la région et un compas à pointe sèche, en sachant qu'une minute de latitude sur la carte correspond à un mille nautique, on porte le compas sur le parcours tracé sur la carte.

En 2016, il existe un moyen plus pratique, certes plus onéreux, de mesurer une longueur de parcours sur un PC ou une tablette équipé d'un logiciel de navigation.

3. PROCÉDURE DE DÉPART

Depuis les RCV 2013-2016, les procédures de départ se font en 5 minutes autant en voile légère qu'en habitable. La procédure doit être conforme à la règle 26 des RCV selon l'exemple suivant : Dès que que la ligne est mouillée, envoi du pavillon orange avec signal sonore 5 minutes au moins avant le signal d'avertissement (le mât arborant le pavillon orange est le mât de visée).

L'absence de signal sonore pendant une procédure de départ ou d'arrivée ne peut être un motif de demande de réparation. Seuls comptent l'envoi et l'affalé des pavillons. La procédure de départ à la VHF est conseillée. elle peut faciliter la vie des concurrents et celle du comité de course.

Procédure	Pavillon utilisé	Signal sonore	Timing
Ligne de départ mouillée	Pavillon orange ↑	1	Envoyé 5 min au moins avant le signal d'avertissement
Signal d'avertissement	Pavillon de classe ↑	1	5 min avant le départ
Signal préparatoire	Pavillon P ↑	1	4 min avant le départ
Signal de la minute	Pavillon P ↓	1	1 min avant le départ
Signal du départ	Pavillon de classe ↓	1	Départ
Quand tous les concurrents ont franchi la ligne de départ	Pavillon orange ↓	0	Après l'heure limite éventuelle de passage de la ligne
Cas particulier d'un retard pour lancer la procédure de départ			
Impossibilité d'envoyer la procédure de départ à l'heure prévue aux IC	Flamme Aperçu ↑	2	Envoyé à l'heure prévue du 1 ^{er} signal dans les IC
Dès que le comité de course est prêt pour lancer la procédure	Flamme Aperçu ↓	1	Affalé à l'heure choisie par le comité de course
Lancement de la procédure de départ 1 min après l'affalé de l'Aperçu	Pavillon de classe ↑	1	5 min avant le départ, etc.
Cas particulier d'un incident pendant la procédure de départ (erreur de chrono, de pavillon ou changement important de l'axe du vent)			
Incident pendant la procédure	Flamme Aperçu ↑	2	Envoi de l'Aperçu avec affalé conjointe de tous les pavillons
Le comité de course décide de relancer la procédure de départ	Flamme Aperçu ↓	1	Affalé à l'heure choisie par le comité de course
Lancement de la procédure de départ 1 min après l'affalé de l'Aperçu	Pavillon de classe ↑	1	5 min avant le départ, etc.

3.1- Rappel individuel (pavillon « X », blanc, croix bleu)-1 signal sonore

En cas d'OCS identifié(s) le pavillon « X » doit être envoyé dans les 2 secondes qui suivent le top départ.

Sous pavillon « P » le ou les concurrents rappelés doivent revenir sous la ligne de départ et reprendre le départ. Le contour des extrémités de ligne est accepté comme réparation bien que le concurrent se pénalise lui-même par perte de temps.

3.2- Rappel général (flamme bleu et jaune)- 2 signaux sonores

À envoyer en cas de plusieurs OCS non identifiés et doubler l'info à la VHF.

3.3- Visée d'une ligne de départ

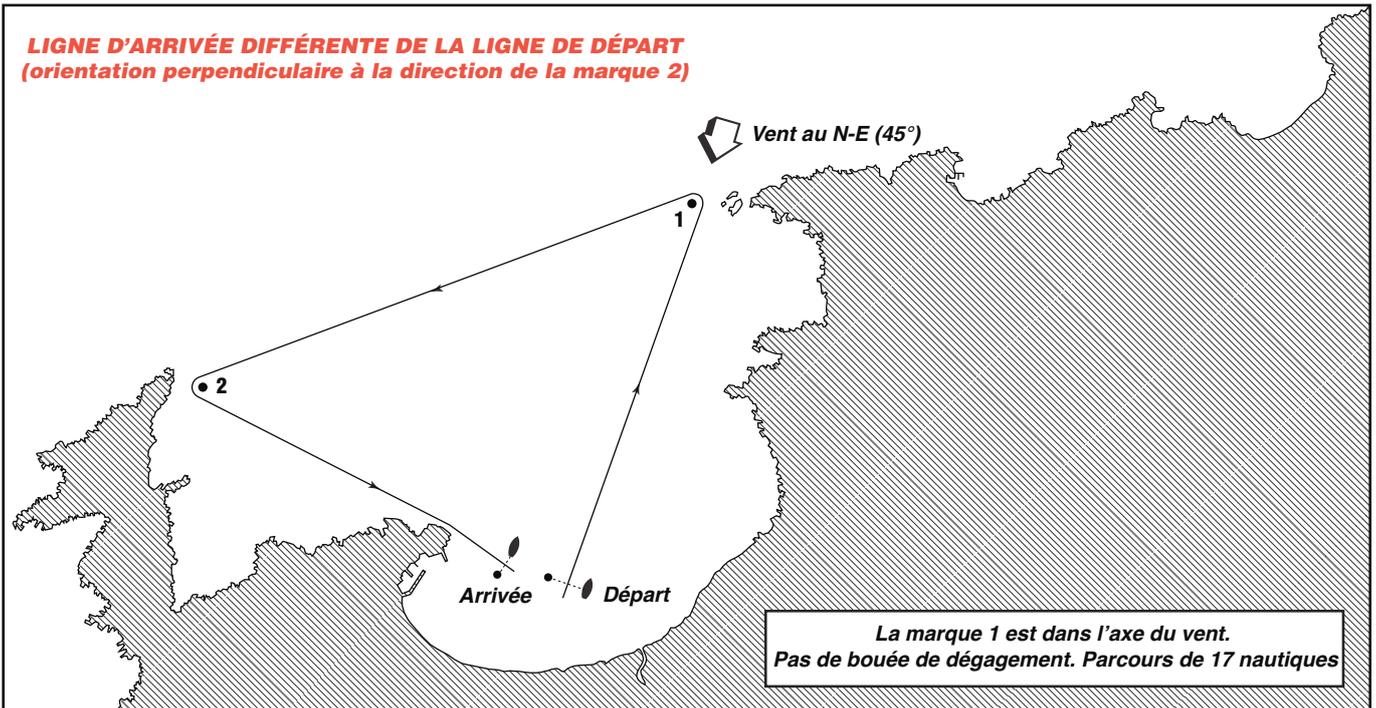
La visée se fait entre le mât de pavillon arborat le pavillon orange et la partie prés-départ de la marque de départ. Pour un départ au près on visera le haut de l'étrave. Pour un départ sous spi, on visera la partie la plus avant de la voile de portant.

3.4- Visée d'une ligne d'arrivée

La visée se fera à l'étrave du concurrent quelle-que-soit l'amure du bateau.

EXEMPLES DE LIGNES DE DÉPART ET D'ARRIVÉE (golfe de Calvi)

**LIGNE D'ARRIVÉE DIFFÉRENTE DE LA LIGNE DE DÉPART
(orientation perpendiculaire à la direction de la marque 2)**



**LIGNE D'ARRIVÉE IDENTIQUE À CELLE DU PARCOURS CI-DESSUS
BOUÉE DE DÉGAGEMENT OBLIGATOIRE**

