

PROCEDURES

DEPART

Sommaire

1	LES INTERVENANTS	5
1.1	Le bateau du comité :	5
1.2	Le décompte du temps :	6
1.3	Le bateau viseur :	6
1.4	Disposition préconisée des signaux de course.....	7
2	LA LIGNE DE DEPART	9
2.1	Définition de la ligne de départ	9
2.2	Longueur de la ligne de départ.....	10
2.3	Orientation de la ligne.....	11
3	LE PAVILLON ORANGE	12
3.1	Identification de la ligne de départ (IC type article 12.1).....	12
3.2	Prévenir les bateaux qu'une course ou une séquence de course va bientôt commencer (IC type, article 6.3)	13
3.3	Gestion temporelle du pavillon orange	13
4	PROCEDURE DE DEPART DES COURSES	14
4.1	Envoi du SIGNAL D'AVERTISSEMENT	15
4.1.1	RCV 27 Autres actions du comité de course avant le départ.....	16
4.2	Envoi du signal préparatoire	18
4.2.1	RCV 27 Autres actions du comité de course avant le départ.....	19
4.2.2	Définition de « <i>En course</i> »	19
4.2.3	Préambule du chapitre 2	19
4.2.4	Chapitre 4 : RCV 45.....	20
4.2.5	5 types de pavillon possible « P » ou « I » ou/et « Z » ou NOIR ou U. 20	
5	LE PAVILLON « P »	20

6	LES PAVILLONS DE PENALITE : I, Z – Noir et U	21
6.1	Le pavillon « I »	21
6.2	Le pavillon « Z »	22
6.3	Le Pavillon « U »	23
6.4	Le pavillon « NOIR »	24
6.5	Amené du Signal préparatoire.....	26
6.6	Amené du Signal d’Avertissement.....	27
7	<i>AVANT LE SIGNAL DE DEPART : RETARDER LA PROCEDURE</i>	28
8	RAPPEL INDIVIDUEL	29
8.1	RCV 29.1 : Rappel individuel sous pavillon « P ».....	30
8.2	RCV 30.1 : Rappel individuel sous pavillon I	31
8.2.1	DANS LA MINUTE AVANT LE DEPART	31
8.2.2	AU DEPART	32
8.3	RCV 30.2 : Règle du pavillon "Z".....	34
8.3.1	DANS LA MINUTE AVANT LE DEPART	34
8.3.2	AU DEPART	35
8.3.3	PRENDRE LE DEPART	36
9	RCV 30.3 : Règle du pavillon U.....	40
10	RCV 30.4 : Règle du pavillon NOIR.....	41
10.1	RCV 30.4 : Règle du pavillon NOIR	41
10.2	RCV 29.2 : Rappel général	42
11	GESTION DES PROCEDURES DE DEPART.....	43
12	FERMETURE DE LA LIGNE DE DEPART	44
13	SYNTHESE DES PROCEDURES DE DEPART	45
13.1	Procédure normale.....	46

13.2	Procédure avec rappel individuel (sauf sous noir et U)	46
13.3	Procédure avec rappel général	47
13.4	Rappel Général, puis reprise de la procédure suivante.	47
13.5	Procédure de départ interrompue par l' envoi de l'aperçu.....	48
13.6	La procédure de départ a été interrompue par l' envoi de l'aperçu et le pavillon Orange affalé	49



1 LES INTERVENANTS

Pour le départ, un certain nombre de personnes et de bateaux interviennent dans le processus.

On trouve :

1.1 Le bateau du comité :

- Listons d'abord les tâches à effectuer pour celui-ci :

Une fois le bateau comité mouillé, il faut :

- Coordonner l'ensemble du comité de course,
- Viser la ligne,
- Décompter le temps,
- Faire les signaux sonores requis par les règles,
- Envoyer et affaler les pavillons,
- Et prendre des notes.

Idéalement, 5 personnes seraient nécessaires. En fonction des moyens disponibles, on peut regrouper les tâches à effectuer.

Le président du comité de course doit pouvoir se libérer pour coordonner l'ensemble de l'équipe, avoir un regard sur les bateaux et le parcours, puis, à l'approche du départ, analyser la situation, juger le départ et décider. Il est donc important qu'il n'ait pas les yeux rivés au chronomètre, et le décompte des signaux, en particulier celui du départ, doit être effectué par une autre personne.

- Le CC assure la visée qui lui permettra de décider si :
 - Le départ est un bon départ,
 - Il doit envoyer un rappel individuel,
 - Il doit envoyer un rappel général.
- Il gère la communication interne au sein de l'équipe embarquée mais aussi vers les autres bateaux du comité pour les tenir informés (utilisation principalement de la VHF marine, les petits talkies walkies de faible puissance et peu onéreux sont à éviter en raison de la faible autonomie de la batterie).
- Il gère aussi la communication vers les secours et la terre lorsque nécessaire.

- Il veille aussi à l'affichage des pénalités sur le bateau comité.
- Il s'assure de la stabilité de la ligne de départ.
- Il est le garant de la **surveillance** des concurrents et de ses équipes.

1.2 Le décompte du temps :

Les temps décomptés à la VHF sont un moyen de communication :

- Vers les membres du comité de course
- Vers les concurrents, si ceux-ci sont équipés de VHF (habitables)
- Vers les entraîneurs ou autres personnes sur l'eau.

Il est donc important d'être précis et rigoureux dans la transmission des décomptes qui doivent, si possible, être toujours faits de la même manière.

Ci-dessous un exemple de décompte :

http://www.youtube.com/watch?v=zZ6Mc_lpkck&feature=youtu.be

1.3 Le bateau viseur :



- Sa mission est de renseigner le comité de course sur ce qu'il a vu. Il est généralement armé par deux commissaires dont le rôle est de compléter la visée du comité de course lors de la procédure de départ en confirmant au CC le nombre de bateaux en infraction qu'il a pu identifier. Un des commissaires enregistre par écrit l'information du viseur, à l'identique du secrétaire du comité.
- Lorsque le bateau viseur est une marque de départ, le viseur envoie et amène le pavillon Orange en même temps que le bateau comité.

- Lors du départ, le CC doit prendre une décision très rapidement, une convention de communication doit avoir été établie au préalable pour fournir une information pertinente.

C'est généralement un message très court émis juste après le top départ. C'est donc le viseur qui doit appeler le comité et non l'inverse, pour gagner du temps.

Les pavillons sont décrits soit dans RCV *Signaux de course*, soit dans les IC.

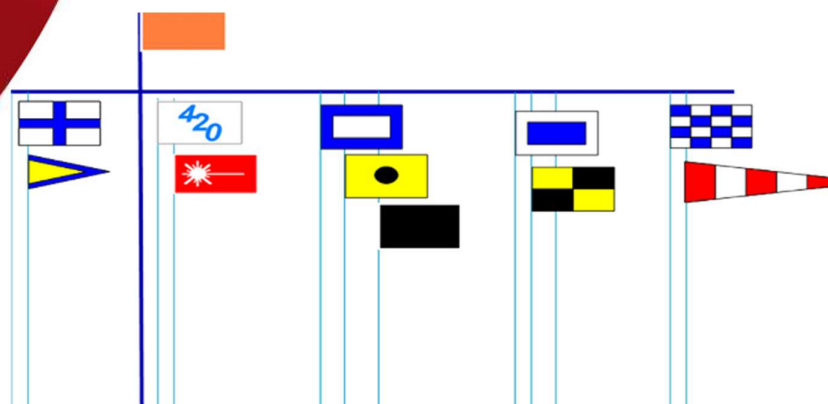
« Exemple : **2 sur 5** » : avec ce simple message, le comité sait que le viseur a pu identifier 2 bateaux sur les 5 qu'il a vu en infraction. En recoupant avec sa propre visée, le comité de course peut prendre une décision.

1.4 Disposition préconisée des signaux de course

Les pavillons sont montés sur un maroquin (cordage ou espar tendu entre deux mâts sur lequel est fixée une ou plusieurs poulies ou des drisses).



Voici la disposition idéale, qu'il faut adapter aux contraintes matérielles.



En général, l'Aperçu est situé à l'arrière, pour être bien visible des bateaux en attente.

Le Pavillon Orange doit être sur le mât de visée

Les rappels, et en particulier le rappel individuel doivent être grées le plus en avant et le plus haut possible, pour être vu par un bateau OCS.



Il faut s'imaginer sur un bateau qui prend le départ, et se demander ce qu'il voit.

Les pavillons sont un moyen de communication, et pour être compris, il faut être vu.



2 LA LIGNE DE DEPART

2.1 Définition de la ligne de départ

Celle-ci se trouve dans les Instructions de Course type, **article 12.1**.

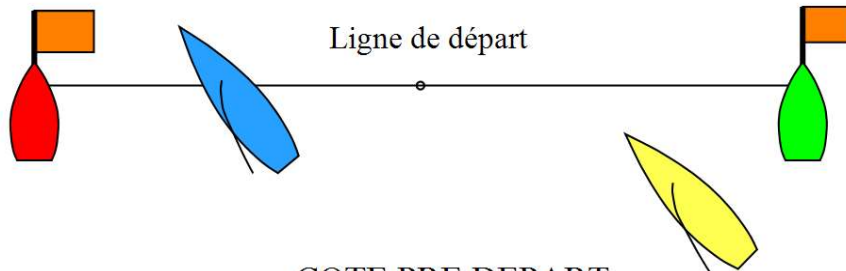
- La ligne de départ sera entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ, à l'extrémité bâbord

Recommandation FFVoile :

MATERIALISATION LIGNE DE DEPART Selon les possibilités matérielles, une ligne de départ doit être matérialisée par 2 bateaux plutôt que par un bateau et une bouée (à l'exception du slalom en windsurf).

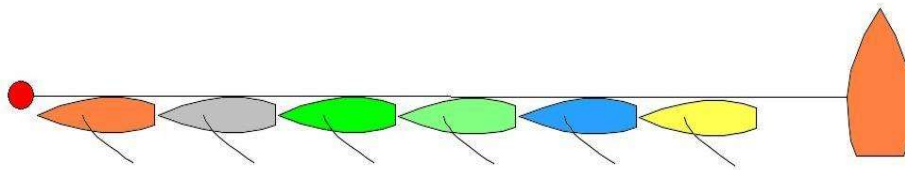
LA LIGNE DE DEPART est comme une frontière, elle délimite le côté **PARCOURS** et le côté **PRE DEPART**.

COTE PARCOURS



COTE PRE DEPART

2.2 Longueur de la ligne de départ



La longueur de la ligne de départ est fonction du **nombre de bateaux multiplié par la longueur du bateau en ajoutant 10 à 50% en plus en fonction des facteurs ci-dessous** :

D'autres facteurs peuvent influencer la longueur de la ligne :

- en fonction de la taille et manœuvrabilité des bateaux, il faudra bien allonger la ligne par exemple pour des habitables qui ne sont pas aussi manœuvrant que des lasers.
- en fonction des conditions de mer et force du vent, il faudra préférer une grande ligne par vent fort, les bateaux ayant plus de vitesse.
- plus le courant sera fort, plus la ligne sera grande.
- En fonction de la vitesse des bateaux : plus les bateaux sont rapides, plus la ligne devra être longue.

Avec deux séries différentes qui partent en se suivant, faites le calcul sur le bateau le plus long des deux.

Exemple.

Pour une série avec des 420 :

La longueur du bateau est de 4,20m

Il y a 20 bateaux d'inscrits

Le produit de la longueur par le nombre de bateaux est $4,20\text{m} \times 20 = 88 \text{ m}$

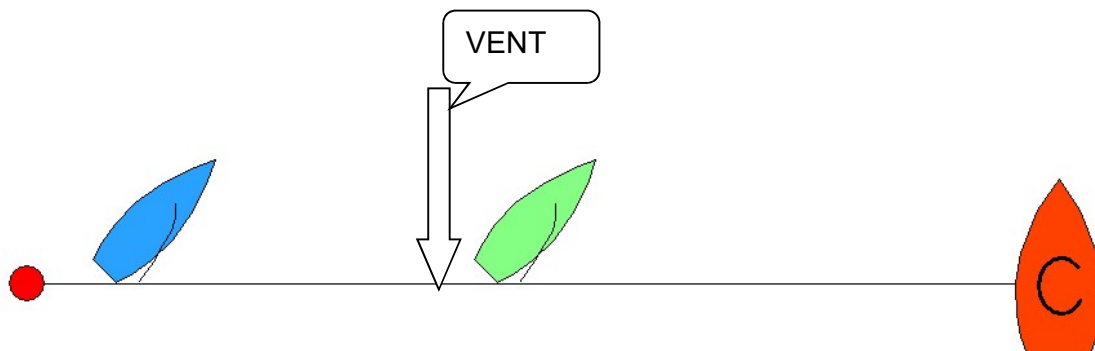
10% de 88m est égal à environ 9m

50% de 88 est égal à 44m.

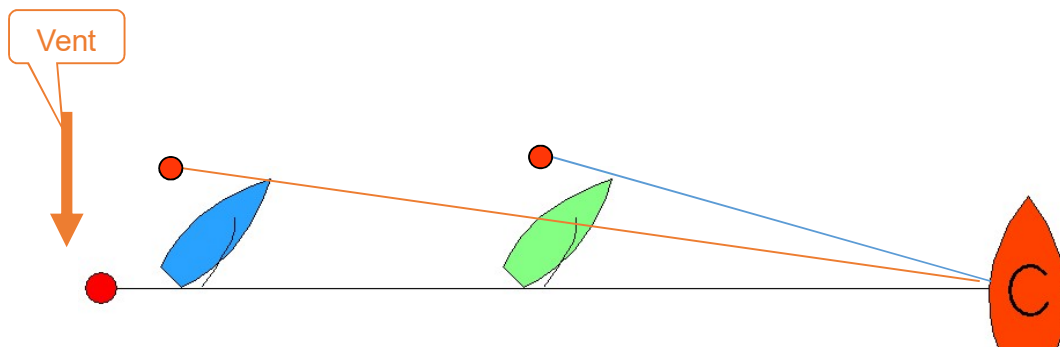
Il faudrait donc que la longueur de la ligne soit comprise entre 97 m (88+9) et 132 m (88+ 44).

2.3 Orientation de la ligne

Il est important d'établir une ligne neutre, c'est-à-dire une ligne perpendiculaire au vent, permettant ainsi aux concurrents de s'étaler sur la ligne.



A retenir : plus la ligne est longue, plus une petite différence d'orientation de celle-ci procure un avantage à une partie des concurrents.



Le tableau qui suit indique la distance par rapport au vent que gagne un concurrent qui part du « bon côté » c'est-à-dire l'avance ou le retard qu'il aura au top départ par rapport à la première marque à contourner.

	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°	13°	14°	15°
20m	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4	4	4	5	5
30m	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8
40m	1	1	2	3	3	4	5	6	6	7	8	8	9	10	10
50m	1	2	3	3	4	5	6	7	8	9	10	10	11	12	13
60m	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	16
70m	1	2	4	5	6	7	9	10	11	12	13	15	16	17	18
80m	1	3	4	6	7	8	10	11	13	14	15	17	18	19	21
90m	2	3	5	6	8	9	11	13	14	16	17	19	20	22	23
100m	2	3	5	7	9	10	12	14	16	17	19	21	22	24	26
110m	2	4	6	8	10	11	13	15	17	19	21	23	25	27	28
120m	2	4	6	8	10	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
130m	2	5	7	9	11	14	16	18	20	23	25	27	29	31	34
140m	2	5	7	10	12	15	17	19	22	24	27	29	31	34	36
150m	3	5	8	10	13	16	18	21	23	26	29	31	34	36	39
160m	3	6	8	11	14	17	19	22	25	28	31	33	36	39	41
170m	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	32	35	38	41	44
180m	3	6	9	13	16	19	22	25	28	31	34	37	40	44	47
190m	3	7	10	13	17	20	23	26	30	33	36	40	43	46	49
200m	3	7	10	14	17	21	24	28	31	35	38	42	45	48	52
210m	4	7	11	15	18	22	26	29	33	36	40	44	47	51	54
220m	4	8	12	15	19	23	27	31	34	38	42	46	49	53	57
230m	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56	60
240m	4	8	13	17	21	25	29	33	38	42	46	50	54	58	62
250m	4	9	13	17	22	26	30	35	39	43	48	52	56	60	65

Pour une ligne de 200 m, avec un avantage de 5°, un bateau parti au top du côté favorable aura une avance de 17 m par rapport à un autre bateau parti en même temps de l'autre côté. 17 m, c'est approximativement 4 longueurs de coque d'un Laser...

3 LE PAVILLON ORANGE

Le pavillon orange a une double signification : il permet d'identifier la ligne de départ et il permet de prévenir les concurrents qu'une course ou une séquence de course va commencer.

Les signaux visuels permettent de communiquer avec les concurrents et les informent de vos intentions.

3.1 Identification de la ligne de départ (IC type article 12.1)

- la ligne de départ sera entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ, à l'extrémité bâbord

L'envoi du pavillon orange sur le ou les mâts de visée permet aux concurrents de situer la ligne de départ.

- Il définit le ou les mâts de visée

- Il peut être envoyé lorsque la ligne de départ est en place, et 5 minutes au moins avant le signal d'avertissement.

3.2 Prévenir les bateaux qu'une course ou une séquence de course va bientôt commencer (IC type, article 6.3)

- 5.3** Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore au moins cinq minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.

Pour prévenir les concurrents qu'une course ou plusieurs courses à suivre va bientôt commencer, le CC utilisera le pavillon Orange pour les informer de ses intentions.

Cela permet par exemple aux concurrents qui sont accrochés aux bateaux entraîneurs ou ceux qui se restaurent de savoir que le signal d'avertissement sera fait au plus tôt dans cinq minutes.

3.3 Gestion temporelle du pavillon orange

- Doit être envoyé au plus tard 5 minutes avant le signal d'avertissement
- Doit être affalé à la fermeture de la ligne de départ **(4 minutes, sauf indication contraire dans les IC)**

Directive CCA :

LE PAVILLON ORANGE

1°) Sur la ligne de départ

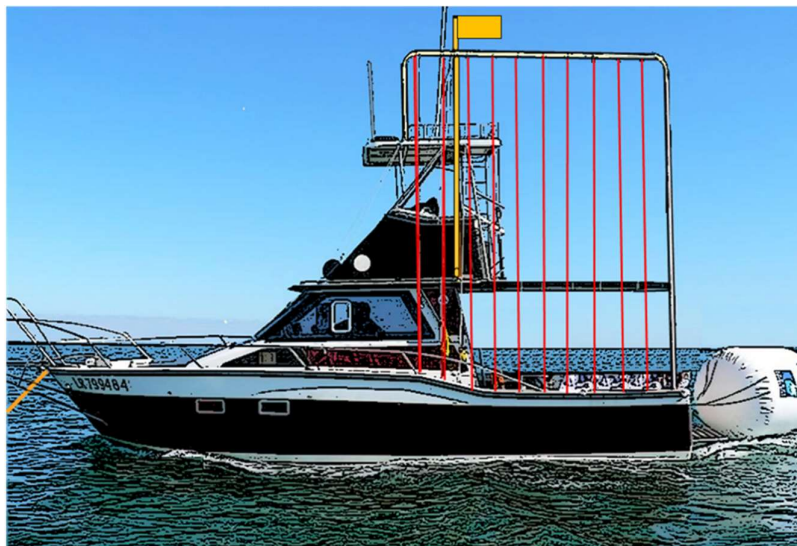
Le pavillon « Orange » doit être utilisé pour définir la ligne de départ.

Si la ligne est définie par l'alignement entre 2 mâts de 2 bateaux (marques de départ), chacun doit arborer le pavillon « Orange ».

Les pavillons « Orange » doivent être hissés avant le début de la procédure de départ, et rester envoyés jusqu'à ce que tous les bateaux aient pris le départ correctement, ou jusqu'à la fin du temps limite pour prendre le départ, tel que défini dans les instructions de course.

Si plusieurs courses ou séquences de course sont programmées dans la même journée. Les IC doivent préciser le nombre de courses prévues pour la journée
5 minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement, le pavillon « Orange » sera envoyé avec un signal sonore pour prévenir les bateaux qu'une autre course ou séquence de courses va bientôt commencer (Annexe L, article 5 .4 des RCV).

Si toutes les courses programmées ne peuvent pas être courues, le retour des concurrents à terre sera signifié par l'envoi des pavillons « Aperçu sur A », « Aperçu sur H » ou « N sur A » selon les cas.



4 PROCEDURE DE DEPART DES COURSES

La procédure de départ est définie dans les **Règles des Courses à la Voile** règle 26

26 DEPART DES COURSES

Les départs des courses doivent être donnés en utilisant les signaux suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération.

<i>Minutes avant le signal de départ</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
5*	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

* ou tel que spécifié dans les instructions de course

Le signal d'avertissement de chaque classe à suivre doit être fait avec ou après le signal de départ de la classe précédente.

5* La petite étoile au niveau des Minutes du signal d'avertissement signifie que l'on peut modifier le nombre de minutes avant le signal de départ pour le signal d'avertissement en le spécifiant dans les instructions de course.

« L'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération » signifie que si vous omettez un signal sonore mais que vous respectez la procédure pour les signaux visuels, et continuez la procédure, les concurrents ne pourront pas demander réparation pour absence de signal sonore.

4.1 Envoi du SIGNAL D'AVERTISSEMENT

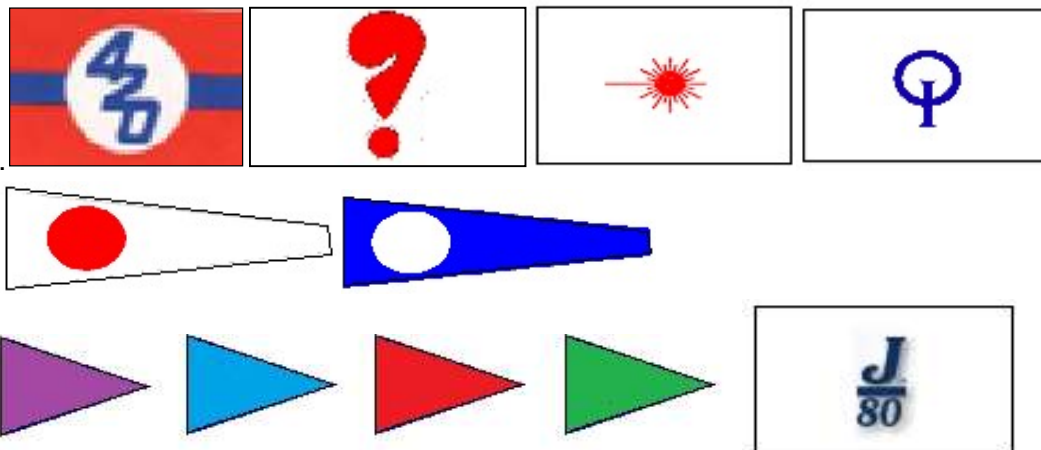
Départ dans – 5 Minutes

L'envoi du **signal d'avertissement** sert à avertir les concurrents de la classe concernée que le départ de leur classe aura lieu dans **5 minutes**. L'envoi du pavillon est fait avec 1 **signal sonore**.

Rappel **les temps sont comptés à partir des signaux visuels**, il faut que le pavillon arrive à sa position haute au top du chrono.

Généralement, chaque classe a son propre pavillon, mais un autre pavillon peut être utilisé, pourvu qu'il soit décrit dans l'annexe aux IC Type.

Exemples:



4.1.1 RCV 27 Autres actions du comité de course avant le départ

RCV 27.1 : Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course doit, par un signal ou d'une autre manière, indiquer le parcours à effectuer s'il n'a pas été précisé dans les instructions de course, et il peut remplacer un signal de parcours par un autre et signaler que le port d'un équipement individuel de flottabilité est obligatoire (envoi du pavillon Y avec un signal sonore).

Signaler le parcours à effectuer.

Si un seul parcours est décrit dans l'annexe aux IC Type, le comité n'aura pas à le préciser. Le cas échéant, **si précisé dans les IC**, il pourra indiquer le cap et la distance de la première marque :



Quand plusieurs parcours sont possibles dans les annexes aux IC, le comité doit annoncer **au plus tard au signal d'avertissement** celui qu'il a choisi.

Il peut le faire à l'aide d'un tableau sur lequel il écrit le parcours, ou par l'envoi d'une flamme précisée dans les IC.

Exemple : deux parcours sont prévus qui sont numérotés 1 et 2, les IC précisent que le signal peut être fait de différentes manières :

Le comité a envoyé « la flamme numérique N°1 » **4 minutes** avant le signal d'avertissement pour indiquer le parcours à effectuer. En raison de conditions changeantes il décide d'envoyer les concurrents sur le parcours 2. Il doit donc avertir **les concurrents au plus tard au signal d'avertissement** en affalant la flamme numérique N°1 et en envoyant la flamme numérique N°2.

Port d'un équipement individuel de flottabilité obligatoire.

40 ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE FLOTTABILITÉ

40.1 Règle de base

Quand la règle 40.1 est rendue applicable par la règle 40.2, chaque concurrent doit porter un équipement individuel de flottabilité sauf brièvement pour changer ou ajuster un vêtement ou un équipement personnel. Les combinaisons isothermiques et les combinaisons sèches ne sont pas des équipements individuels de flottabilité.

40.2 Quand la règle 40.1 s'applique

La règle 40.1 s'applique

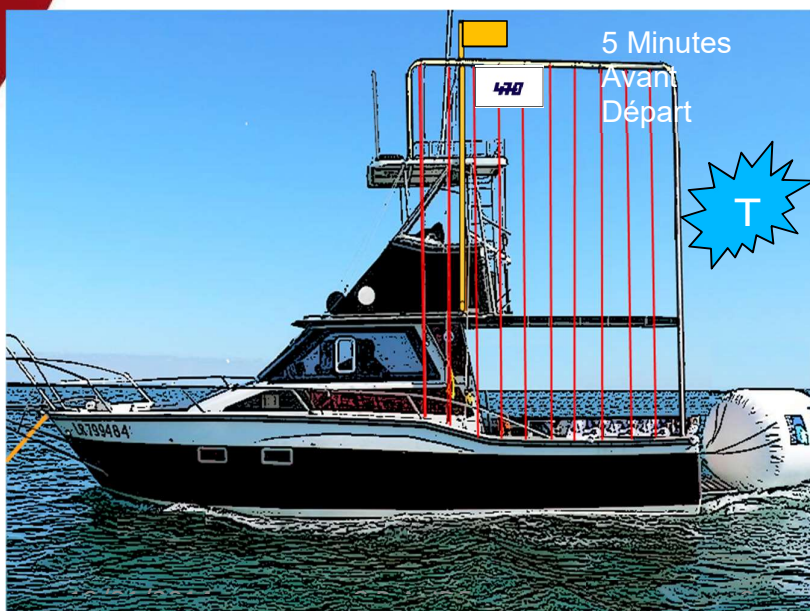
- (a) si le pavillon Y a été envoyé sur l'eau avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement pendant que les bateaux sont *en course* dans cette course ; ou
- (b) si le pavillon Y a été envoyé à terre avec un signal sonore à tout moment quand les bateaux sont sur l'eau ce jour.

Cependant, la règle 40.1 s'applique tel que spécifié dans l'avis de course ou les instructions de course.

Le comité peut selon, les conditions météo, ou toutes autres circonstances envoyer le pavillon Y avec un signal sonore:



« Portez un équipement individuel de flottabilité » + 1signal sonore



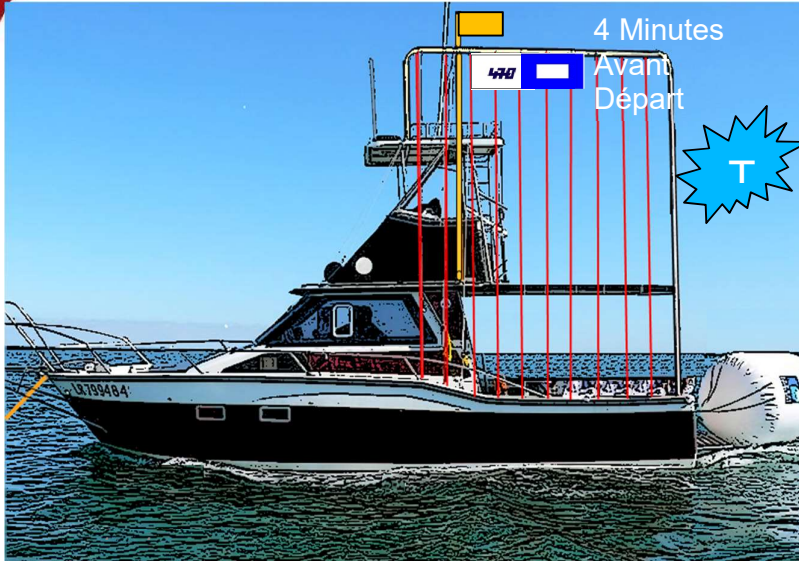
4.2 Envoi du signal préparatoire

Départ dans – 4Minutes

L'envoi du **signal préparatoire** avec *un signal sonore* avertit les concurrents, dont le signal d'avertissement a été envoyé une minute avant celui-ci :

- qu'ils sont « **en course** » (les RCV s'appliquent !!!)
- que le **départ** est prévu dans **4 minutes**

Rappel : **les temps sont comptés à partir des signaux visuels**, il faut que le pavillon arrive à sa position haute au top du chrono.



4.2.1 RCV 27 Autres actions du comité de course avant le départ

27.2 Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course peut déplacer une *marque de départ*.

La marque doit avoir sa position finale au moment de l'envoi du signal préparatoire. Elle doit donc être mouillée et stabilisée dans sa position finale au plus tard à ce moment-là. Si ce n'est pas le cas, il n'y a qu'une solution : interrompre la procédure par l'envoi d'un Aperçu (avec 2 signaux sonores), et recommencer.

4.2.2 Définition de « *En course* »

En course Un bateau est **en course** depuis son signal préparatoire jusqu'à ce que soit il **finisse** et dégage la ligne et les **marques** d'arrivée, soit il abandonne, ou jusqu'à ce que le comité de course signale un rappel général, un **retard**, ou une **annulation**.

4.2.3 Préambule du chapitre 2

*Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de **courir**, sont **en course**, ou ont été **en course**. Cependant, un bateau qui n'est pas **en course** ne doit pas être pénalisé s'il enfreint une de ces règles, à l'exception de la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou de la règle 23.1.*

4.2.4 Chapitre 4 : RCV 45

Un bateau doit être à flot et non amarré à son signal préparatoire.....

Le comité doit noter les bateaux qui enfreignent cette règle et réclamer contre eux.

4.2.5 5 types de pavillon possible « P » ou « I » ou/et « Z » ou NOIR ou U.

Le pavillon « P » est  le signal préparatoire normal d'une course à la voile

Le pavillon « I »  inflige une pénalité au sens des RCV.

Le pavillon « Z »  (ou sa variante « Z+I ») inflige une pénalité importante, mais n'interdit pas de courir.

Le pavillon « U »  est un signal préparatoire pouvant être utilisé en premier départ pour les grandes flottes (> 35 bateaux).

Le pavillon « Noir »  est à envisager en dernier ressort.

En fonction du type de signal préparatoire utilisé, le CC notera les bateaux en infraction, pourra agir sans instruction (OCS, BFD, ZFP, UFD) et pourra utiliser les procédures de rappel individuel (sauf pour Noir et U) ou de rappel général.

5 LE PAVILLON « P »



L'usage du pavillon P est le pavillon « traditionnel » d'une course à la voile.

Aucune pénalité de départ n'est appliquée aux concurrents.

Ce signal devrait être utilisé pour chaque premier départ. Il ne serait pas juste d'appliquer une pénalité de départ si le comité n'a aucune raison de le faire.

Exception : les Windsurf peuvent partir sous pavillon I dès le premier départ. Vu leur vitesse et leur manœuvrabilité ils restent souvent du côté parcours, pour abattre au dernier moment et accélérer. Le départ devient difficilement gérable.

Recommandation FFVoile :

PROCEDURE DE DEPART

L'utilisation du pavillon « P » comme signal préparatoire est la procédure à privilégier.

6 LES PAVILLONS DE PENALITE : I, Z – Noir et U

Ces pavillons entraînent une pénalité pour infraction à la définition de *Prendre le départ*.

6.1 Le pavillon « I »

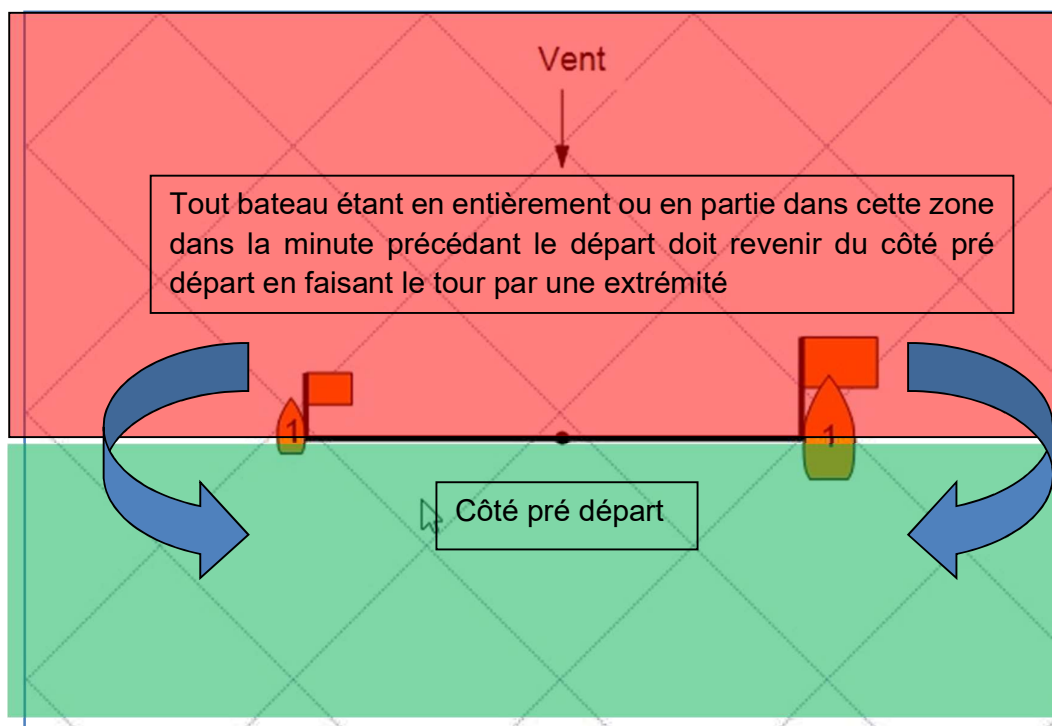


Plus connu sous l'expression du « retour par les extrémités », c'est une pénalité au sens des RCV.

RCV 30.1 Règle du pavillon I

Si le pavillon I a été envoyé et qu'une partie quelconque de la coque d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements au cours de la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit alors revenir depuis le côté parcours en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de **prendre le départ**.

La zone de pénalité est définie par la ligne de départ et ses **prolongements**.



6.2 Le pavillon « Z »

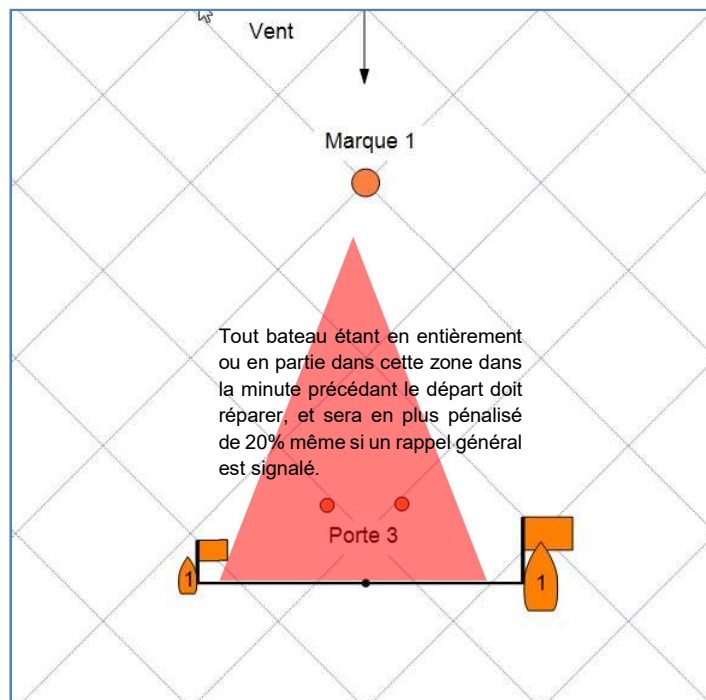


C'est une pénalité au sens des RCV.

RCV 30.2 Règle du pavillon Z

Si le pavillon Z a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première marque au cours de la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit recevoir, sans instruction, une pénalité en points de 20 %, calculée comme prévu dans la règle 44.3(c). Il doit être pénalisé même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est retardée ou annulée avant le signal de départ. S'il est identifié de la même façon lors d'une tentative ultérieure de départ de la même course, il doit recevoir une pénalité supplémentaire en points de 20 %.

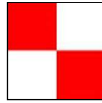
La zone de pénalité est définie par un triangle formé par la ligne de départ et la première marque à contourner.



Un bateau qui entre dans la zone de pénalité durant la minute précédant le départ doit revenir entièrement du côté pré-départ

Une infraction à cette règle entraîne une pénalité de 20% si le bateau a réparé. Dans le cas contraire, il sera OCS.

6.3 Le Pavillon « U »



C'est une pénalité au sens des RCV.

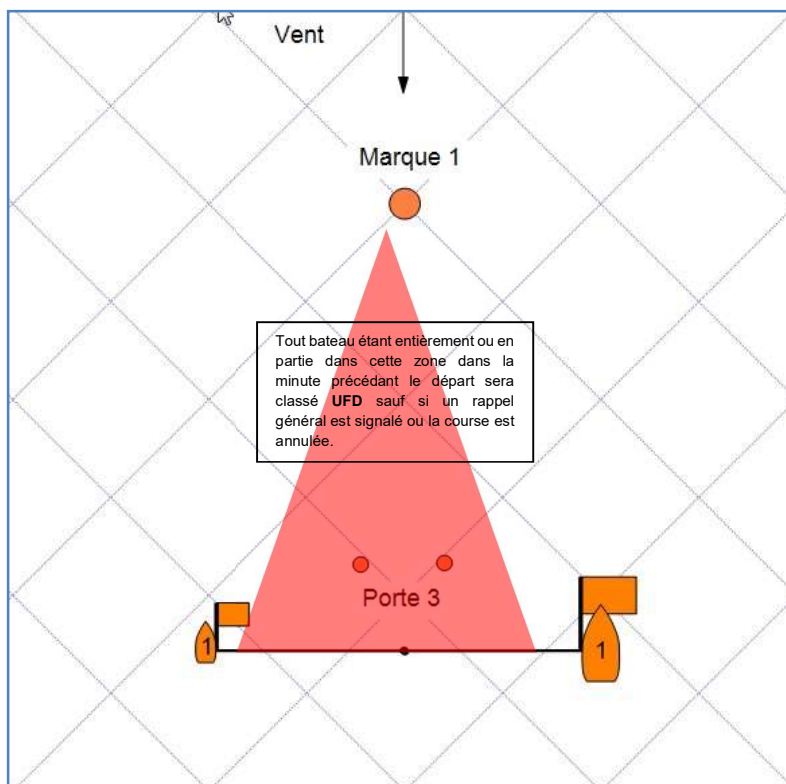
RCV 30.3 Règle du pavillon U.

Si le pavillon U a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue.

Celle-ci doit être précédée d'au moins une procédure sous un autre signal préparatoire (P, I ou Z).

La zone de pénalité est définie par un triangle formé par la ligne de départ et la première marque à contourner.

Elle concerne la dernière minute précédant le signal de départ.



Tout bateau identifié dans cette zone sera pénalisé sans instruction.

Cette règle interdit aux bateaux de réparer. S'il est identifié dans cette zone, et que la course est validée, il sera classé **UFD** sans instruction (c'est-à-dire qu'il recevra le même nombre de points qu'un **BFD**, **DSQ**...).

Le comité ne devra donc pas envoyer de rappel individuel.

Par contre, si un rappel général est signalé, ou si la course est annulée, il ne sera pas pénalisé (ce qui différencie les pavillons « U » et « Noir ») et pourra courir.

6.4 Le pavillon « NOIR »



C'est une pénalité au sens des RCV.

RCV 30.4 Règle du pavillon noir

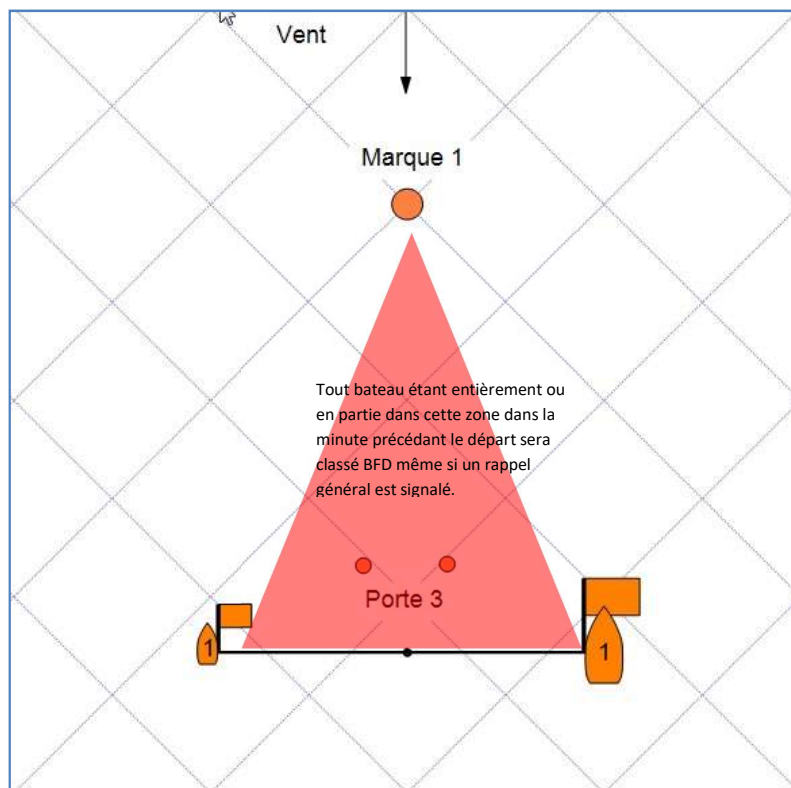
Si un pavillon noir a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première marque au cours de la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau

enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est retardée ou annulée avant le signal de départ. Si un rappel général est signalé ou si la course est annulée après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer. S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série.

C'est une procédure à utiliser en dernier ressort.

Celle-ci doit être précédée d'au moins une procédure sous un autre signal préparatoire (P, I, Z ou U).

La zone de pénalité est définie par un triangle formé par la ligne de départ et la première marque à contourner.



Toute infraction constatée entraîne une **disqualification sans instruction – BFD**

Sous pavillon noir, il est fondamental de garder un œil sur l'orientation de la ligne, et de ne pas hésiter à envoyer l'Aperçu avant le départ si les circonstances l'exigent. En effet,

il est possible que les conditions de vents ou de courant influent sur la ligne de départ, vous devez vous en assurer en la vérifiant.

Si **la ligne est bonne**, c'est un rapport de force entre le CC et les concurrents, vous devez rester ferme et continuer la procédure sous noir.

Une fois le départ donné, le comité de course doit pénaliser les concurrents. En cas de rappel général, les numéros de voile des bateaux identifiés doivent être affichés sur le du bateau comité.

Recommandation FFVoile

DEPART SOUS PAVILLON NOIR

Le pavillon « Noir » lors d'une première procédure de départ de chaque course ne doit pas être utilisé, sauf circonstance exceptionnelle.

6.5 Amené du Signal préparatoire

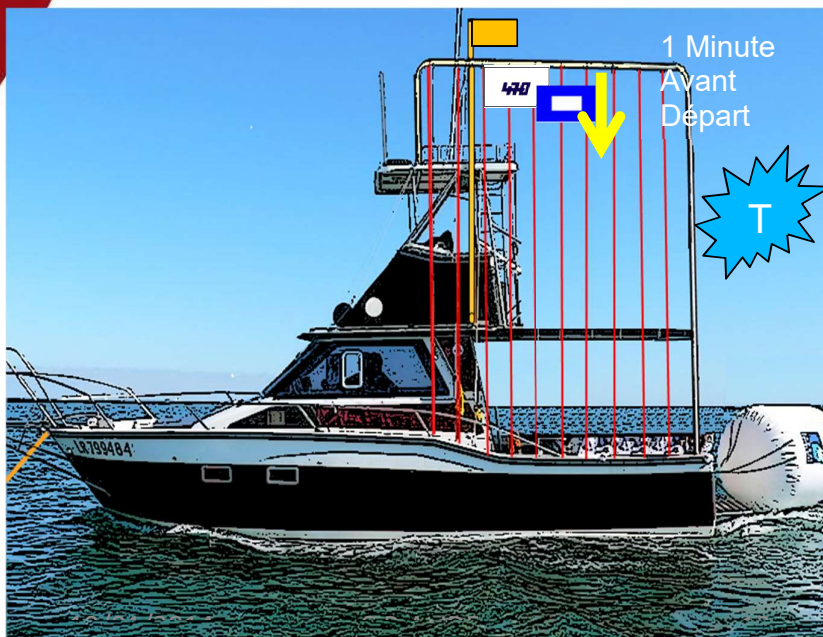
Départ dans – 1Minute

L'amenée du signal préparatoire (P, Z, I, U ou Noir) avec un signal sonore long indique aux concurrents :

- Qu'ils sont dans la minute avant le départ
- Que les pénalités de départ (RCV 30) s'appliquent si le pavillon I (RCV30.1) ou Z (RCV 30.2) ou Noir (RCV30.4) ou U (RCV 30.3) a été utilisé comme signal préparatoire.

Rappel : **les temps sont comptés à partir des signaux visuels**, il faut que le pavillon soit amené au top du chrono.

Durant cette période le comité doit si possible enregistrer ses remarques et le secrétaire noter aussi celle-ci.

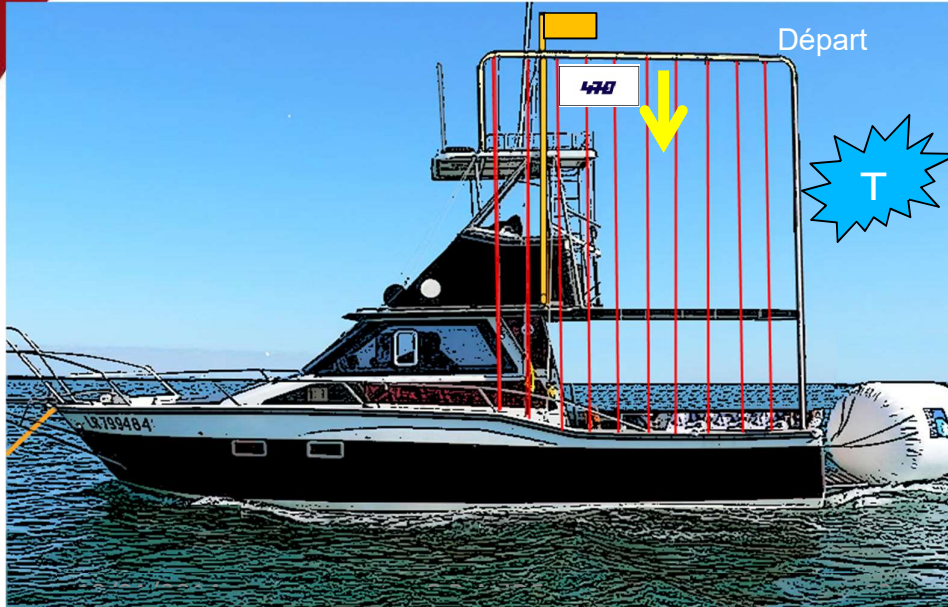


6.6 Amené du Signal d'Avertissement

Départ

L'amené du signal d'avertissement avec 1 signal sonore indique aux concurrents que le **départ** est donné.

Rappel **les temps sont comptés à partir des signaux visuels**, il faut que le pavillon soit amené au top du chrono.



Définition de **Prendre le départ**

Un bateau *prend le départ* quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa **coque** coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours.

Attention c'est la coque qui compte pour prendre le départ.

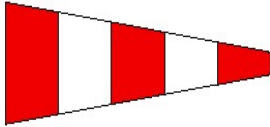
7 AVANT LE SIGNAL DE DEPART : RETARDER LA PROCEDURE

RCV 27.3 Avant le signal de départ, le comité de course peut pour n'importe quelle raison **retarder** (envoi du pavillon Aperçu, Aperçu sur H ou Aperçu sur A, avec deux signaux sonores) ou **annuler** la course (envoi du pavillon N sur H, ou N sur A, avec trois signaux sonores).

En cas de problème (jusqu'au signal de départ) le comité de course peut envoyer l'aperçu avec deux signaux sonores pour retarder les courses :

- La ligne de départ est mal orientée,
- Une marque de départ chasse,
- Une erreur dans la procédure,
- Une rotation de vent,
- Le vent tombe, ou au contraire se renforce
- Un pêcheur passe au milieu de la flotte

- Bref, pour n'importe quelle raison affectant la sécurité ou l'équité de la course



« Les courses dont le départ n'a pas été donné sont retardées »

Il peut rester en place pour une durée indéterminée. Si le retard est amené à durer, le comité affalera le pavillon Orange

S'il faut juste remouiller la ligne, ou après une erreur ou une interruption de procédure, le pavillon Orange reste envoyé, on reste dans la même séquence de départ.

Si le vent tombe, tourne, s'il faut que le bateau comité se déplace ...et que le comité pense que la procédure ne va pas commencer avant 10 ou 15 minutes, il affalera alors son pavillon orange.

Le comité de course utilisera le pavillon ORANGE pour relancer une procédure (Rappel : envoi du pavillon orange 5 minutes au plus tard avant le signal d'avertissement). La procédure de pavillonnerie est décrite à la fin de ce cours.

L'aperçu sera amené 1 minute avant l'envoi du signal d'avertissement avec un signal sonore.

8 RAPPEL INDIVIDUEL

RCV 29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou qu'il doit satisfaire à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que ces bateaux soient revenus entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements et aient satisfait à la règle 30.1 quand elle s'applique, mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ, ou une minute avant tout signal de départ ultérieur si cela est plus tôt. Si la règle 30.3 s'applique, cette règle ne s'applique pas.

Le pavillon « X » reste envoyé jusqu'au retour du côté pré-départ du ou des bateaux concernés, ou au maximum selon le délai fixé par les IC (4 minutes)

Les bateaux qui n'ont pas respecté les règles 29.1 ou 30.1 seront classés sans instruction : « **OCS** » (On Course Side = du côté parcours)



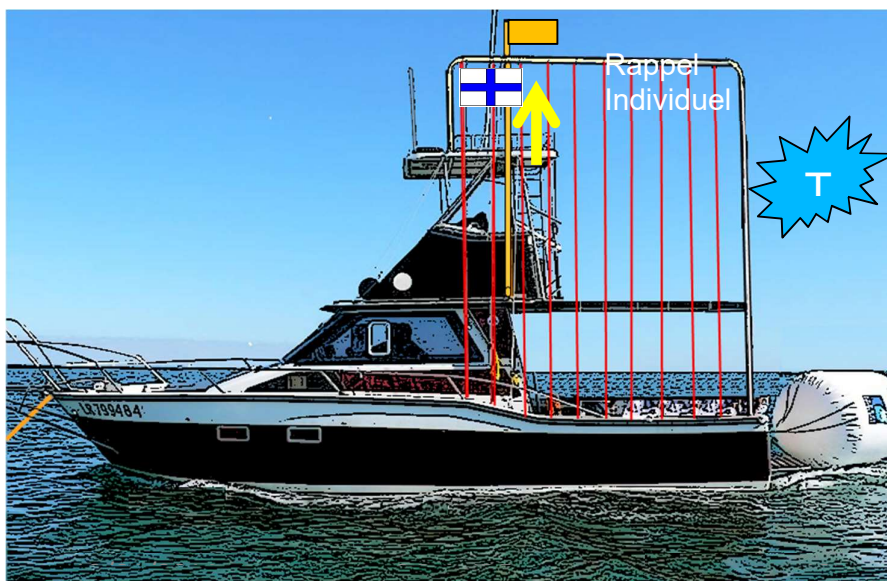
8.1 RCV 29.1 : Rappel individuel sous pavillon « P »

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque se trouve du côté parcours de la ligne de départ....., le Comité de Course **doit** rapidement, envoyer le pavillon « X » avec 1 signal sonore.

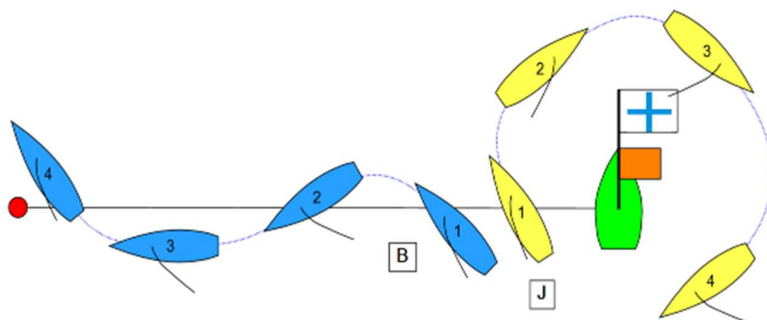


+ 1 signal sonore

ATTENTION c'est un signal sonore obligatoire.



Exemple :



Procédure de départ sous P

En position 1 **départ** Fleur Bleue et Jaune d'Œuf ont une partie de leur coque qui se trouve du côté parcours de la ligne de départ

Le CC envoie très rapidement le pavillon X avec un signal sonore

En position 3 Fleur Bleue est revenue entièrement du côté pré-départ de la ligne et a satisfait à la règle 29.1.

En position 4 Jaune d'Œuf est revenu entièrement du côté pré-départ de la ligne et a satisfait à la règle 29.1.

Il est à noter que Jaune d'Œuf aurait pu revenir comme Fleur Bleue.

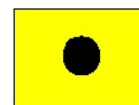
Note : Timing : les RCV imposent au comité d'envoyer « immédiatement » le pavillon X. Qu'est-ce qu'immédiatement :

- Si le pavillon X est envoyé moins de 5 secondes après le départ, le comité accomplit parfaitement son travail.
- Si le pavillon X est envoyé entre 5 et 10 secondes, la décision, bien que loin d'être parfaite, peut être acceptée
- Si le pavillon X est envoyé plus de 10 secondes après le départ, le comité a fait une action que l'on peut qualifier d' « inadéquate » au sens de la RCV 62.

8.2 RCV 30.1 : Rappel individuel sous pavillon I

RCV 30 PENALITES DE DEPART

RCV 30.1 Règle du pavillon I



Si le pavillon I a été envoyé et qu'une partie quelconque de la coque d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements au cours de la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit alors revenir depuis le côté parcours en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de **prendre le départ**.

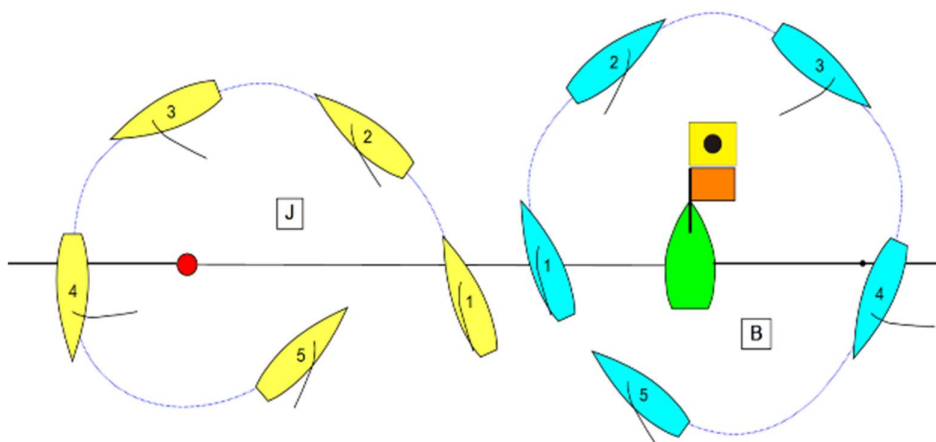
8.2.1 DANS LA MINUTE AVANT LE DEPART

« Si le pavillon I a été envoyé, et qu'une partie quelconque de la **coque** d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements pendant la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit revenir

en coupant un prolongement de la ligne de sorte que sa coque soit complètement du côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

»

Exemple 1



Procédure sous I, lors de l'amenée du signal préparatoire (1 minute avant le départ) en position 1 Fleur Bleue et Jaune d'Œuf ont une partie de leur coque qui se trouve du côté parcouru de la ligne de départ.

De la position 2 à la position 5, ils manœuvrent pour revenir depuis le côté parcouru en coupant un prolongement de la ligne, jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de **prendre le départ**. (Retour par l'extérieur)

8.2.2 AU DEPART

Les bateaux sont soumis aux RCV 29.1 et RCV 30.1

Exemple 1 :

(Retour par l'extérieur)

33

Jaune d'Œuf, de la position 2 à la position 4, manœuvre pour revenir depuis le côté parcours en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*. (Retour par l'extérieur)

Il a satisfait aux règles 29.1 et 30.1, il peut **prendre le départ**

Fleur Bleue en position 3 revient du côté parcours vers le côté pré-départ de la ligne mais sans couper un prolongement de la ligne de départ

Fleur Bleue enfreint les règles 29.1 et 30.1, le comité de course le classera **OCS**.

8.3 RCV 30.2 : Règle du pavillon "Z"



30.2 Règle du pavillon Z

Si le pavillon Z a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* au cours de la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit recevoir, sans instruction, une pénalité en points de 20 %, calculée comme prévu dans la règle 44.3(c). Il doit être pénalisé même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ. S'il est identifié de la même façon lors d'une tentative ultérieure de départ de la même course, il doit recevoir une pénalité supplémentaire en points de 20 %.

8.3.1 DANS LA MINUTE AVANT LE DEPART

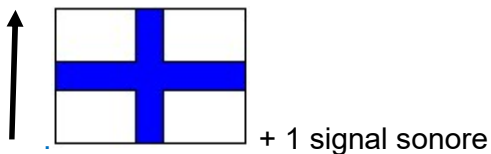
Si le pavillon Z a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ.

Attention le concurrent doit revenir du côté pré-départ pour prendre le départ, sinon il sera classé **OCS**.

Prendre le départ Un bateau *prend le départ* quand, ayant été entièrement du côté pré- départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et ayant satisfait à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement, coupe la ligne de départ en direction de la première *marque*.

8.3.2 AU DEPART

RCV 29.1 Si au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcours de la ligne de départ..... le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore



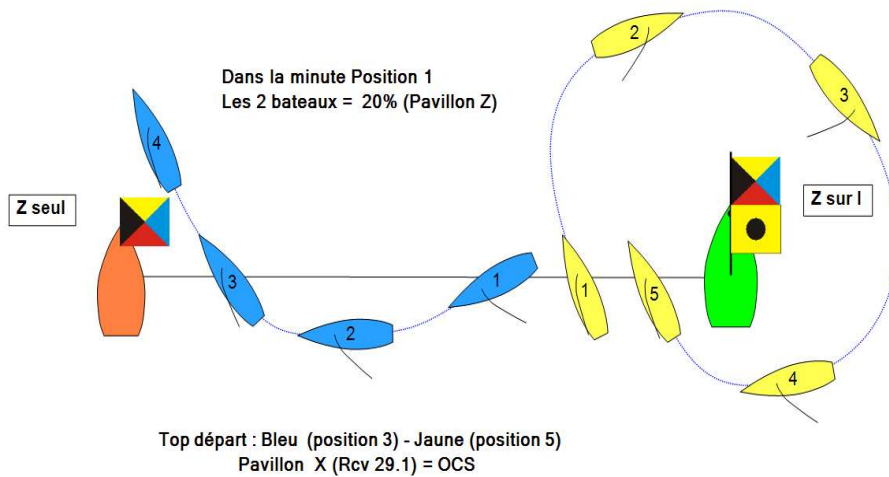
ATTENTION c'est le seul signal sonore obligatoire.

Le ou les bateaux identifiés, doivent, sans instruction, être **pénalisés en points de 20%** du nombre des inscrits (ZFP : Z Flag Penalty).

Les pénalités de 20% se cumulent si le départ de la course est redonné.

Attention les concurrents doivent revenir du côté pré-départ pour prendre le départ, sinon il sera classé **OCS**.





Décision : Rcv 44.3c (Z+OCS = OCS)

8.3.3 PRENDRE LE DEPART

De combien de temps dispose un bateau pour prendre le départ ou un OCS pour réparer ?

Prenons un exemple :

Les instructions de course d'une régate précisent : « **un bateau qui ne prend pas le départ 10 minutes après son signal de départ** sera classé DNS sans instruction. Ceci modifie la RCV A4 ».

De combien de temps dispose un bateau OCS pour réparer ?

Quelles sont les règles applicables ?

la RCV A5.1 précise «Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours* ou qui n'a pas *fini*, ou qui ne s'est pas conformé à la règle 30.2, 30.3, 30.4 ou 78.2, ou qui abandonne.....), doit recevoir les points attribués par le comité de course sans instruction... »

. la RCV A5.2 précise «Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou qui a été disqualifié doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits dans la série plus un»

Le délai pour prendre le départ **n'est pas écrit dans les règles et doit être précisé dans les IC,**

IC Type Habitable

§12.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard [**4 minutes**] après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

Dans notre exemple, un bateau dispose donc de **10 minutes** pour prendre le départ selon la définition.

Quand un OCS prend il le départ ?

Un OCS, comme tous les autres bateaux, prend le départ quand il respecte la définition « **Prendre le départ** ». Selon les IC de notre exemple, il dispose donc de **10 minutes pour respecter cette définition.**

Quid de l'action du comité ?

La RCV 29.1 précise qu'en cas de rappel individuel, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X.

« Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que ces bateaux soient revenus entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements et aient satisfait à la règle 30.1 quand elle s'applique, mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ, ou une minute avant tout signal de départ ultérieur si cela est plus tôt ».

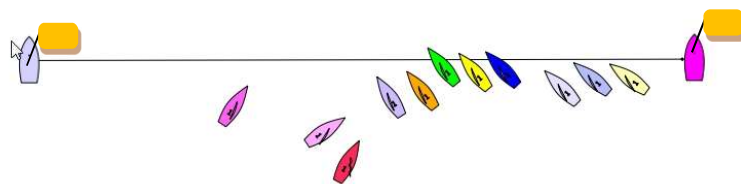
Cette règle précise l'action du comité de course, mais pas celle des bateaux.

Conclusion

Le comité doit, s'il y a des bateaux OCS, respecter la RCV 29.1 et **laisser son pavillon X envoyé au plus 4 minutes après le départ.** Il doit laisser à tous les bateaux le délai précisé dans les instructions de course pour prendre le départ (qu'ils soient OCS ou pas).

Exemple :

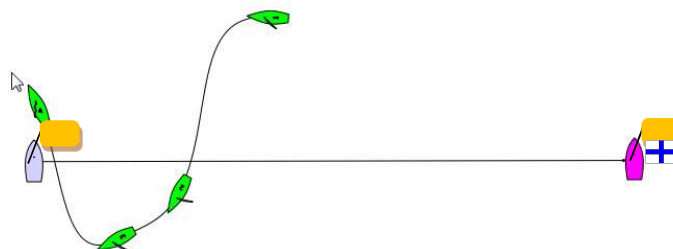
Procédure sous P, lors du départ, en position 1, Fleur Bleue, Jaune d'Œuf et Vert de Pomme ont une partie de leur coque qui se trouve du côté parcours de la ligne de départ.



Envoi rapide du pavillon  avec un signal sonore

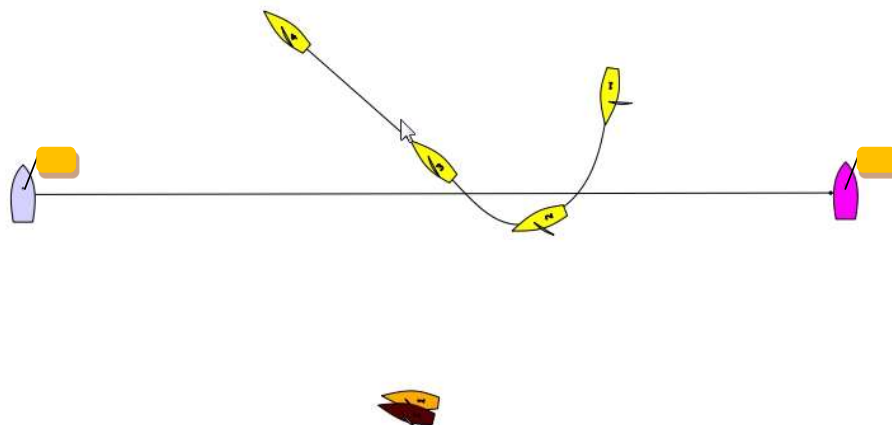
Fleur Bleue, Jaune d'Œuf et Vert de Pomme sont marqués OCS sur la feuille du CC

Avant l'affalé du pavillon X Vert de Pomme (OCS) revient complètement du côté pré-départ et **prend le départ**.



Départ +4 minutes le pavillon X est affalé.

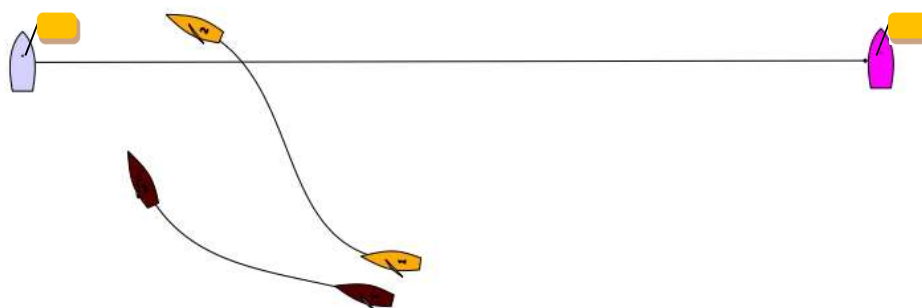
Entre départ + 4 minutes et départ +10 minutes.



Jaune d'œuf (OCS) revient complètement du côté pré-départ, avant la fermeture de la ligne, et **prend le départ**.

Départ + 9 Minutes 55 secondes.

Orange des îles franchit la ligne et **prend le départ**.



Départ + 10Minutes.

Le comité de course ferme la ligne en amenant le pavillon orange.

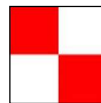
Marron des Bois n'a pas franchi la ligne dans le temps imparti, **il n'a pas pris le départ**, il est classé **DNS**.

Au bilan sur la feuille du CC :

Fleur Bleue **OCS**

Marron des Bois **DNS**

9 RCV 30.3 : Règle du pavillon U



Le pavillon « U » ne doit pas être utilisé comme premier signal préparatoire.

30.3 Règle du pavillon U

Si le pavillon U a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue.

- Pas de rappel individuel (RCV 29.1).
- Pénalité immédiate.
- UFD = DSQ sans instruction.
- Le Comité de Course **n'a pas à** afficher les N° de voile concernés avant un nouveau départ de la course.

- Si rappel général ou annulation après le départ, les "UFD» peuvent participer à la course.

10 RCV 30.4 : Règle du pavillon NOIR



Le pavillon « Noir » est à envisager en dernier ressort.

30.4 Règle du pavillon noir

Si un pavillon noir a été envoyé, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est retardée ou annulée avant le signal de départ. Si un rappel général est signalé ou si la course est annulée après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer. S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série.

- Pas de rappel individuel (RCV 29.1)
- Pénalité immédiate
- BFD = DSQ sans instruction
- Le Comité de Course **doit** afficher les N° de voile concernés avant un nouveau départ de la course
- Si rappel général ou annulation après le départ, les "BFD" ne doivent pas participer à la course
- Si un concurrent "BFD" prend le départ, il doit être "DNE"

10.1 RCV 30.4 : Règle du pavillon NOIR

Le pavillon « Noir » est à envisager en dernier ressort.

RCV 30.4 Règle du pavillon noir

Si un pavillon noir a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* au cours de la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ. Si un rappel général est signalé ou si la course est *annulée* après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer. S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série.

- Pas de rappel individuel (RCV 29.1)
- Pénalité immédiate = **BFD**
- **BFD** = disqualification sans instruction
- Si rappel général ou annulation après le départ, les « BFD » ne doivent pas participer à la course
- Le comité de course **doit** afficher les N° de voile concernés avant un nouveau départ de la course
- Si un concurrent « **BFD** » prend le départ, il doit être « **DNE** »

10.2 RCV 29.2 : Rappel général

RCV 29.2 Rappel général

Quand, au signal de départ, le comité de course est dans l'incapacité d'identifier les bateaux qui sont du côté parcours de la ligne de départ ou ceux auxquels s'applique la règle 30, ou quand il y a eu une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut signaler un rappel général (envoi du Premier Substitut avec deux signaux sonores). Le signal d'avertissement pour un nouveau départ pour la classe rappelée doit être fait une minute après l'affalé du Premier Substitut (un signal sonore), et les départs pour toute autre classe à suivre doivent succéder au nouveau départ.

Lorsque le comité de course est dans l'incapacité d'identifier les bateaux en infractions où qu'il y a eu une erreur dans la procédure, le comité peut envoyer le premier substitut accompagné de deux signaux sonores.

Premier substitut Rappel général. Le signal d'avertissement sera envoyé 1 minute après l'affalé.



Une nouvelle procédure doit être faite 1 minute après l'amenée du Premier Substitut (1 signal sonore).

VISEZ BIEN LA LIGNE DE DEPART !



11 GESTION DES PROCEDURES DE DEPART

Enregistrer les horaires d'envoi et d'affalé de chaque pavillon,

Enregistrer toutes les pénalités sans instruction :

- **DNC** (n'est pas venu sur la zone de départ).
- **DNS** (n'a pas pris le départ dans le délai de l'art 11.4 des IC).
- **DNS** (n'a pas pris le départ, autre que DNC, OCS, BFD, autre..).
- **OCS, ZFP, BFD, UFD** (pénalités au départ).

Enregistrer les heures de départ de la course et les heures de fermeture de la ligne pour chaque groupe.

Afficher toutes les pénalités sans instruction : **OCS, ZFP, BFD, UFD.**

12 FERMETURE DE LA LIGNE DE DEPART

Si un rappel individuel a été signalé, la RCV 29.1 demande **d'affaler le pavillon X au plus tard 4 minutes après le départ** si tous les bateaux identifiés en infraction ne sont pas revenus.

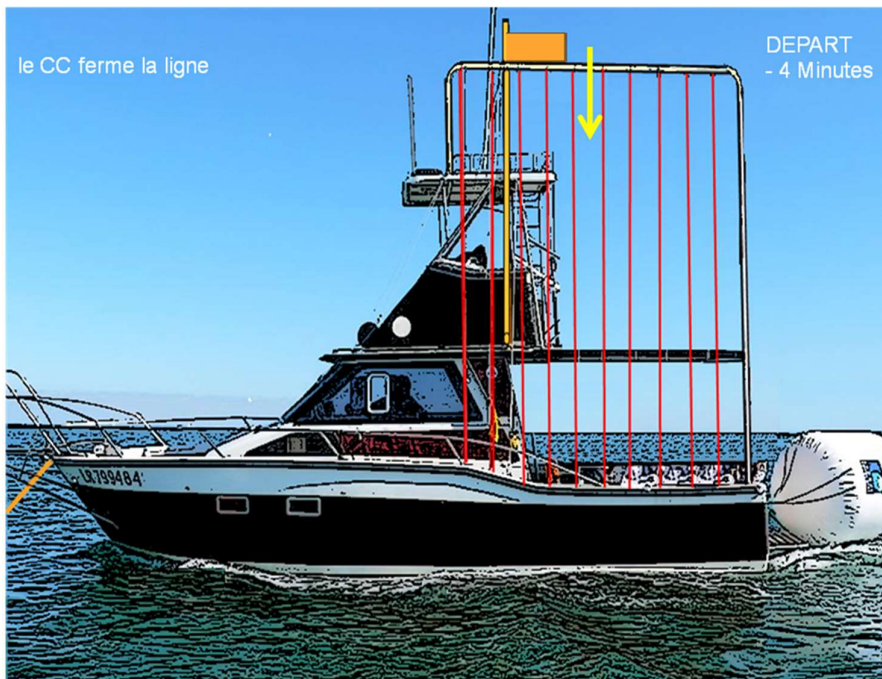
La ligne de départ est **fermée** après le **temps précisé par article 12.4 des IC Type** après le **signal de départ** : Affalé du pavillon ORANGE.

12.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard [**4 minutes**] après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

Pour un grand nombre de séries ou de classes le temps utilisé est de 4 Minutes, mais le temps peut être plus grand.

Exemple route du RHUM 2014 :

9.4 Un concurrent qui n'a pas pris le départ 60 minutes après le signal de départ, doit être considéré comme non partant.



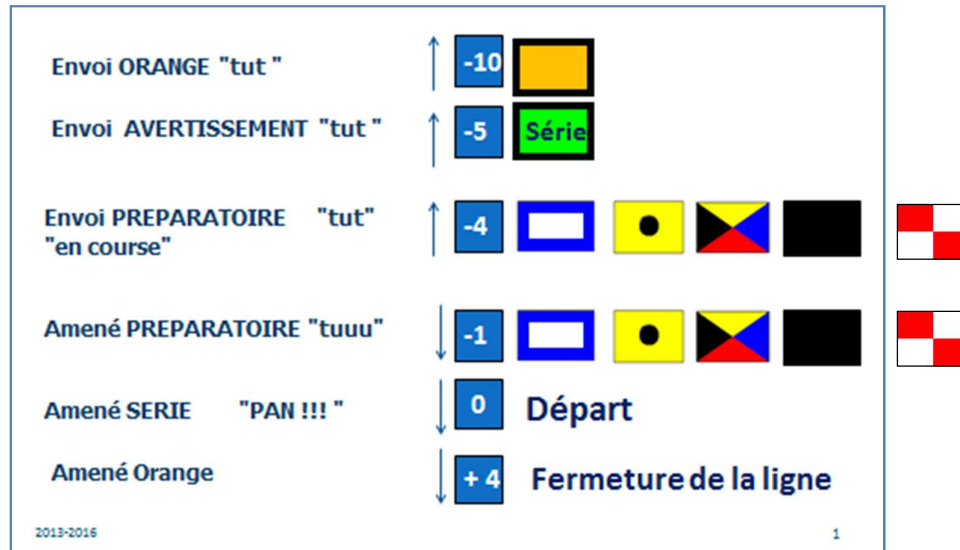
13 SYNTHÈSE DES PROCÉDURES DE DÉPART

Préparatoire (- 4 mn)	Possibilités		Conséquences
Pavillon P 	3 possibilités	Bon départ	
Rappel Individuel		Réparation possible, à condition de revenir entièrement du côté pré départ (règle 29.1)	Si réparation (29.1) : en course Si pas de réparation : OCS
Rappel général		On recommence	
Pavillon I 	3 possibilités	Bon départ	
Rappel Individuel		Réparation possible par les extrémités de la ligne (règle 30.1)	Si réparation (30.1) : en course Si pas de réparation : OCS
Rappel général		On recommence	
Pavillon Z 	3 possibilités	Bon départ	
Rappel Individuel		Réparation possible, à condition de revenir entièrement du côté pré départ (règles 29.1 et 30.2),+ pénalité de 20%, sinon, OCS	Si réparation (30.2) : en course et ZFP Si pas de réparation : OCS
Rappel général		Tous ceux qui sont pris sont pénalisés de 20%, et on recommence	ZFP pour la course, même si bon départ ultérieur - pas d'affichage obligatoire
Pavillons Z+I  	3 possibilités	Bon départ	
Rappel Individuel		Réparation possible par les extrémités de la ligne règles (30.1+30.2)+ pénalité de 20%, sinon, OCS	Si réparation (30.1 et 30.2) : en course et ZFP - Si pas de réparation : OCS
Rappel général		Tous ceux qui sont pris sont pénalisés de 20%, et on recommence	ZFP pour la course, même si bon départ ultérieur - pas d'affichage obligatoire
Pavillon U 	2 possibilités	Bon départ	
Rappel général		Pas de rappel individuel, mais ceux qui sont pris sont disqualifiés On recommence	UFD
Pavillon Noir 	2 possibilités	Bon départ	
Rappel général		Pas de rappel individuel, mais ceux qui sont pris sont disqualifiés Tous ceux qui sont pris sont disqualifiés, les N° sont affichés sur le bateau comité, ils doivent quitter la course sous peine de DNE, et on recommence	BFD affichage des BFD sur le bateau comité

La notion de minute précédent le départ n'existe pas avec le pavillon "P". Elle apparaît à partir du pavillon "I"

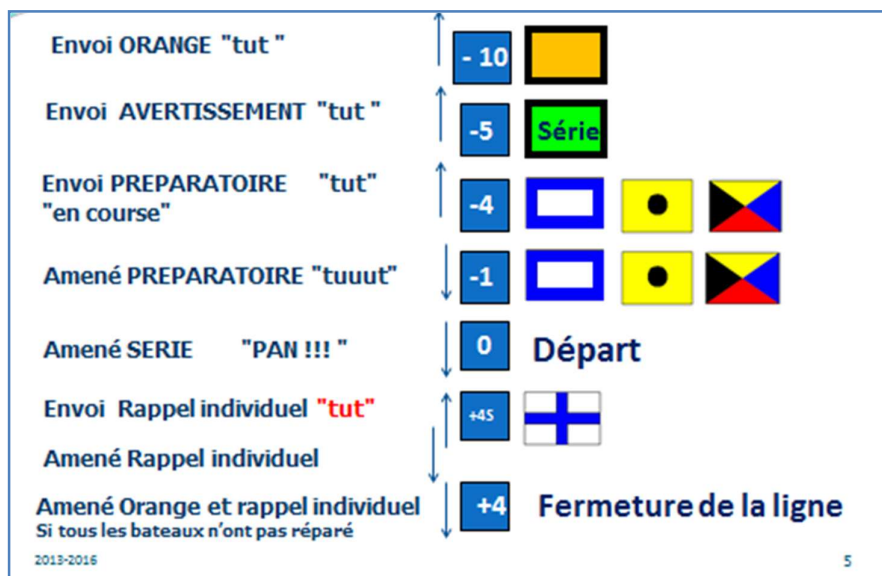
13.1 Procédure normale.

Tous les bateaux ont respecté la définition de *Prendre le départ* ou les RCV 30.1 ou 30.2. Les bateaux n'ayant pas *Pris le départ* 4 minutes (**sauf indication contraire dans les IC**) après le signal de départ seront classés DNS.



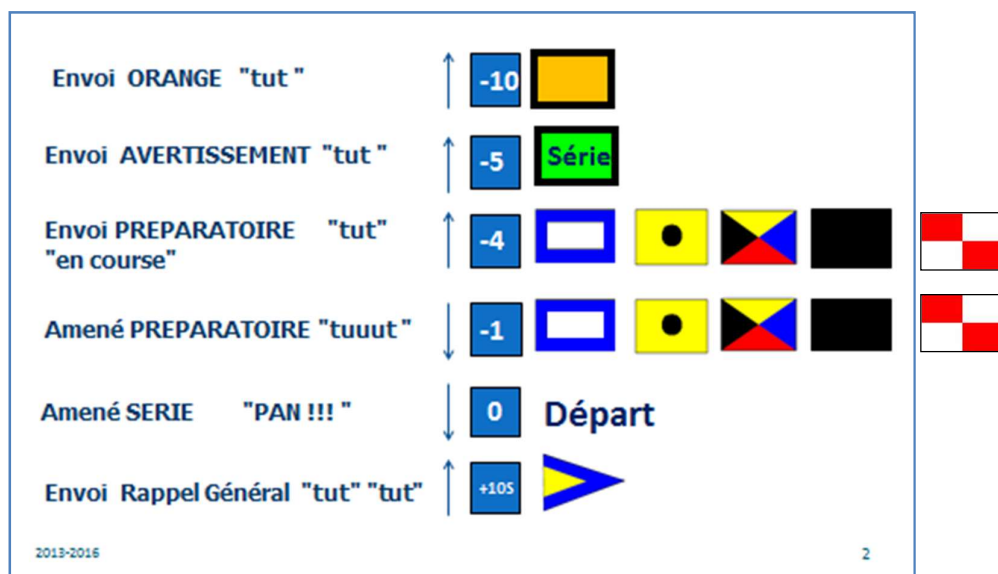
13.2 Procédure avec rappel individuel (sauf sous noir et U)

Procédure de départ : Un ou plusieurs bateaux identifiés sont en infraction avec la définition de **Prendre le départ** ou les RCV 30.1 ou 30.2.



13.3 Procédure avec rappel général

Procédure de départ. Un ou plusieurs bateaux non identifiés sont en infraction avec la définition de **Prendre le départ** ou les RCV 30.1, 30.2 ou 30.3.



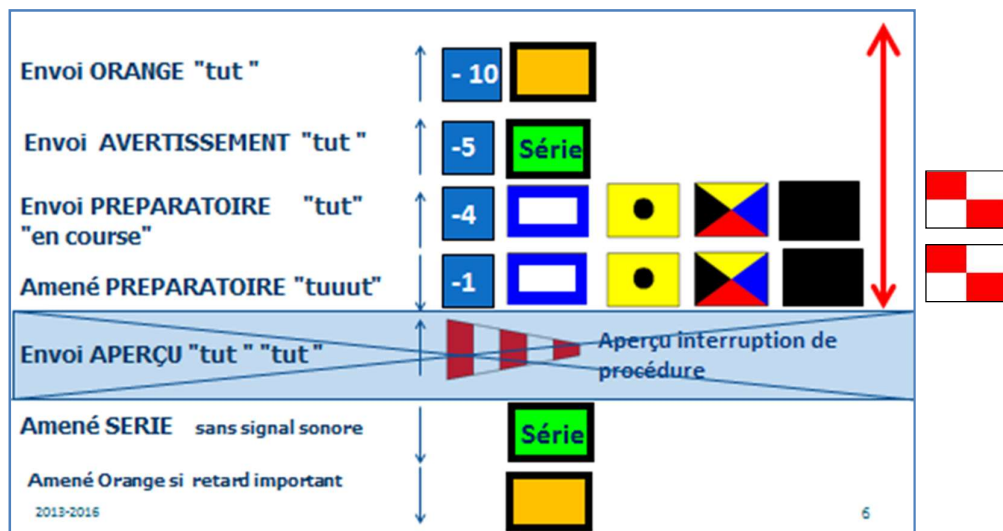
13.4 Rappel Général, puis reprise de la procédure suivante.

Un rappel général a été signalé. Le comité enchaîne une nouvelle procédure. Le pavillon Orange reste envoyé, le 1^{er} Substitut est resté envoyé.



13.5 Procédure de départ interrompue par l'envoi de l'aperçu

Comme nous l'avons vu plus haut, avant le signal de départ, le comité peut interrompre la procédure pour diverses raisons.



Le comité envoie alors l'Aperçu, et affale aussitôt que possible les autres signaux de départ (pavillon de classe, et signal préparatoire si l'Aperçu est envoyé avant la dernière minute).

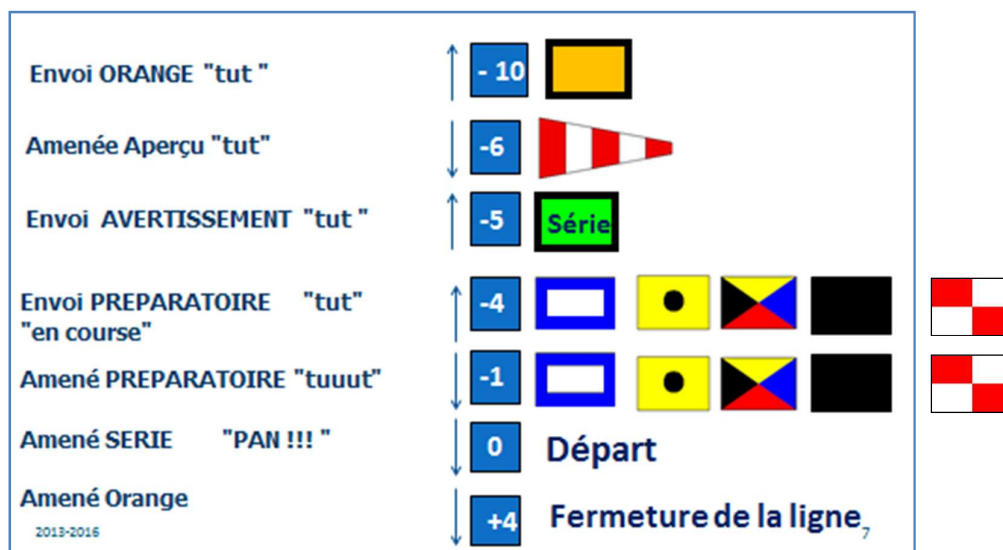
En fonction des circonstances, soit le comité est prêt à recommencer la procédure, il laisse le pavillon Orange envoyé, soit il sait qu'il ne pourra pas enchaîner une nouvelle procédure, et il affale le pavillon Orange.

13.6 La procédure de départ a été interrompue par l'envoi de l'aperçu et le pavillon Orange affalé

Pour prévenir qu'une nouvelle procédure va commencer, le CC enverra le pavillon Orange 5 minutes au moins avant le signal d'avertissement, comme requis par les IC Type.

Il devra affaler l'Aperçu 1 minute avant le signal d'avertissement, comme requis par les signaux de course.

La procédure est alors la suivante :



Dans la procédure décrite ci-dessus, vous pouvez avoir aussi des rappels individuels (sauf sous pavillon noir et U) ou un rappel général ou vous pouvez de nouveau vous retrouver avec un aperçu.