

Note d'accompagnement aux Instructions de Course "Raid".

PJ à la note LBV/CRA05/2005-009 du 05.02.05

Articulation.

Partant d'un vécu de déroulement et d'arbitrages sur des épreuves de type Raid, l'articulation Instructions Générales de Course (IGC) accompagnées d'Instructions Particulières d'Etape (IPE) a semblé particulièrement adapté, notamment pour les épreuves importantes.

- *Les IGC comportent* les différents articles concernant les contraintes générales à une régates de type raid. Les épreuves étant à profils multiples, ces IGC sont accompagnées d'une Annexe permettant d'inclure les articles rendant compte des spécificités générales de l'épreuve concernée, ainsi que des éventuels points particuliers à telle ou telle classe (par exemple, VHF, équipements exigés, etc.), horaires de marées ... Quelques raids permettent à différentes classes ou séries de bateaux de se côtoyer, cette possibilité a été prise en compte.

- *Les IPE permettent* de traduire toutes les particularités liées aux sites parcourus ou aux conditions spécifiques de l'épreuve concernée. Par exemple : ressources ou délais liés aux clubs participant en support (tableaux officiels, mât de pavillon, délais de signaux liés à la distance du plan d'eau, marques disponibles, canaux radio, ...), aux zones couvertes et conditions particulières de navigation (parcours des étapes, cartes à utiliser par les concurrents, départs, arrivées, éventuelles zones à considérer comme des obstacles, ...).

Cadre Général.

Il a semblé utile et pratique tant pour les arbitres que pour les concurrents, de se caler sur la structure des IC type 2005-2008 diffusées par la CCA.

Il est de même intéressant de constituer un cadre global cohérent, notamment au sens des pénalités, pour des épreuves concourant au final à un classement global incluant les performances réalisées sur différents raids.

Le vécu a montré également que les classements se basaient tantôt sur la notion de temps cumulés à partir des temps de course selon les différentes étapes, tantôt sur du cumul de points à partir des places et points afférents (aux pénalités près) au fil des courses d'étapes. Les présentes IGC laissent la possibilité de l'un ou l'autre système ; celui en points pouvant toutefois présenter un avantage de clarté quand on passe au général (d'où son choix implicite).

L'avant dernière phrase de l'article 1.1 a été maintenue malgré la nouvelle règle 63.7 des RCV, pour couvrir les cas d'AC oubliant de recenser certaines règles ou autres documents pouvant s'appliquer sur la régates..

En ce qui concerne les pénalités, les situations pouvant donner lieu à réparation permettant d'exonérer le concurrent concerné ont donné lieu à des pénalités significatives.

La pénalité en système 2 (temps) pour DNC, DNS, DNF, RAF a été mentionnée s'appliquant en temps compensé pour être sur qu'un bateau ne faisant pas la course ne puisse être (grâce à un coefficient adéquat) classé avant un bateau à coefficient défavorable, mais ayant fait la course.

Pour ce système de classement en temps, nous avons également stipulé que la pénalité en équivalent temps (pour OCS, ZFP, BFD) était limitée de sorte que le temps de course (course en cours) résultant ne soit pas supérieur à la décision DSQ (comme d'usage dans les RCV). En effet, il peut y avoir des courses à temps un peu court et il ne faut pas introduire de distorsion incompatible avec le cumul temps.

La formulation relative au nombre de points pour les décisions DNF, DNS, ... est calquée sur la formulation de la règle A5.

L'existence de séries hétérogènes est pris en compte (possibilités de temps compensé par étape).

Révision édition 3.

A l'usage et suite à des remarques parvenues, il a semblé nécessaire et profitable de préciser quelques points et revoir en partie et plus particulièrement l'article 18. "Classement".

Ø Une étape n'est pas une notion nouvelle au niveau RCV, c'est la (ou une des) course(s) du jour. Toutefois en cas de soucis météo, le CC dispose de la possibilité après une réduction initiale de relancer sur un second tronçon ; on aura alors l'étape ou course constituée d'étapes intermédiaires et regroupant le cumul des scores intermédiaires.

Ceci ne joue donc pas sur le nombre de courses prévues au programme.

Ø Continuer à éviter de mixer dans un même type de classement, pénalités en points et pénalités en temps.

- Ainsi, art 18.6.1, Le système 1 correspond au système de points à Minima (Annexe A des RCV), donc tous les pourcentages sont relatifs au nombre d'inscrits. C'est maintenant répété pour éviter toute ambiguïté.

Ø Art 18.6.2. Système 2.

Le système 2 n'implique pas obligatoirement un classement en temps compensé, cela peut être du temps réel ; en effet, toutes les courses ne se font pas en multi séries, beaucoup, même, sont par classes monotypes. Pour les courses en multi séries, handicap, le temps concerné est du temps compensé, pour les courses en classe monotype, le temps concerné est du temps réel.

- En multi série, handicap, on utilise le temps compensé du dernier comme base, pour éviter qu'avec application de coefficient favorable un concurrent qui est DNC, DNS, RAF, DNF, obtienne tout de même un temps meilleur que celui du dernier concurrent de sa série ayant effectué correctement le parcours.

- Les différentes pénalités "disqualifiantes" doivent se traduire par un même effet pour les concurrents : classement au dernier rang (toujours en multi série, handicap : temps compensé du dernier de sa série + un temps "x").

- Ainsi, DSQ, en multi série, handicap, se verra attribuer pour son temps de course compensé, le temps compensé du dernier de sa série + 30%

- Art 18.6.2.b. OCS correspond à une pénalité que le concurrent peut éviter en réparant, ZFP est systématique et maintenue même si le bateau revient du bon côté de la ligne, de plus si le concurrent ZFP n'est pas du bon côté de la ligne à son signal de départ, il devient aussi OCS. Cette dernière pénalité (OCS) doit donc être plus forte.

- En cas de non réparation sur le plan d'eau, prise en compte d'une éventuelle reconnaissance de l'infraction avant instruction de la réclamation correspondante

Révision édition 4_1

Suite à déroulement d'épreuves et à l'intérêt d'introduire quelques évolutions et à la demande de responsable FFV : hors correction de "fautes de frappe" ou oublis, essentiellement la révision de valeurs de pénalités ou du délai requis pour déclencher l'abandon d'un concurrent trop retardataire, et l'introduction de la possibilité de réduire un parcours a posteriori (en fait après le passage des concurrents) via la procédure de "pointage officiel".

Pour la portion de parcours effectuée entre le dernier pointage et l'éventuel arrêt effectif de la course, la formulation adoptée permet de considérer que les concurrents "ont été en course" au sens du préambule au Chapitre 2 des RCV, ceci donne la possibilité, en cas de blessure ou dommage physique, d'accorder éventuellement une réparation à un concurrent en cas de nouveau départ donné le jour même, même si le concurrent ayant commis l'infraction correspondant à la règle 62.1(b) n'est pas sanctionné.

La procédure de pointage officiel permet de sauvegarder le déroulement d'une étape du raid en cas, notamment, d'occurrence d'aléa météo ou autre événement significatif, à l'appréciation du comité de course..

GTCRA05.