



**JE SUIS
JEUNE OFFICIEL
EN**

VOILE

Programme 2004-2008

PREAMBULE

Ce petit mémento doit aider l'élève du collège ou du lycée à arbitrer les rencontres sportives, en cours d'éducation physique et sportive ou dans le cadre de l'Union Nationale du Sport Scolaire le mercredi.

Devenir Jeune Officiel, c'est :

- apprendre à faire des choix et s'y tenir,
- appréhender très vite une situation,
- mesurer les conséquences de ses actes.

En choisissant cette voie, ce livret vous apporte une formation théorique. Sur le terrain, il faudra mettre en œuvre vos connaissances de façon pratique.

La réussite tiendra en un double respect :

- celui des règlements, bien sûr,
- et surtout celui des acteurs.

C'est à vous qu'il appartient de mettre en place des conditions optimales pour permettre la meilleure réalisation possible.

Ce petit livret vous donne quelques informations et rappels, mais n'a pas la prétention d'être complet.

N'oubliez pas que les règlements évoluent ; ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera pas forcément demain.

Informez vous, faites une remise à niveau régulièrement.

SOMMAIRE

LE JEUNE OFFICIEL

- 1. S'ENGAGE A REMPLIR SON ROLE**
- 2. DOIT CONNAITRE LES REGLES DE L'ACTIVITE**
- 3. S'INVESTIT DANS LES DIFFERENTS ROLES ET ACTIONS LORS D'UNE MANIFESTATION**
- 4. DOIT RESPECTER LES CODES DE SA FONCTION**
- 5. DOIT VERIFIER SES CONNAISSANCES**
- 6. ASSURE LE SUIVI DE SA FORMATION**
- 7. PEUT PARFAIRE SA FORMATION EN CONSULTANT DES DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES**

1. LE JEUNE OFFICIEL S'ENGAGE A REMPLIR SON ROLE

- Le sport, c'est d'abord la confrontation ; c'est aussi le plaisir d'une rencontre, la joie d'être ensemble ; c'est enfin le respect des règles et de celui qui les fait appliquer.

Le jeune officiel se doit de remplir au mieux sa mission en respectant les termes du serment du jeune officiel :

« Au nom de tous les juges et officiels, je promets que nous remplirons nos fonctions en toute impartialité, en respectant et en suivant les règles qui les régissent, dans un esprit de sportivité ».

A cet effet, le jeune officiel doit :

- connaître le règlement de l'activité
 - être sensible à l'esprit du jeu
 - être objectif et impartial
 - permettre le déroulement de la rencontre dans le respect de l'équité sportive.
- Pour mieux remplir son rôle, il est important que le jeune officiel soit en possession de l'ensemble des documents nécessaires (licence UNSS, carte de jeune officiel, règlement de l'activité, passeport MAIF,...) et du matériel indispensable pour remplir sa fonction.

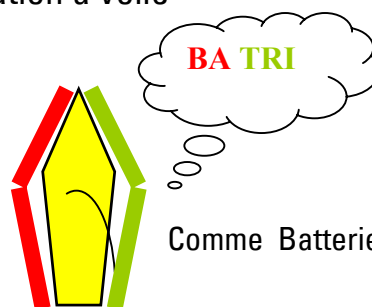
LE JEUNE OFFICIEL DOIT CONNAITRE LES REGLES DE L'ACTIVITE

- Tu dois connaître les termes utilisés pour la navigation à voile

Bâbord – Tribord :

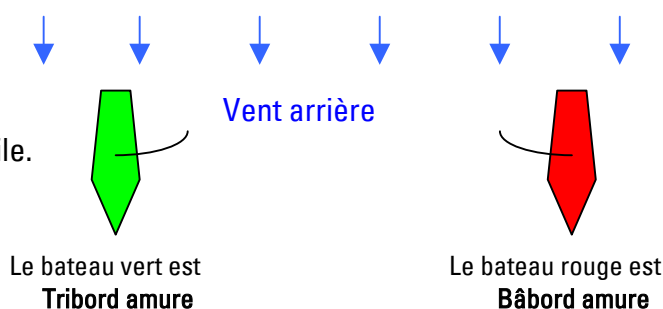
Traditionnellement le côté bâbord est représenté par la couleur rouge et le côté tribord par la couleur verte.

En regardant vers l'avant,
le côté Gauche est bâbord
le côté Droit est tribord

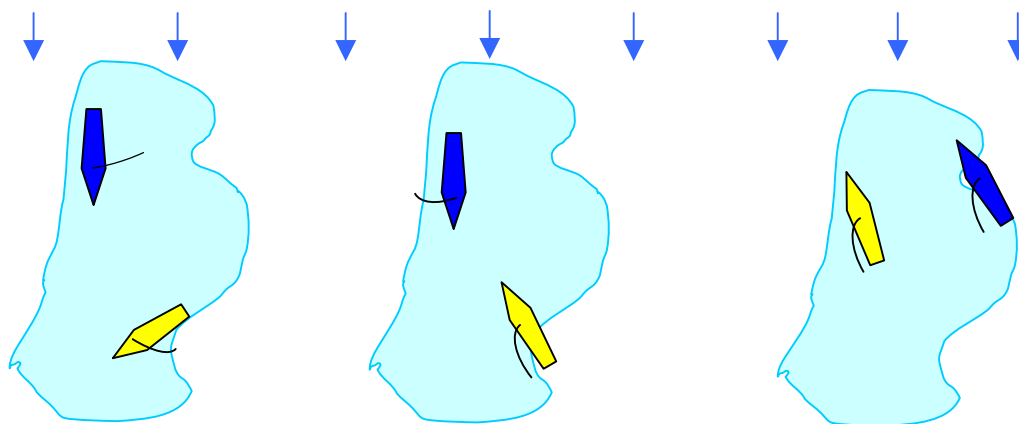


- Amures :

L'amure est le côté opposé de celui où se trouve la grand voile.
L'amure est le côté qui reçoit le vent en premier.

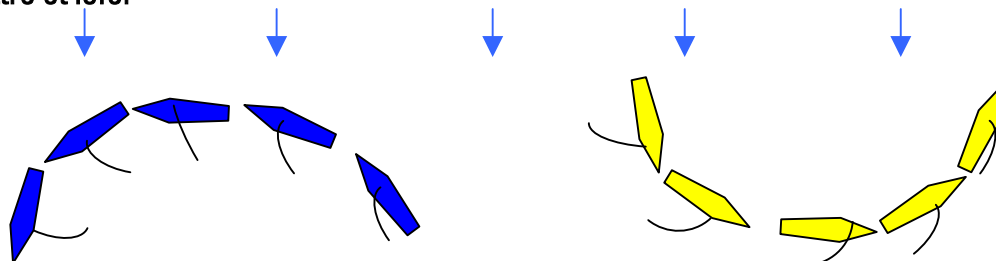


- Au vent Sous le vent (à condition d'être sur la même amure)



Le bateau bleu est le bateau au vent, le bateau jaune est le bateau sous le vent

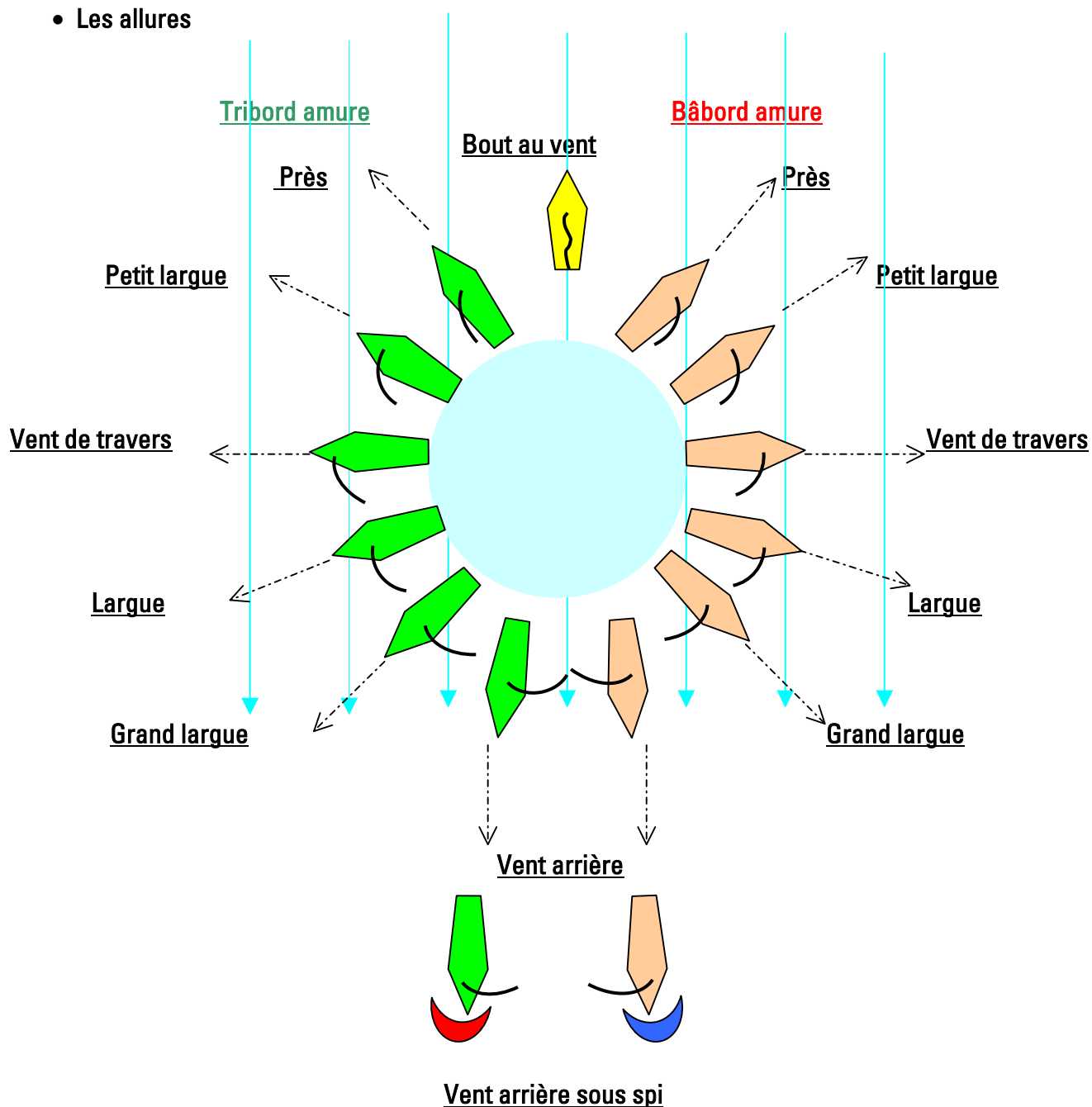
- Abattre et lofer



Abattre, c'est s'écarter de l'axe du vent
On dit : une abattée

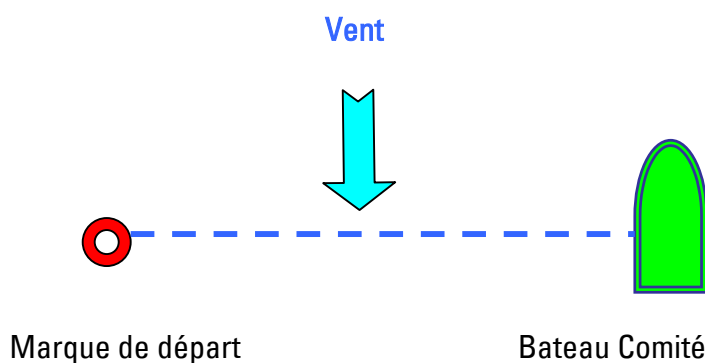
Lofer, c'est se rapprocher de l'axe du vent
On dit : une aulofée ou un lof

- Les allures



- Ligne de départ

La meilleure ligne est celle qui est mouillée face au vent, pour une navigation au plus près au louvoyage. La ligne doit permettre un départ équitable pour tous les bateaux inscrits. Ceux-ci doivent pouvoir partir côte à côte, à égalité de chance. Sa longueur se calcule en multipliant la longueur de coque du type de bateau par le nombre de bateaux inscrits pour une procédure de départ.

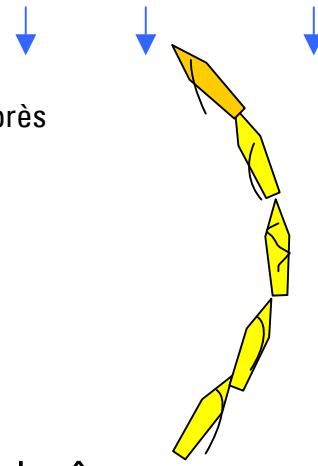


- **Virement de bord**

Virer de bord, c'est amener, par un lof, un bateau du plus près à face au vent puis au plus près sous l'autre amure.

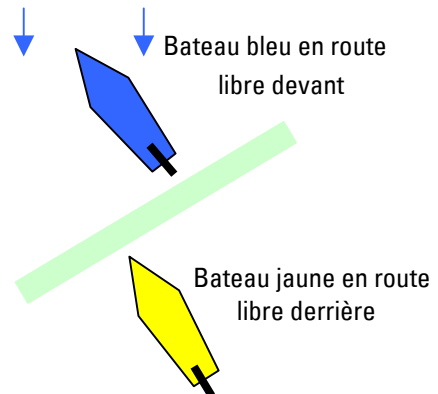
En situation de course, on considère que le virement de bord est complet lorsque le bateau est sur une route au plus près sous l'autre amure, voile pleine ou pas, avec ou sans vitesse.

Quand il se retrouve, après un virement, au plus près Tribord amure, alors il acquiert de nouveaux droits.



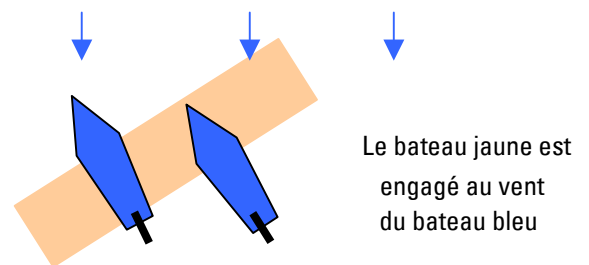
- **Route libre devant – Route libre derrière (à condition d'être sur la même amure, sauf aux abords d'une marque de portant)**

On dit qu'un bateau est en route libre derrière quand aucune partie de sa coque ou de son équipement ne franchit une ligne perpendiculaire passant par l'arrière du safran du bateau en route libre devant



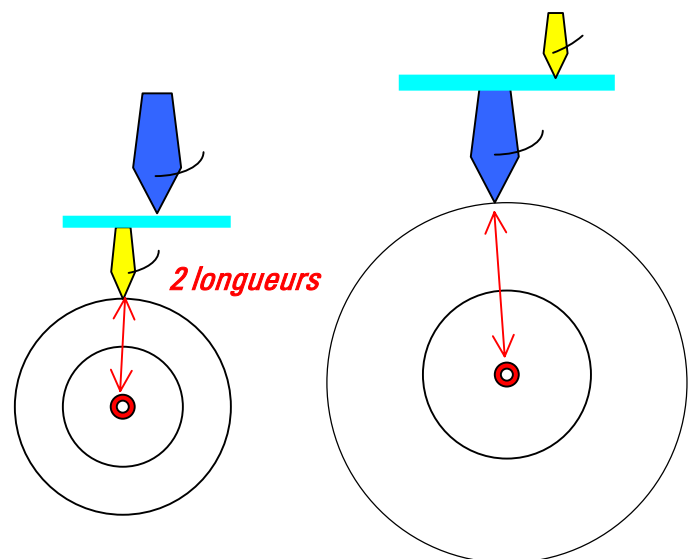
- **Engagement**

On dit qu'un bateau est engagé quand une partie de sa coque ou de son équipement a franchi la ligne perpendiculaire passant par l'arrière du safran du bateau en route libre devant. Il peut le faire au vent ou sous le vent.



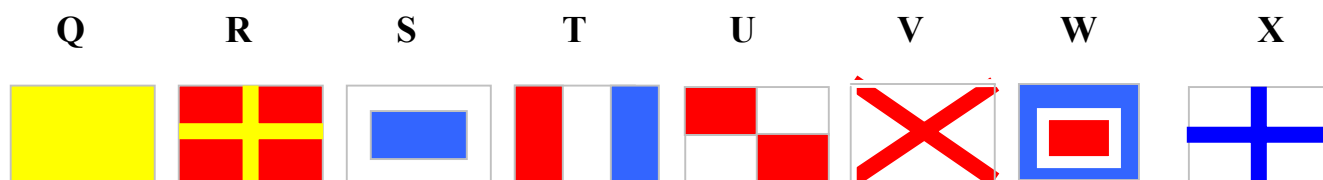
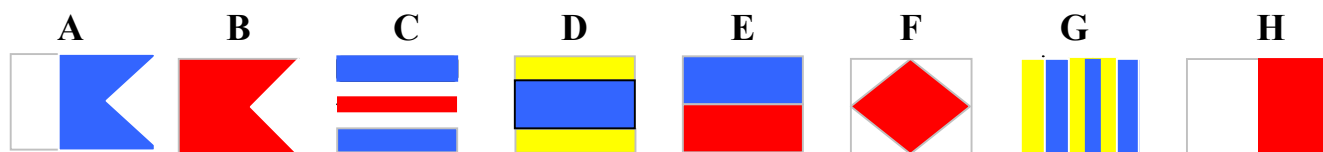
- **Zone des deux longueurs**

La zone des deux longueurs est l'espace autour d'une marque ou d'un obstacle. Sur une distance correspondant à 2 fois la longueur de coque du bateau qui en est le plus proche.

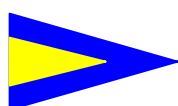


Maintenant, si tu veux connaître les Règles de Course à la Voile (RCV) Procure toi les ouvrages cités en page 26 du présent manuel.

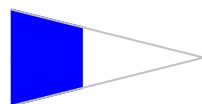
- Tu dois connaître la Pavillonnerie



1^{er} Substitut



2^e Substitut



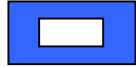
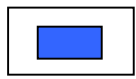
3^e Substitut

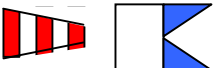
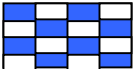
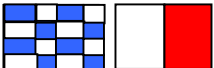
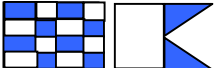


Aperçu



- Tu dois connaître la signification des signaux de Course

Pavillons	Lettres	Signaux sonores		Significations
		 A la montée	 à la descente	
	Y			<i>Portez une flottabilité personnelle</i> (signaux de course + règle 40)
	L			<i>A terre : un avis aux concurrents a été affiché</i> <i>Sur l'eau : venez à portée de voix ou suivez ce bateau</i> (signaux de course)
				<i>Pavillon de Class</i> (Signal d'avertissement – règle 26.1)
	P			<i>Signal préparatoire</i> (règle 26)
	I			<i>Signal préparatoire</i> (La règle 30.1 s'applique) <i>Règle du retour par une extrémité</i>
	Z			Signal préparatoire (La règle 30.2 s'applique) <i>Règle dite des 20%</i>
				<i>Signal préparatoire</i> (La règle 30.3 s'applique) <i>Règle du Pavillon noir</i>
	X		 rien	<i>Rappel individuel</i> (signaux de course + Règle 29.1)
	1 ^{er} Sub			<i>Rappel général. Le signal d'avertissement sera envoyé 1 mn après l'affalée</i> (Règle 29.2)
	M			<i>L'objet portant ce signal remplace une marque manquante</i> (signaux de course + règle 34)
	C			<i>La position de la marque suivante a été changée.</i> (signaux de course + règle 33)
	S			<i>Le parcours a été réduit</i> (signaux de course + règle 32.2) .

	AP		<i>Les courses dont le départ n'a pas été donné sont retardées. Le signal d'avertissement sera fait 1 mn après l'affalée sauf si, à ce moment, la course est retardée à nouveau ou annulée.</i>
	AP / H		<i>Les courses dont le départ n'a pas été donné sont retardées. Retournez au port ou à terre et suivez la Pavillonnerie. (Pavillon H comme « Home » ou « Harbour » .)</i>
	AP / A		<i>Les courses dont le départ n'a pas été donné sont retardées. Plus de courses aujourd'hui. (Pavillon A comme « au revoir » ou « à demain » .)</i>
	N		<i>Toutes les courses dont le départ a été donné sont annulées. Revenez sur la zone de départ. Le signal d'avertissement sera fait 1 mn après l'affalée sauf si, à ce moment, la course est annulée à nouveau ou retardée.</i>
	N / H		<i>Toutes les courses sont annulées. Signaux ultérieurs à terre. (Pavillon H comme « Home » ou « Harbour »)</i>
	N / A		<i>Toutes les courses sont annulées. Plus de course aujourd'hui. (Pavillon A comme « au revoir » ou « à demain » .)</i>

- Tu dois prendre connaissance des Instructions de Courses UNSS et leurs annexes

Les instructions de courses UNSS sont communes aux trois championnats : planche à voile, voile collèges (Optimist et Catamaran et voile lycées (sur Habitable FC8). Elles sont complétées lors de chaque épreuve par les annexes propres aux particularités du plan d'eau, des bateaux ou PAV mis à disposition.

Aucune réclamation ne sera acceptée, ni en mer ni à terre. L'arbitrage direct sur l'eau sera effectué par des jeunes arbitres (« umpires » en anglais).

REMARQUES

Les instructions de course concernent essentiellement la réglementation des épreuves ; pour ce qui est des fautes "non sportives", il conviendra de se référer aux règlements intérieurs de l'UNSS.

I - REGLES DE COURSE

1.1 Règles applicables :

1.1.1 Les Règles de Course à la Voile ISF 2004/2008.

1.1.2 Ces instructions et leurs annexes.

1.1.3 Limite de vent : après le départ, la course pourra être annulée ou réduite à la discrétion du comité de course. « Godiller » et « pomper » sont interdits (RCV 42).
Pour la voile lycées les conditions limites de navigation seront estimées par le comité de course à partir de 20 nœuds de vent.

II - INFORMATION DES CONCURRENTS

Toutes les notifications aux concurrents et les éventuelles modifications des instructions de course ou avenants, seront affichées sur les divers tableaux d'information réservés à cet effet :

- ◆ un tableau au secrétariat à terre
- ◆ un tableau sur la plage ou à quai

Cet affichage tiendra lieu de notification officielle écrite pour chaque concurrent.

Toute modification des instructions de course ou de formule de course sera communiquée et commentée au tableau officiel d'affichage par l'organisateur. Elle sera applicable de suite, dès le départ suivant l'annonce.

Dans toute la mesure du possible, les résultats des courses et les classements intermédiaires seront affichés dès la fin des manches courues.

III - PROCEDURES DE DEPART

H - 4 Mn :	signal d'avertissement	Pavillon de série	+ signal sonore
H - 2 Mn :	signal préparatoire	Pavillon I ou noir	+ signal sonore
H - 1 Mn :	dernière minute	Pavillon I ou noir amené	+ signal sonore
H :	signal de départ	Pavillon de série amené	+ signal sonore

- III.1 Dans la dernière minute, la règle du retour par l'extérieur est obligatoire :** toute embarcation coupant la ligne durant cette minute doit en faire le tour par l'extérieur. Dans le cas de départs successifs de plusieurs groupes d'embarcation, les instructions à suivre seront données par la pavillonnerie.
- III.2** Toute embarcation qui n'aura pas franchi la ligne de départ dans le temps imparti sera considérée comme non-partante.
- III.3 Ligne de départ :** sauf définition contraire en annexe, les extrémités de la ligne de départ sont déterminées par le mât le plus arrière du bateau comité de course et la marque de départ dont la forme et la couleur seront précisées au briefing d'avant course.
- III.4 Bateau viseur de ligne :** un bateau viseur pourra se tenir dans le prolongement de la ligne de départ. Ce bateau constituera un obstacle.

A partir du signal préparatoire du premier groupe à prendre le départ jusqu'à ce que le dernier groupe prenne son départ, il est interdit sous peine de disqualification, de passer entre la marque de départ et ce bateau viseur.

IV - RAPPELS

Rappel individuel (RCV 29.1)

Si une ou plusieurs embarcations, identifiées, partent prématurément, le pavillon X sera hissé appuyé d'un signal sonore. Il sera affalé dès que les " fautifs " seront revenus du côté pré-départ mais pas plus de 3 minutes après son signal de départ.

Lors des manches courues sous forme de relais, les " fautifs " seront avertis dès que possible par un « umpire » posté au-dessus de la ligne de départ, en liaison radio avec le bateau comité. Les embarcations ainsi informées devront alors revenir du côté pré-départ par une extrémité, sous peine de disqualification. Application de la règle 29.1 et de la règle 30.1 des R.C.V.

Lors des courses validées sur des parcours mouillés en symétrie, ce retour sur la ligne devra impérativement se faire à une extrémité de l'ensemble de la ligne de départ.

Rappel général (RCV 29.2)

Une flamme jaune et bleue (1° substitut) sera hissée, appuyée de deux signaux sonores et une nouvelle procédure

4 2 1 0 sera envoyée.

Après un rappel général (ou plusieurs), le comité de course pourra appliquer la règle d'exception.

Règle du pavillon noir (RCV 30.3) : Les concurrents seront informés de l'application de cette règle par l'envoi d'un pavillon noir avec le signal préparatoire. Ce pavillon noir sera affalé, accompagné d'un long signal sonore une minute avant le signal de départ.

« Dans la dernière minute précédant le signal de départ, toute embarcation identifiée se trouvant pour quelque raison que ce soit, dans le triangle délimité par les extrémités de la ligne de départ et la première marque à contourner ou à doubler sera disqualifiée ». Elle devra quitter la zone de départ, et ne pourra participer à cette course.

V - TEMPS LIMITE

Celui-ci sera déterminé en fonction des conditions locales.

Toute embarcation arrivant après ce temps imparti sera enregistré comme n'ayant pas fini et marquera le nombre de points du dernier à avoir franchi la ligne dans les temps, + 3 points. Cependant, ce nombre de points ne pourra pas être supérieur à celui obtenu par un coureur ayant abandonné au cours de cette course.

VI - PENALITES

L'arbitrage se fait sur l'eau : arbitrage direct par des Umpires.

Seuls sont habilités à intervenir les juge-arbitres désignés et identifiables (additif à consulter sur place).

Une réparation de faute se fera par :

- **OPTIMIST, PAV ET HABITABLE : 360°** (un tour : un virement et un empannage, voile et flotteur) lorsqu'un concurrent fautif répare sa faute de sa propre initiative ou sur demande de l'embarcation lésée, et sans intervention de l'arbitre.

- **OPTIMIST, PAV ET HABITABLE en flottille : 720°** (deux tours : deux virements et deux empannages, voile et flotteur) lorsque l'arbitre est obligé d'intervenir auprès du fautif pour lui faire réparer sa faute
- **CATAMARAN : 270°** (une abattée et un empannage si je suis au près, une montée au lof et un virement si je suis au portant) lorsqu'un concurrent fautif répare sa faute de sa propre initiative ou sur demande de l'embarcation lésée, et sans intervention de l'arbitre.
- **CATAMARAN : 360°** un tour : un virement et un empannage, voile et flotteur) lorsque l'arbitre est obligé d'intervenir auprès du fautif pour lui faire réparer sa faute.
- **DISQUALIFICATION** lorsque le concurrent ne répare pas sa faute après demande de l'arbitre.

Les réparations (270°, 360 ou 720) devront se faire dès que possible après l'incident :

C'est à dire que s'il ne gêne personne, le concurrent fautif exécute cette réparation immédiatement. Par contre, s'il se trouve au milieu d'un paquet, il devra tout d'abord signaler au jury qu'il va réparer et mettre en évidence cette volonté de réparation en s'écartant immédiatement du groupe dans lequel il se trouve.

De toutes les façons, le jury pourra intervenir quelques instants après l'incident si aucune réparation n'a été entamée.

Sur contact, si l'embarcation lésée ne proteste pas et ne demande pas réparation, elle pourra être également pénalisée par un 720° (360° pour le catamaran) sur interventions des juges arbitres.

Dans la zone de relais, toute embarcation doit s'écarter de celle entrée avant elle.

VI BIS – MATERIEL BRIS DE MATERIEL, YACHT LESE :

Le matériel est fourni par l'organisation.

Toute modification du matériel mis à disposition (configuration – accastillage) à l'exception des pennons est strictement interdite. En cas d'infraction, l'embarcation sera disqualifiée sur la course pendant laquelle l'infraction a été constatée.

Une avarie de matériel devra être signalée immédiatement à un juge arbitre. En conformité avec les R.C.V. annexe D1.2 © et D5. et 3. Une éventuelle réparation pourra être appliquée.

Il est important de signaler l'incident le plus rapidement possible au bateau juge le plus proche afin que celui-ci puisse juger de la validité de la déclaration et en informer le PC course.

VII - PAVILLONNERIE

- Pavillon vert : concerne le rond tribord
- Pavillon rouge : concerne le rond bâbord
- Aperçu : départ retardé
- Pavillon Z envoyé au tableau sur la plage : regagnez immédiatement la zone de départ
- Pavillon N sur H et 3 signaux sonores : manche annulée et retour à terre
- Aperçu sur H et 2 signaux sonores : départ retardé et retour à terre
- Pavillon bleu : bateau comité en poste à l'arrivée
- Pavillon L sur bateau comité : manche à suivre sans retour à terre ou venir à portée de voix.

Pavillon L à terre avec un signal sonore : Une information importante va être donnée, rejoignez immédiatement le tableau d'affichage sur la plage

VIII - MARQUES DE PARCOURS

Seul l'abordage du bateau comité, au départ et à l'arrivée, sera considéré comme une faute et sanctionné par un 360°. Interdiction de s'accrocher à une des marques de départ.

IX - CLASSEMENT. DECOMPTE DES POINTS

Un classement définitif peut être établi et validé dès la fin de la 1ère manche de relais ou bien à la fin de chacune des manches (lorsque les 3 équipages ont couru)

Jusqu'à la formule «Equipe contre Equipe », l'équipe 1^{ère} sera celle qui aura totalisé le nombre de points le plus faible.

Après la formule "RELAIS", Le classement d'une équipe se fait en additionnant les points obtenus par chacun des membres

1 ^{er} = 0,75 Pts	Abandon	= Nombre d'inscrits + 1		
	2 ^{ème} = 2 Pts	Non-partant	= Nombre d'inscrits + 2	
	3 ^{ème} = 3 Pts	Disqualifié	= Nombre d'inscrits + 3	
	Etc.	Nombre d'inscrits :	dans la course	

En formule relais, le plus mauvais résultat sera enlevé à partir de la 3^{ème} manche courue (2 manches courues donnent deux classements, trois manches courues donnent deux classements, 4 manches courues donnent 3 classements).

En cas d'ex aequo, l'avantage est donné à l'équipe qui aura obtenu le plus grand nombre de places de 1^{er}, de 2^{ème}, etc.

- a) Pour les manches prises en compte pour le classement
- b) pour la totalité des manches
- c) sur la dernière manche

Le classement à l'intérieur d'une poule lors des matchs EQUIPE CONTRE EQUIPE se fait de la façon suivante :

Victoire	= 3 Pts	
Défaite	= 1 Pts	
Abandon,		}
Non-partant,	= 0 Pts	
Disqualifié		

L'équipe vainqueur dans sa poule est celle qui aura le plus de points.

En cas d'ex aequo, se référer à l'annexe des règles de l'ISAF, "courses par équipes".

X - ESPRIT SPORTIF ET RESPECT DU MATERIEL

Tout manquement à l'esprit sportif ou non-respect délibéré du matériel (sur terre ou sur mer) entraînera la disqualification de l'équipe concernée pour la dernière manche courue.

Toute récidive entraînera la disqualification de l'équipe pour le championnat.

Lors des changements d'embarcation entre deux manches ou deux épreuves, il sera demandé aux concurrents de vérifier l'état du matériel récupéré avant de rejoindre la zone de départ. Toute anomalie devra être immédiatement signalée au comité d'organisation.

XI - SECURITE

XI.1 RESPONSABILITE : L'attention est attirée sur les règles fondamentales R.C.V.2005/2008

RCV 1.1 : AIDER CEUX QUI SONT EN DANGER

Toute embarcation doit porter toute assistance possible à tout navire ou à toute personne en péril lorsqu'il est en mesure de le faire.

RCV 4 : DECISION DE COURIR

Il appartient à chaque embarcation, sous sa seule responsabilité de décider s'il doit ou non prendre le départ ou rester en course.

XI.2 CONTROLE de sortie et de retour des embarcations : un système de contrôle pourra être mis en place selon les modalités définies au briefing d'avant course.

- XI.3** ABANDONS : tout concurrent qui abandonne doit le signaler, si possible à un bateau du comité de course et obligatoirement par écrit dès son retour à terre, faute de quoi le comité pourra prononcer son exclusion de l'épreuve.
- XI.4** LE PORT DU GILET ou de la combinaison isothermique pourra être obligatoire. Suivant l'état et les dimensions de la combinaison, le comité de course se réserve le droit d'imposer le port du gilet en plus ou à la place de celle-ci

XII - IDENTIFICATION DES EMBARCATIONS

Après la formule relais, (P.à.V. – Voile collèges) les équipes composées de plusieurs embarcations, arboreront leur flamme de couleur pour les identifier (en bout de latte forcée, en bout de livarde, en bout de wish ou en tête de mat).

Pour la Voile lycées la flamme de couleur sera fixée sur le pataras ; ils prendront soin de l'amarrer solidement et n'oublieront pas de **le restituer dès la fin des épreuves.**

Les différentes équipes pourraient éventuellement disposer de dossards (consulter additif sur place). Dans ce cas, leur port en serait obligatoire durant toutes les manches courues ; un non-respect de cette règle entraînerait la disqualification du coureur dans la manche concernée.

L'identification des bateaux comité, jury et sécurité vous sera communiquée par affichage sur tableau à terre ou par additif sur place.

XIII - PARCOURS

Le schéma en sera fait sur le tableau sur la plage ou à quai avant chaque formule.

XIV - ACCOMPAGNEURS

Aucun bateau "accompagnateur" ne sera admis dans la zone de navigation.

Un système de navettes peut être mis en place pour leur permettre de se rendre sur la zone de navigation, avec un pilote neutre.

XV - PUBLICITE

- XVII.1** PUBLICITE : Aucune marque de publicité autre que le fournisseur de l'épreuve ne sera autorisée à apparaître sur les voiles et les flotteurs.
- XVII.2** PUBLICITE : Les concurrents portant une publicité individuelle devront présenter l'autorisation valide délivrée par l'U.N.S.S.

XVI - PROGRAMME GENERAL

Les heures de mise à disposition du jury sur zone seront définies et annoncées par affichage la veille au soir de chaque premier départ d'une journée de compétition.

Dans le cas où le matériel mis à disposition ne serait pas du matériel neuf en totalité, il sera procédé à un tirage au sort pour le premier départ et à des rotations systématiques par la suite.

Toute nouvelle information donnée à terre (tableau du PC course) prévaudra sur ce qui aura été écrit auparavant. L'appel des équipes sera effectué afin que chacun soit informé. Ces modifications éventuelles pourraient être dues à un changement de conditions climatiques ou à une adaptation aux conditions matérielles locales.

- Tu dois connaître le règlement et les formules de courses en championnats UNSS

FORMULES DE COURSES EN PLANCHE A VOILE

1^{ère} FORMULE : RELAIS

- Parcours Vitesse, Triangulaire, Trapézoïdal ou Banane
- 2 manches au minimum
- Le plus mauvais résultat est enlevé à partir de trois manches courues
- Classement des équipes de 1 à 24 ⇒ (**CLASSEMENT N° 1**)
- Répartition par poules de huit équipes pour la suite :

1	6	7	12
13	18	19	24

2	5	8	11
14	17	20	23

3	4	9	10
15	16	21	22

2^{ème} FORMULE : BRASSAGE

- **Navigation en flottes** groupées de 24 embarcations maximum, par poules de 8, maximum
- Classement des compétiteurs de 1 à 24 dans chaque poule ⇒ (**CLASSEMENT N°2**)
- Nouveau classement de 1 à 24 équipes obtenu en faisant " classement N°1 + classement N°2 " et en prenant en compte le total des points ⇒ (**CLASSEMENT N°3**)
- Nouvelle répartition en poules de 8 suivant le schéma utilisé plus haut
- **Navigation en flottes** groupées de 24 planches, par poules de 8
- Classement de 1 à 24 dans chaque poule ⇒ (**CLASSEMENT N°4**)
- Nouveau classement de 1 à 24 obtenu en faisant " classement N°3 + classement N°4 " ⇒ (**CLASSEMENT N°5**)
- Le dernier classement obtenu (par addition de l'ensemble des points) détermine les places de 1 à 24.

3^{ème} FORMULE : POULES DE CLASSEMENT

- Les SIX PREMIERS se disputeront le titre en MATCH EQUIPE contre EQUIPE.
- Dans la mesure du possible, les places de 7 à 10, de 11 à 14, de 15 à 18 et de 19 à 24 seront également disputées en MATCH EQUIPE contre EQUIPE par poules de 4 ou de 6.
- Nous utiliserons pour cela deux ronds mouillés en symétrie avec éventuellement un système de départs décalés ou simultanés (consulter les additifs sur place).
- Si les conditions matérielles ou météorologiques ne nous permettaient pas ces choix, certaines places (au-delà des six premières) pourraient être disputées en flotte groupées de 12, 18 ou 24 planches.

FORMULES DE COURSES EN VOILE COLLEGES

En fonction des difficultés rencontrées depuis plusieurs années pour utiliser la formule "RAID", ainsi que des parcours de relais ou de régates corrects dès le début de journée (vent non établi avant 13 ou 14 heures) nous pouvons utiliser un type de parcours que nous appelons "**CIRCUNSS FORMULE**" qui nous permet d'utiliser au mieux les temps d'attente.

1^{ère} HYPOTHESE DE TRAVAIL ⇨ 24 solitaires et 24 doubles disponibles

CIRCUNSS FORMULE

Les parcours utilisés le matin sont soit des rectangles, soit des ronds, soit des carrés ou bien encore des ovales. Nous tachons d'y donner des départs face au vent.

Ces parcours demandent un facteur d'adaptabilité (conditions et orientations de vent changeant en permanence sur ce créneau horaire) qu'il nous semble important de développer chez nos jeunes coureurs.

Ce type de course peut être interrompu à tout moment, dès que les conditions climatiques permettront d'établir des parcours plus traditionnels.

Les classements issus de ces parcours sont pris en compte par addition des points obtenus par chacun des équipages à chacune des manches ; le total de cette formule étant calculé par addition des points marqués par chacune des équipes ; ceci nous donnerait un classement de 1 à 24 avec un total de points de 0,75 à 24. **(TOTAL N°1)**

Dans la mesure du possible, les journées sont sans interruption le midi, les équipes gérant leur repas du midi en fonction de leur présence sur l'eau et les jurys, juges, comité et sécurité restant sur zone.

FORMULE RELAIS

- ↪ Parcours de forme triangulaire ou trapézoïdale ou banane
 - 4 manches si possible
 - Classement par addition des points obtenus par chacune des équipes* dans chaque manche comptabilisée ; classement de 1 à 24 avec des points allant de 0.75 à 24. **(TOTAL N°2)**

FORMULE REGATE EN FLOTTE ENTIERE

- ↪ Parcours de forme triangulaire ou trapézoïdale ou banane
 - 4 manches si possible
 - Classement par addition des points obtenus par chacune des équipes* dans chaque manche comptabilisée ; classement de 1 à 24 avec des points allant de 0.75 à 24. **(TOTAL N°3)**
- ⇒ Le classement d'une équipe se fait en additionnant les points de chacun des équipages.

Le classement final (de 2,25 à 72 points) est obtenu par l'addition des classements quotidiens des différentes formules utilisées *(et affectés de leur nombre total de points pour départager d'éventuelles égalités)* par chacune des équipes, prenant en compte chaque formule effectuée dans sa totalité.

$$\text{CLASSEMENT FINAL} = \text{TOTAL N°1} + \text{TOTAL N°2} + \text{TOTAL N°3}$$

2^{ème} HYPOTHESE DE TRAVAIL ⇨ 24 solitaires et 12 doubles disponibles

FORMULE RELAIS

Les parcours sont identiques à ce qui précède, mais seuls deux équipiers sur trois sont concernés par une navigation en solitaire, le 3^{ème} de l'équipe ne pouvant qu'aider lors des passages de relais ; le nombre de manches sera limité à 3, voir 2 selon les conditions afin de ne pas pénaliser trop longtemps cet équipier là.

Le classement de la formule relais nous donne des places de 1 à 24 **(CLASSEMENT N°1)** et une répartition par poules de 12 de la façon suivante :

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12

13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24

FORMULE MONTANTE ET DESCENDANTE

- Navigation en flottes groupées de 12 embarcations maximum, par poules de 12, maximum
 - Classement de 1 à 12 dans chaque poule et dans chaque série
 - Addition des points des deux séries
 - Addition de ces points aux points du relais $\Rightarrow$ **(CLASSEMENT N°2)**

De ce nouveau classement, les 8 derniers de la poule 1 passent en poule 2 et les 8 premiers de la poule 2 passent en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

De ce nouveau classement, les 7 derniers de la poule 1 passent en poule 2 et les 7 premiers de la poule 2 passent en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

De ce nouveau classement, les 6 derniers de la poule 1 passent en poule 2 et les 6 premiers de la poule 2 passent en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

De ce nouveau classement, les 5 derniers de la poule 1 passent en poule 2 et les 5 premiers de la poule 2 passent en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

De ce nouveau classement, les 4 derniers de la poule 1 passent en poule 2 et les 4 premiers de la poule 2 passent en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

De ce nouveau classement, les 3 derniers de la poule 1 passent en poule 2 et les 3 premiers de la poule 2 passent en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

De ce nouveau classement, les 2 derniers de la poule 1 passent en poule 2 et les 2 premiers de la poule 2 passent en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

De ce nouveau classement, le dernier de la poule 1 passe en poule 2 et le premier de la poule 2 passe en poule 1.

↪ Nouvelle répartition en 2 poules de 12 tel que ci-dessus et nouvelles rencontres qui donnent des points que l'on ajoute au total antérieur.

CE DERNIER CLASSEMENT OBTENU NOUS DONNE LE CLASSEMENT DEFINITIF

A) FORMULE FLOTTE GROUPEE

- › Navigation en flottes groupées de 12 embarcations maximum
- › Classement de 1 à 12 dans chaque poule
- › Tirage au sort pour les poules A et B
- › Les 6 premiers de la poule A et les 6 derniers de la poule B
- › Les 6 derniers de la poule A et les 6 premiers de la poule B
- › Les 6 derniers des poules A et B
- › Les 6 premiers des poules A et B

Le dernier classement obtenu (par addition de l'ensemble des points) détermine les places de 1 à 24.

B) FORMULE MATCH RACE

Les SIX PREMIERS ou QUATRE selon le niveau à l'issue de la formule « Flotte groupée » se disputeront le titre en MATCH EQUIPE contre EQUIPE

NB : L'organisateur se réserve la possibilité de ne proposer cette formule qu'aux équipes attestant d'un niveau de pratique suffisant

- Les places de 7 à 24 seront disputées en flotte groupée.
-

REGLES DE COURSE SPECIFIQUES UNSS « MATCH RACE »

1.- Procédure de départ

- H- 4 mn : Signal d'Avertissement par flammes de couleur (chaque équipe ayant une couleur différente)
- H- 2 mn : Signal Préparatoire « P »
- H- 1 mn : Affalé du « P »
- H : Affalé des 2 flammes de couleur

2. - Rappels

Rappel individuel : Envoi de la flamme de couleur du bateau rappelé. Celui-ci doit entièrement revenir du côté pré-départ de la ligne.

PENALITES

Aucune réclamation d'un bateau en course ne sera prise en compte

Seuls les juges (umpires) interviendront pour décider d'une réparation

Les réparations se feront par un 270°

- Sur le louvoyage : Empannage + retour au Près
- Sur le portant : Virement de bord + retour au portant

3. – Constitution de l'équipage

Cinq équipiers à bord sans limite de poids

4 - Parcours

Parcours dit « Banane » sur 1 ou plusieurs allers retours

Pas de mise en place du « Côté d'entrée »

5 – Combinaisons de voilure

Les conditions de navigation pourront amener l'organisation à imposer les voiles à utiliser

Les combinaisons feront l'objet d'un avenant et d'une information diffusés à terre et (ou) signalées par pavillon sur le bateau Comité.

Exemples :	Pas de Pavillon :	Grand Voile	+ Génois + Spi
	Pavillon 2 :	Grand Voile	+ Inter + Spi
	Pavillon 3 :	Grand Voile 1 ris	+ Inter (sans spi)

6 – Voiliers mis à disposition

Les concurrents ne devront les modifier en aucune façon

Cependant ils pourront embarquer les éléments suivants : laine à ferler, adhésif, penons.

Aucune aide électronique ne sera acceptée

7 – Respect du matériel

Une caution de 500 Euros sera demandée en début de Championnat.

Elle couvrira la perte éventuelle de petit matériel ou des dégâts occasionnés

Une vérification de l'état du bateau sera effectuée à l'issue de chaque manche.

ATTENTION :

En cas de contact (Infraction à la règle 14) l'équipe encourt une disqualification

3. LE JEUNE OFFICIEL S'INVESTIT DANS LES DIFFERENTS ROLES ET ACTIONS LORS D'UNE MANIFESTATION

Les qualifications de Jeunes Officiels permettent l'arbitrage et l'organisation des compétitions de voile UNSS. On distingue les qualifications, de « juge direct sur l'eau » (« umpire » en anglais) et de comité de course.

Je suis jeune officiel

- jeune umpire : comme le juge, tu suis la régata à bord d'un bateau à moteur (pilote par un adulte). Tu as pour rôle d'observer les infractions des compétiteurs et au cas où le fautive n'effectue pas de rotation de réparation spontanément après environ 30 secondes, tu dois imposer ou les pénalités en direct sur l'eau.
Tu communique également (par talkie-walkie) soit avec le président du bateau comité de course soit avec les organisateurs à terre.
L'arbitrage direct sur l'eau (umpiring) permet d'établir très vite l'ordre d'arrivée définitif d'une course et de lancer rapidement une autre procédure de départ.
- Le comité de course : il est composé d'un groupe de personnes (jeunes officiels et un adulte) qui a pour rôle de diriger les régates. Il décide de l'implantation et de l'orientation de la ligne de départ, de la mise en place du parcours, du déroulement des procédures, du classement des concurrents à chaque manche de régata, de la validation et de la publication des résultats.

En tant que jeune officiel du comité de course, tu peux être :

- mouilleur de parcours : à bord d'un bateau rapide et sur ordre du comité de course tu dois pouvoir aider à mouiller les marques de parcours ou les déplacer en fonction de l'orientation du vent, pour établir le parcours le plus équitable possible.
- commissaire aux bouées : tu dois noter le passage des concurrents aux marques du parcours
- assesseur au comité de course : tu dois connaître la pavillonnaire et préparer l'envoi des pavillons pour les procédures de départ. Tu peux viser la ligne de départ et indiquer les infractions. Tu peux aussi tenir le chronomètre pour suivre le déroulement des procédures et le contrôle des temps limites. Tu peux établir des relevés de vent et en informer le président du comité. Tu peux également noter les ordres d'arrivée à chaque manche (secrétariat sur l'eau).

Je suis jeune organisateur

A terre

- Accueil des concurrents : accueil et vérification des licences.
- Secrétariat à terre : attribution de dossards ou des flammes de couleur pour identifier les équipiers-concurrents ou les embarcations.

Aider à collecter les résultats, à attribuer les points et à calculer les classements.

4. LE JEUNE OFFICIEL DOIT RESPECTER LES CODES DE SA FONCTION

Niveau Départemental¹

Rôles	Compétences – Précisions - Attendus	Protocole de certification
Surveillance	Aider à la surveillance sur une embarcation légère	Avoir participé à l'organisation d'une rencontre départementale. Le responsable DSD ou Professeur EPS apposera son cachet sur la feuille de suivi.
Commissaires aux bouées	Noter les passages aux marques de parcours	
Assesseur au comité de course	Tenir les pavillons de course Tenir le chronomètre Assurer le secrétariat sur l'eau (départs/arrivées ...)	
Mouilleur de parcours		
Jeune juge / arbitres		
Secrétariat à terre	Assurer les tâches telles que : vérification des licences , attribution des dossards, des flammes ...	

Niveau Régional

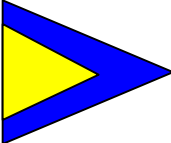
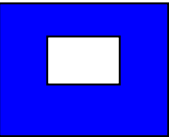
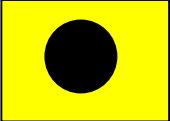
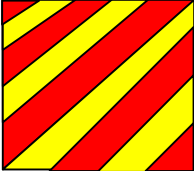
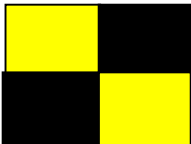
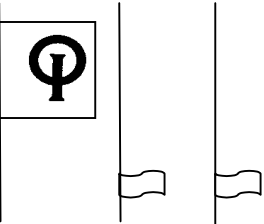
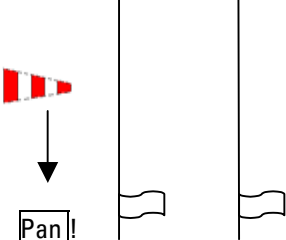
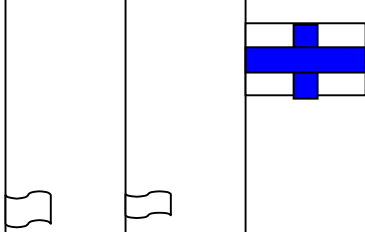
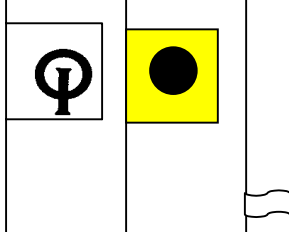
Rôles	Compétences – Précisions - Attendus	Protocole de certification
Surveillance	Assurer la conduite de l'embarcation sous réserve de la réglementation en vigueur (âge, permis)	Idem niveau départemental en précisant le ou les rôles tenus par le Jeune Officiel..
Commissaire aux bouées	Idem niveau Départemental	
Assesseur au comité de course	Assurer les relevés de vent et en informer le Président du Comité	
Mouilleur de parcours	Positionner une ou plusieurs bouées sur les instructions du Comité.	
Jeune juge / arbitres	Connaître les règles de course et aider un juge arbitre officiel dans ses jugements sur l'eau	
Secrétariat à terre	Collecter les résultats et aider au calcul des points.	

Niveau National

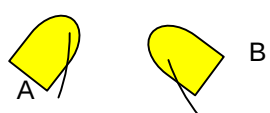
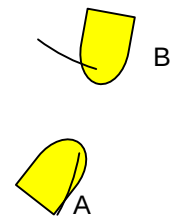
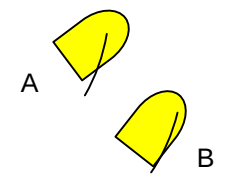
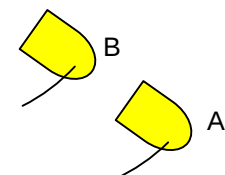
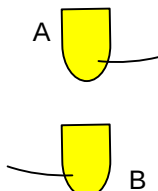
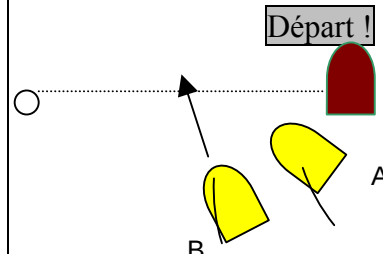
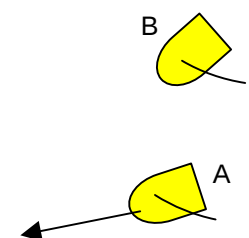
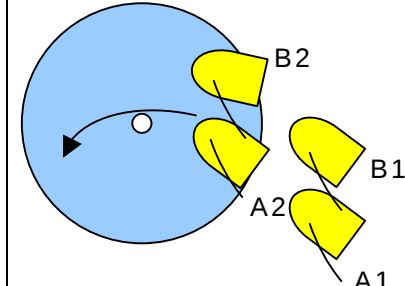
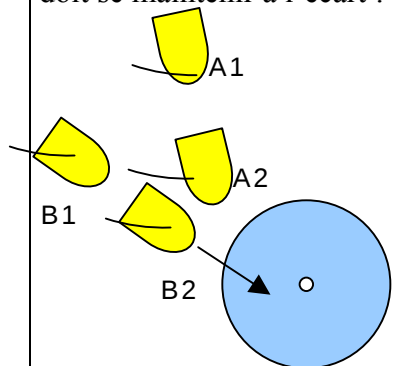
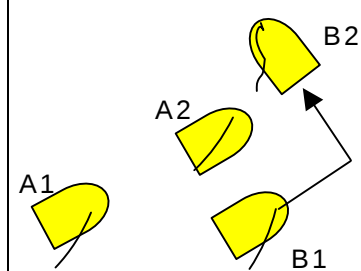
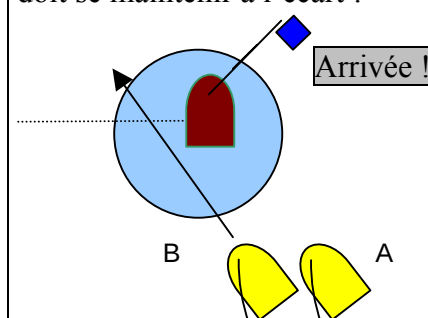
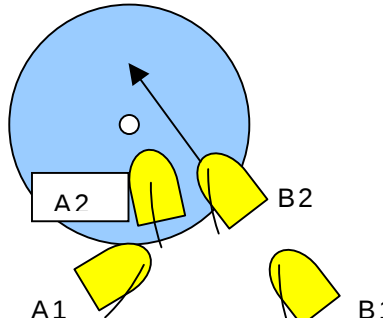
Rôles	Compétences – Précisions – Attendus	Protocole de certification
Surveillance	Se renseigner sur les conditions météorologiques et les évolutions possibles. Savoir vérifier ces évolutions.	Avoir participé à l'organisation du Championnat de France. La certification sera attribuée par le délégué technique.
Commissaire aux bouées	Noter les infractions commises par les concurrents sans toutefois intervenir directement	
Assesseur au comité de course	Viser la ligne de départ et indiquer les infractions au Président	
Mouilleur de parcours	Positionner l'ensemble du parcours sur les instructions du Comité	
Jeune Juge / Arbitres	Emettre son jugement sur l'eau avec précision et rapidité. Faire appliquer les pénalités avec fermeté.	
Secrétariat à terre	Calculer les points et établir un classement définitif sous contrôle d'un officiel	

5. LE JEUNE OFFICIEL DOIT VERIFIER SES CONNAISSANCES

1. TESTS SUR LA PAVILLONNERIE

 Appellation : Signification :	 Appellation : Signification :	 Appellation : Signification :	 Appellation : Signification :
 Appellation : Signification :	 Appellation : Signification :	 Appellation : Signification :	 Appellation : Signification :
 Pour une procédure 4 - 2 – 1 – 0 Où en est-on de la procédure ?	 Où en est-on de la procédure ?	 Où en est-on de la procédure ?	 Où en est-on de la procédure ? -

2. TESTS SUR LES REGLES DE COURSES

Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 
Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 
Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 	Le bateau doit se maintenir à l'écart ! 

6. LE JEUNE OFFICIEL ASSURE LE SUIVI DE SA FORMATION

L'UNSS propose à tout jeune officiel certifié de pouvoir gérer son suivi de formation sur son serveur Intranet.

Pour accéder au serveur, il devra **demander à son professeur d'EPS** ses codes d'accès :

- Son identifiant (c'est son numéro de jeune officiel qui sera inscrit sur sa licence UNSS)
- Son mot de passe.

Pour ce faire, le professeur d'EPS devra se connecter sur le serveur Intranet avec les codes d'accès de son Association Sportive d'établissement, et déclarer le jeune officiel. En retour, le mot de passe s'affichera à l'écran. Ces codes d'accès sont valables pendant dix ans.

Sur le serveur, le jeune officiel pourra enregistrer régulièrement deux types d'informations le concernant.

- Toutes les actions qu'il aura réalisées en tant qu'arbitre ou juge de rencontres UNSS.
- Toutes les actions de formation (stages par exemple) qu'il aura suivies.

Celles-ci seront analysées immédiatement et automatiquement et pourront être consultées sous différentes formes. Un tableau statistique simple rendra compte de l'histoire de toutes les actions réalisées.

L'adresse du site pour accéder au serveur Intranet est :

www.unss.org

7. LE JEUNE OFFICIEL PEUT PARFAIRE SA FORMATION EN CONSULTANT DES DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES

CONSULTER LE SITE UNSS
www.unss.org

Consulter

Fédération Française de Voile
17, rue Bocquillon
75015 - PARIS

Site : www.ffvoile.org

Se procurer

De Bernadette DELBART, professeur EPS et juge internationale ISAF
les trois livrets de formation :

« *touche pas à mon bateau* », « *viens régater avec nous* » et « *pour gagner dans les règles* »
Ces livrets sont indissociables et sont proposés pour 10 euros, les commandes sont à passer au :

Service départemental UNSS

B.P. 506 – 56019 VANNES CEDEX

Tél. : 02.97.01.86.08 – Fax : 02.97.01.86.75 – Mail : dsd056@sirtem.fr

Pour en savoir plus

« Les règles de courses commentées et illustrées »

Voiles/Gallimard Edition 2005-2008