

BÉNÉVOLO REGATES AT



Réalisé par Jean-Jacques BATHANY
À l'intention des bénévoles
MARS 2023

Cliquer pour avancer

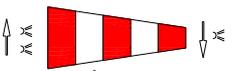
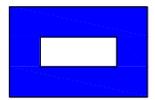
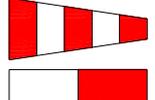
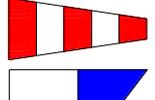
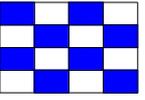
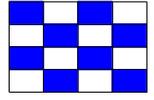
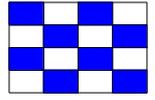
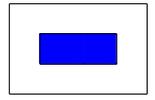
PAVILLONS



Nouveau pavillon

Le pavillon U peut être mis à la place du noir.
Dans ce cas le départ anticipé est annulé si
rappel général ou annulation de la course.

RECAPITULATIF DES PRINCIPAUX PAVILLONS DE REGATE

 <p>Aperçu Retard ou arrêt de procédure Affalé 1mn avant envoi signal d'avertissement</p>	 <p>Pavillon orange Ligne départ le départ 5mn minimum avant signal d'avertissement</p>	<p>5 minutes</p>  <p>Départ</p> <p>Pavillon de série Signal d'avertissement pour la série devant prendre le départ</p>	<p>4 minutes</p>  <p>1 minute</p> <p>Pavillon P Etre sous la ligne au moment du départ Retour sous la ligne si le départ a été anticipé</p>
<p>4 minutes</p>  <p>1 minute</p> <p>Pavillon I Interdiction de franchir la ligne de départ dans la dernière mn Retour par l'extérieur</p>	<p>4 minutes</p>  <p>1 minute</p> <p>Pavillon Z Pénalité de 20% sur les points de la manche si le départ a été anticipé</p>	<p>4 minutes</p>  <p>1 minute</p> <p>Pavillon noir Disqualification pour la manche en cas de départ anticipé suivant la règle de la minute</p>	 <p>Pavillon X Rappel individuel si un ou plusieurs concurrents identifiés en cas de départ anticipé</p>
 <p>1er substitut Rappel général si plusieurs concurrents non identifiés en cas de départ anticipé</p>	 <p>Pavillon bleu Arrivée</p> <p>Noter le numéro de voile plus l'heure d'arrivée en cas de temps compensé</p>	  <p>Aperçu sur H Courses retardées Instructions à terre</p>	  <p>Aperçu sur A Plus de courses aujourd'hui Retour à terre</p>
 <p>N sur H Courses annulées Instructions à terre</p>	 <p>N sur A Courses annulées Plus de courses aujourd'hui</p>	 <p>Pavillon N Les courses en cours sont annulées Rejoignez la ligne de départ</p>	 <p>Pavillon S Réduction de parcours</p>
<p>chaque coureur</p>  <p>Pavillon C Parcours modifié +/- ou nouveau cap pour atteindre la marque suivante</p>	<p>chaque coureur</p>  <p>Pavillon M Signale qu'une marque manquante a été remplacée</p>	 <p>Pavillon L A terre : avis affiché pour les concurrents En mer : venez à proximité ou suivez ce bateau</p>	 <p>Pavillon Y Equipement de flotabilité obligatoire</p>
 <p>Pavillon du club</p>	 <p>Flammes identifiant les les bateaux du comité de course suivant les ronds</p>	 <p>Flamme numérique 1</p>  <p>Flamme numérique 2</p>	 <p>Flamme numérique 3</p>  <p>Flamme numérique 4</p>

Le YCCarnac organise des régates allant du niveau départemental au niveau international.

Ces régates sont inscrites au calendrier officiel de la FFV.
Elles sont parfois demandées 1 ou 2 ans à l'avance.

Secrétariat des régates

Il est chargé de tout ce qui concerne l'organisation :

Contact avec les demandeurs (Ex. Classe Open Bic, Classe F18)

Contact avec les instances «voile» (CDV., FFV.,.....)

Contact avec les instances institutionnelles (Conseil général, Mairie,.....)

Contact avec les présidents et arbitres pour définir les instructions de course
(Commission d'arbitrage)

Contact avec les représentants de classe et les concurrents

Contact avec les bénévoles

Contact avec les sponsors et partenaires

Protocole (cérémonie d'ouverture, remise des prix et pot)

Organisation matérielle (repas, soirée, dotations,
ex: *t-shirts*, paniers « mer »)

Budgétisation (coût, sponsors, subventions etc....)

Tout ceci est fait bien longtemps avant la date de la régate et demande beaucoup d'énergie car il faut tenir compte de nombreux intervenants.

EQUIPE A TERRE

Le jour de la régata :

Accueil des concurrents pour les inscriptions et saisie des informations dans le logiciel gérant la régata
Établir l'émargement

Dans le rôle du PC terre :

Suivre à la VHF le déroulement de la régata
Servir de relais avec les autres services
Alerter les secours extérieurs en cas de besoin (selon procédure sur l'eau)
Recevoir les résultats des courses, établir et afficher le classement au fur et à mesure du déroulement de l'épreuve
Établir et afficher le classement final

Et :

Préparer la remise des prix en respectant le protocole
Préparer et servir le pot de clôture
Ranger les tables et tout ce qui a servi au pot

Recevoir avec le sourire les bénévoles qui reviennent épuisés d'une dure journée sur l'eau de façon à les revoir à la prochaine régata

Bénévoles à terre

Selon l'importance de la régates le nombre varie de 2 à 4 bénévoles. Ils exécutent les tâches suivantes (liste non limitative) :

- ⇒ Organisation du parking
- ⇒ Règlementation de l'accès au parking
- ⇒ Mise en place des panneaux publicitaires et informatifs
- ⇒ Surveillance du parcours et veille VHF
- ⇒ Émargement départ et arrivée
- ⇒ Transmission des informations entre le Comité Course et le jury
- ⇒ Établissement et affichage des avenants du Comité Course et du jury
- ⇒ Affichage des résultats provisoires
- ⇒ Réception des feuilles d'arrivée sur la cale
- ⇒ Mise en place des tables et chaises sur la terrasse
- ⇒ Etc.....

EQUIPE SUR L'EAU

Flammes identifiant les
les bateaux du comité
de course suivant les ronds

Cliquer à
chaque
lecture des
mots
soulignés
pour
afficher les
images

Les personnes allant sur l'eau se réunissent préalablement dans une salle qui leur est affectée.

(En cas de plusieurs ronds les bénévoles sont répartis dans des salles définies par la couleur des flammes identifiant le rond, ne pas se tromper de salle.)

Elles peuvent s'y changer et déposer leurs affaires personnelles. C'est l'occasion d'un premier contact entre les membres de l'organisation.

Les postes sont attribués et chacun doit prendre connaissance du matériel qui lui est confié pour exécuter sa mission et dont il conviendra de prendre le plus grand soin. (Cf. la fiche FFVoile)

Le président du comité course fait son briefing et explique au tableau la nature du parcours et le déroulement de l'épreuve.

En cas d'incompréhension ou de doute il ne faut pas hésiter à poser des questions, les réponses qui seront apportées serviront à rafraichir la mémoire de ceux qui n'ont pas osé lever la main. Bien identifier la particularité des différents parcours (dériveurs, cata, PAV/slalom/vagues)

C'est dans cette salle que seront distribués les paniers « mer », la dotation (s'il y en a) ainsi que les tickets de bar et de repas/soirée coureurs-bénévoles (s'il y en a) .

Il est temps de prendre un gilet de sauvetage mis à disposition et de s'équiper pour aller sur l'eau.



OBLIGATOIRES

EQUIPE SUR L'EAU

L'embarquement sur l'eau, en général 2 heures avant la mise à disposition des concurrents se fait par l'intermédiaire de navettes, les pilotes font les rotations nécessaires. Selon l'épreuve les sécurités font les navettes.

En cas de plusieurs ronds il faudra bien identifier celui auquel vous êtes affectés en repérant la flamme des bateaux du comité de course. Un pneumatique, qu'il soit une navette ou une sécurité est attribué à un pilote bien déterminé, ne pas prendre celui qui est le plus près de l'eau ou le mieux gonflé.

Bien repérer l'amarrage du bateau avant de partir. Refaire à l'identique au retour.

Les semi-rigides et les vedettes sont sur leurs mouillages qu'il est impératif de respecter au retour car ils sont attribués en fonction des caractéristiques propres à chaque bateau.

Respecter la procédure d'utilisation des bateaux.

Chacun est tenu d'utiliser le matériel mis à sa disposition de manière responsable.

Les pilotes doivent s'assurer de la bonne marche de leur embarcation, notamment vérifier le plein d'essence avant de partir sur zone.

Au retour :

Les nourrices et bidons seront débarqués pour faire le plein.

Les VHF portables seront remises dans la salle pour être rechargées.

Les feuilles de pointage seront remises à la personne chargée de les récolter pour les transmettre au PC terre.

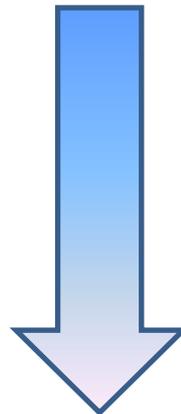
EQUIPE SUR L'EAU

Un débriefing a lieu au retour, le président du comité de course en profite pour faire les mises au point qui s'avèrent nécessaires.
Ne pas hésiter à poser des questions sur le déroulement de la journée.

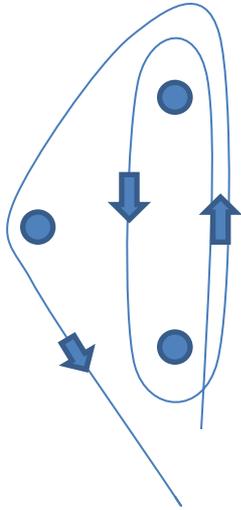
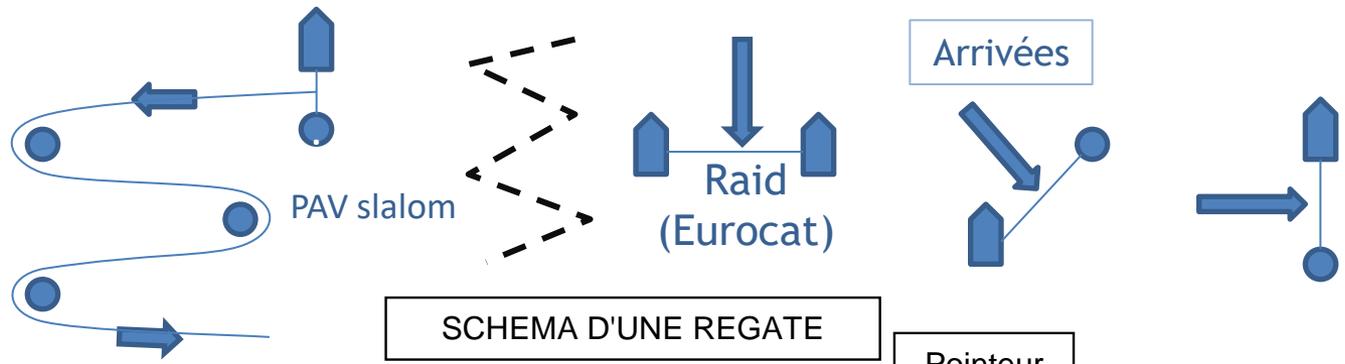
C'est également le moment de signaler tout incident ou déroulement de l'épreuve qui a pu poser problème (communications difficiles, décisions pas bien comprises etc...) ainsi que les pannes, les avaries et les pertes de matériel.

Il faut penser au service technique qui n'a que très peu de temps pour la remise en état afin que nous soyons opérationnels le lendemain.
Avant de se rendre au bar ou de rentrer chez soi **bien noter l'heure du rendez-vous du lendemain.**

Nous allons voir maintenant les spécificités des différents postes.



EQUIPE SUR L'EAU



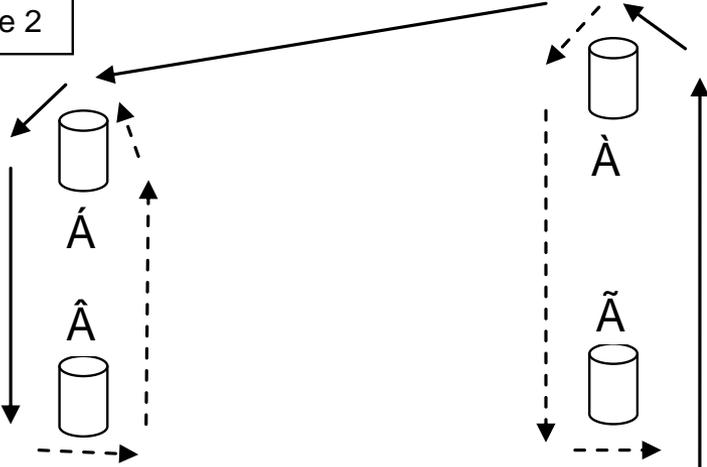
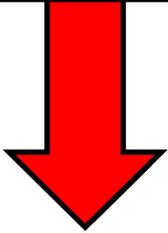
Bateau Mouilleur

Zodiacs Sécurité

Pointeur Bouée 2

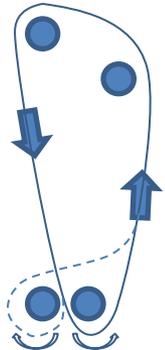
Pointeur Bouée 1

VENT

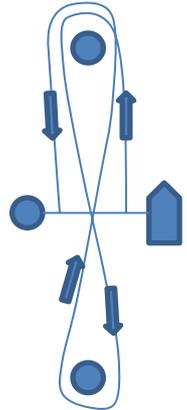


Viseur DEPART Comité

LES PARCOURS DIFFERENT SUIVANT LES SUPPORTS

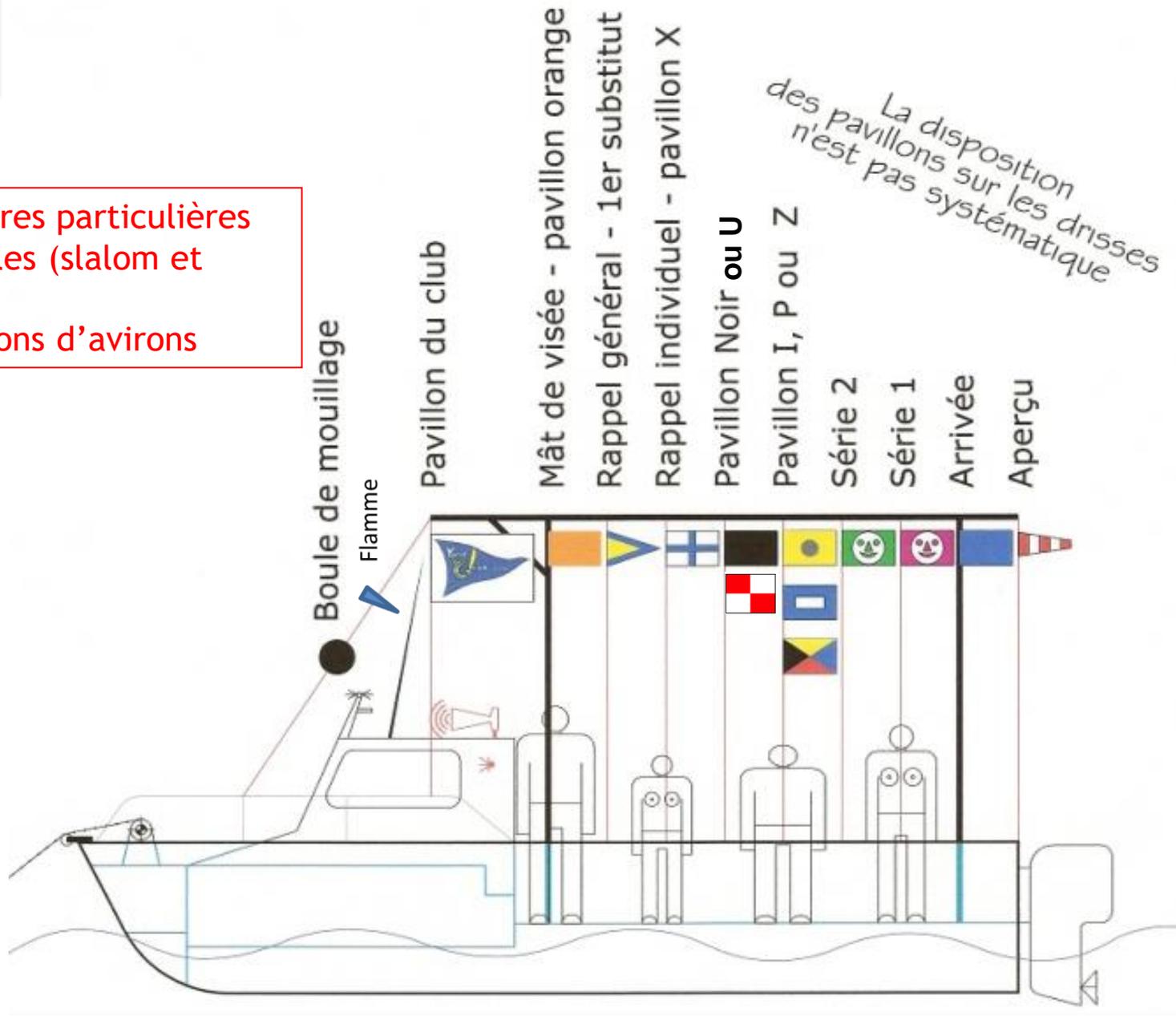


1. Porte



EQUIPE SUR L'EAU

Attention : procédures particulières
pour planches à voiles (slalom et
vagues)
Ainsi que compétitions d'avirons



EQUIPE SUR L'EAU

Le comité et son équipe

Le président du comité de course, assisté de son équipe à bord (pilote, secrétaire, chronométrateur, pavillonneur, viseur, signal sonore) gère l'ensemble de la compétition: sécurité, organisation et suivi de la course, départ et arrivée si elle a lieu au bateau comité ce qui est souvent le cas. Il dirige l'organisation sur l'eau et à terre.

Le président du comité de course est responsable du bon déroulement de la course et de la sécurité sur l'eau. Il doit être tenu au courant par les membres de l'organisation de tous les événements survenant pendant la régata.

Une bonne cohésion de toute l'équipe est nécessaire pour le bon déroulement des épreuves.

L'équipe se compose:

- ⇒ Du bateau comité (départ et arrivée)
- ⇒ Du bateau mouilleur
- ⇒ Du bateau viseur le cas échéant (sur le départ et/ou sur l'arrivée)
- ⇒ Des bateaux pointeurs
- ⇒ Du bateau d'arrivée le cas échéant
- ⇒ Des bateaux de sécurité

EQUIPE SUR L'EAU

Bénévoles sur le bateau comité

Pilote : Conduite du bateau sur zone, mouillage et déplacement de la ligne de départ, veille VHF, surveillance. Il cumule la fonction de secrétaire ou pavillonneur ou chronométreur ou signal sonore.

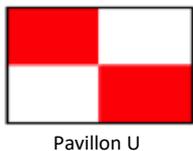
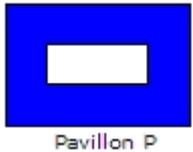
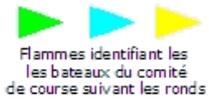
Secrétaire : Adjoint du président il s'informe des IC, note les infos sur le vent, les procédures. Au départ il note les heures, les OCS-BFD-DNS. Pendant la course il note les abandons, les interventions de sécurité, les indications des pointeurs (N°, heure de passage, vent) En bref, il note tout et signale toute anomalie. Il peut également actionner le signal sonore.

Chronométreur : Il s'assure que l'heure du 1^{er} départ peut être respecté ou s'il faut envoyé un retard (Aperçu). Il contrôle l'heure avant de l'envoi de la procédure et en donne le décompte. Pendant la procédure il annonce le décompte de chaque envoi ou affalé de pavillon en précisant le pavillon concerné. Il indique régulièrement le temps de course et celui d'arrivée. Il est en émission VHF pendant les annonces et les décomptes. Il peut également actionner le signal sonore.

Pavillonneur : Il est chargé de l'envoi et de l'affalé des pavillons en suivant les instructions du chronométreur ou du président. A l'envoi le pavillon concerné doit être en haut au top (commencer à monter à top -2", à l'affalé le pavillon doit descendre au top. Il faut être vigilant pour le rappel individuel (pavillon X, 1 signal sonore) et le rappel général (1^{er} substitut, 2 signaux sonores) qui doivent être monter très rapidement.

Viseur : Il est chargé de surveiller la ligne de départ. Il annonce l'identification (N) de voile/dossard) des bateaux qui s'approchent de la ligne, ou la mordent dans la dernière minute. Au top départ il précise les bateaux qui ont mordu la ligne et s'assurent qu'ils effectuent la réparation adéquate.

EQUIPE SUR L'EAU



Procédure de 5 minutes (dériveurs, catas) :

Si retard, envoi du pavillon aperçu avec 2 signaux sonores (longs).

Envoi du pavillon orange 5 mn minimum avant le début de la procédure, 1 signal sonore. Signifie aux concurrents que la ligne de départ est positionnée.

Si envoyé sous aperçu, affalé de l'aperçu 1mn avant le début de la procédure.

Il reste à poste jusqu'à la fermeture de la ligne de départ.

H -5 : Envoi du signal d'avertissement (pavillon(s) de série), 1 signal sonore.

H -4 : Envoi du signal préparatoire (pavillon I, P, Z, noir ou U), 1 signal sonore. **LES CONCURRENTS SONT EN COURSE.**

H -1 : Affalé du signal préparatoire, 1 signal sonore (long).

H -0 : Affalé du signal d'avertissement (pavillon(s) de série), 1 signal sonore.

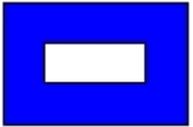
Le bateau comité peut arborer le pavillon du club et le pavillon Y si le port du gilet est obligatoire.

Dans les grandes régates il peut être amené à arborer le pavillon du sponsor et/ou de l'instance organisatrice.

EQUIPE SUR L'EAU



Pavillon I



Pavillon P



Pavillon Z



Pavillon X



1er substitut



Pavillon noir



Pavillon U

Procédures de rappel

← **Sous pavillon I** les bateaux ne peuvent pas franchir la ligne dans la dernière minute

← **Sous pavillon P** les bateaux peuvent franchir la ligne et revenir en dessous jusqu'au moment du départ.

← **Sous pavillon Z**, même procédure que sous pavillon I.

→ **Rappel individuel**, envoi du pavillon X et 1 signal sonore : un ou plusieurs bateaux ayant volé le départ sont identifiés, ils doivent faire le tour par les extérieurs sous I et Z et/ou par l'intérieur sous P.

Sinon disqualifiés pour cette course. Affichage des N° à l'arrivée (OCS)

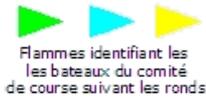
→ **Rappel général**, envoi du premier substitut et 2 signaux sonores : les bateaux ayant volé le départ n'ont pu être identifiés, tous les bateaux doivent revenir en dessous de la ligne de départ pour un nouveau départ.

→ **Sous pavillon noir** les bateaux ne peuvent pas franchir la ligne dans la dernière minute. Les bateaux fautifs sont notés et sont disqualifiés pour cette course. Affichage des N° au tableau avant nouvelle procédure en cas de nouveau rappel général ou à l'arrivée (BFD).

Il n'y a pas de rappel individuel.

→ **Sous pavillon U** : idem pavillon noir. Les N° sont affichés avec la mention UFD
Si rappel général ou annulation de la course la sanction ne s'applique pas.

EQUIPE SUR L'EAU



Le mouilleur

Le mouilleur est chargé de positionner les bouées du parcours. C'est un élément important de l'organisation car c'est de lui que dépend le tracé prévu par le président du comité de course. Cette tâche est confiée à une personne compétente généralement assistée d'un bénévole.

Le mouilleur est souvent sur l'eau avant l'embarquement général car il est chargé de renseigner le comité de l'état du plan d'eau (État de la mer, direction et force du vent et évolution).

Il communique ces relevés de façon régulière.

Il met en place le parcours dès que la ligne de départ est positionnée.

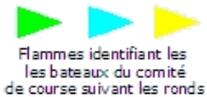
Pendant la course il peut être affecté à des tâches diverses tout en continuant à surveiller le vent.

Sur indication du comité il doit modifier le positionnement des bouées (changement de parcours). Le mouilleur doit alors adopter la procédure adaptée (voir chapitre mouilleur)

A la fin de la journée il est chargé de ramasser les bouées, de les regonfler ou de les faire réparer si nécessaire.

Il peut être le référent du rond.

EQUIPE SUR L'EAU



Pavillon orange

Le viseur

Le bateau arbore le pavillon orange uniquement pendant la procédure de départ au signal du comité.

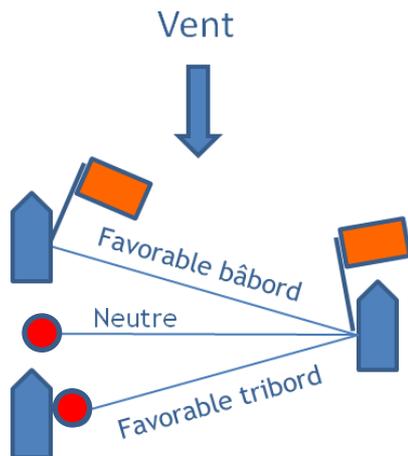
Le viseur dont le bateau est situé en bout de ligne de départ est chargé de renseigner le président de ce qu'il voit de son côté au moment du départ. Il doit être vigilant et très réactif et se mettre d'accord sur la façon de communiquer avec le comité pour éviter les problèmes engendrés par une incertitude sur un ou plusieurs coureurs.

Il doit noter tout ce qui n'est pas dans les règles de course, ceci est très utile en cas de réclamation des concurrents.

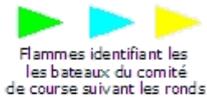
Il est indispensable qu'il reste discret dans ses émissions en VHF afin de ne pas susciter de remarque des entraîneurs qui sont à l'écoute sur le canal.

Le positionnement du bateau viseur est indiqué par le président de comité de course. Les techniques varient selon les présidents, aussi faut-il bien se mettre d'accord dès le briefing sur la façon de procéder. En règle générale il faut faire vite et ne pas traîner à jeter l'ancre dès que c'est demandé.

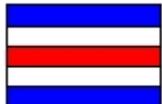
La ligne de départ est matérialisée par les mâts portant les pavillons oranges ou la bouée en bout de ligne si le viseur ne matérialise pas la ligne, dans ce cas il n'arbore pas le pavillon orange .



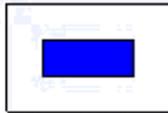
EQUIPE SUR L'EAU



Pavillon M



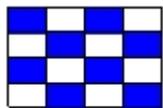
Pavillon C



Pavillon S



Pavillon bleu



Pavillon N

Le pointeur

Le pointeur est situé aux abords d'une bouée, marque de parcours, il note sur une feuille de pointage (N° de voile/dossards) tous les bateaux qui passent et si possible l'heure. Il avise le comité des premiers et derniers de chaque série (identification et heure).

⇒ **Si sa bouée coule ou part à la dérive** il doit rester à sa place et arborer le pavillon M (marque manquante) en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents. **C'est lui qui devient la marque à contourner.**

⇒ **En cas de changement de parcours** il arbore le pavillon C et un tableau indiquant soit les signes + ou -, soit le nouveau cap vers la prochaine bouée, tout en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents.

⇒ **En cas de réduction de parcours et d'arrivée à sa marque** il arbore les pavillons S et Bleu (n'est plus obligatoire) en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents.

Il note l'ordre d'arrivée (N° de voile/dossard) et l'heure du dernier ou de tous les concurrents (*heure, minutes, secondes*) s'il s'agit d'une course en temps compensé.

⇒ **En cas d'annulation de la course** il arbore le pavillon N tout en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents.

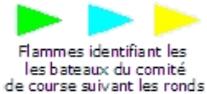
⇒ **Le rôle du pointeur est important**

En tant qu'arrivée son rôle est primordial car une arrivée litigieuse annule la course avec toute les conséquences que cela implique.

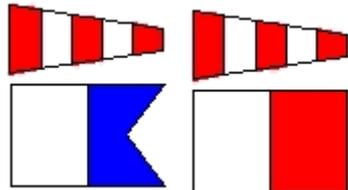
Le pointage aux bouées sert au reclassement des concurrents.

Une bouée peut à posteriori être définie comme arrivée, notamment pour les PAV et les raids.

EQUIPE SUR L'EAU

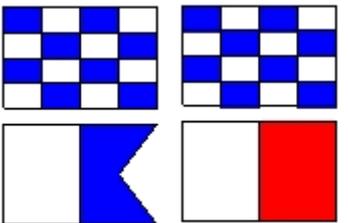


Pavillon bleu



Aperçu sur A

Aperçu sur H



N sur A

N sur H

Courses annulées
Instructions à terre



Pavillon de série

Le bateau d'arrivée

Il est mis en place lorsque les concurrents sont nombreux ou que le comité est obligé de lancer plusieurs départs à suivre quand il y a plusieurs séries.

Il arbore le pavillon bleu d'arrivée.

Il montre le tableau avec la liste des concurrents de la manche qui ont été éliminés (BFD) ou (UFD), qui n'ont pas réparé après le rappel individuel (OCS) ou qui n'ont pas pris le départ à temps (DNS).

Selon les circonstances il arbore soit les pavillons aperçu sur A (retour à terre, plus de course aujourd'hui) ou les pavillons aperçu sur H (course retardée, retour et instructions à terre).

Il peut également arborer les pavillons N sur A (course annulée, retour à terre, plus de course aujourd'hui) ou les pavillons N sur H (course annulée, retour et instructions à terre).

Il note l'ordre d'arrivée -N° de voile- et l'heure (heure, minutes, secondes) du dernier ou de tous les concurrents (heure, minutes, secondes) s'il s'agit d'une course en temps compensé.

En cas de régata concernant plusieurs séries il aborde le pavillon de la série concernée par l'arrivée en cours.

EQUIPE SUR L'EAU

Course N° 1 Série

BFD :

FRA 108, GBR 605, AUS 302,
NED 302

N.B. : Le N° identique
pour 2 nationalités

OCS :

FRA 125, ITA 035

Façon d'annoncer les numéros

FRA-108

FRA-36-02

FRA-103-208 ou FRA-10-32-08
108

36-02

103-208 ou 10-32-08

1 blanc → pas pu lire le numéro

DNC	N'a pas pris le départ (n'est pas venu sur la zone de course)
DNS	N'a pas pris le départ dans les temps
OCS	Départ prématuré sous pavillon P ou I
ZFP	Départ prématuré, pénalité de 20 % (départ sous pavillon Z)
BFD	Départ prématuré sous pavillon noir = disqualifié
SCP	A reçu une pénalité en point (très rare en dériveur)
DNF	N'a pas fini
RAF	A abandonné après avoir fini (pour les gens fair-play)
DSQ	Disqualification
DNE et DGM	Disqualification qui ne peut être retirée (faute grave genre tricherie)
RDG	Reclassement à une manche

Le bateau d'arrivée(suite)

Le passage de la ligne d'arrivée du premier de chaque série est accompagné d'un signal sonore. Un bref coup de sifflet pourra être donné aux suivants.

Les étrangers sont habitués à être signalés à chaque bateau passant la ligne.

Les bateaux BFD,DNS,OCS,UCS ne seront pas sifflés.

Le bateau d'arrivée doit montrer de façon visible - à l'arrière, du coté de la ligne d'arrivée - un tableau sur lequel sont inscrits les N° de voile/dossards des BFD,DNS,OCS,UCS en indiquant le N° de la course et éventuellement de la série concernée.

L'équipe d'arrivée se doit de ne commettre aucune erreur, elle est souvent doublée, soit sur le bateau, soit en face.

Important : La répartition des rôles doit être clairement établie.

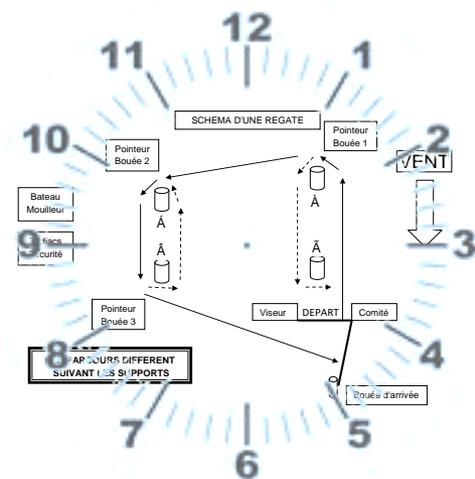
⇒ Un viseur officiel avec dictaphone qui annonce les N° de voile/dossards, ⇒ un(e) secrétaire avec feuilles, crayon(s), chronomètre, ⇒ un 2^{ème} viseur aux signaux sonores avec jumelles et si possible feuilles et crayon(s).

Elle communique le plus rapidement possible les résultats au PC terre selon les moyens convenus à l'avance (Iphone, téléphone, bateau rapide).

Au retour à terre, un membre de l'arrivée doit se tenir à la disposition du PC terre pour apporter d'éventuelles précisions sur les résultats recueillis. Il peut arriver que des chiffres soient mal écrits ou des numéros mal lus, l'erreur est humaine.

EQUIPE SUR L'EAU

Flammes identifiant les
les bateaux du comité
de course suivant les ronds



Les bateaux de sécurité

Ils sont disposés sur l'ensemble du parcours selon les directives du président du comité de course.

Leur rôle est d'assurer la sécurité de la régates, ils surveillent en permanence l'évolution des concurrents en étant attentifs aux dessalages et aux éventuels appels à l'aide.

Ils repèrent les bateaux qui partent à la dérive sous le vent, ceux qui sont retournés ne sont pas facilement visibles.

Lorsqu'un bateau est en difficulté, ou simplement dessalé ils s'en approchent et s'inquiètent de la santé de l'équipage.

Ils demandent s'ils peuvent et comment intervenir.

Sauf en cas de force majeure où l'intégrité physique d'une personne est en jeu ils ne doivent pas porter assistance de leur propre initiative. Le simple fait de toucher le bateau ou un concurrent le disqualifie pour la course en cours.

Ils doivent informer rapidement et de façon précise le comité des interventions qu'ils sont amenés à faire.

Tout bateau de l'organisation ne pouvant se déplacer signale un incident en donnant la position du concurrent et en s'assurant que quelqu'un intervient. Voir croquis ci-contre.

Un bateau en avarie ne doit être ramené à terre qu'après autorisation du comité, éventuellement amarrer le bateau à une bouée de parc ostréicole. Il est primordial de rester en surveillance sur la course pour assurer la sécurité des concurrents.

En fin de régates les sécurités rentrent à terre en accompagnant les derniers concurrents.

Une approche plus approfondie de la sécurité fera l'objet d'une session particulière

EQUIPE SUR L'EAU

V.H.F : Les membres de l'organisation communiquent par V.H.F. sur un canal attribué par les Affaires Maritimes. Ce canal peut être utilisé par d'autres personnes, il n'est pas exclusif. Il est recommandé de ne pas intervenir, surtout de façon cavalière pour les faire taire, le résultat est dans ce cas à l'opposé de l'effet escompté.

L'utilisation de ce moyen de communication doit se faire à bon escient car il peut être entendu par toute personne branchée sur le même canal. Les informations confidentielles se feront par téléphone portable.

Lors d'un appel c'est la personne appelée qui est nommée en premier pour attirer son attention.

Exemple d'appel : "Comité" "Comité" "Comité" pour "Pointeur 1"

⇒ "Pointeur 1, ici "Comité" j'écoute ⇒ "Comité" le n° FRA 0256 ne passe la bouée 1 ⇒ Bien reçu de "Comité".

Le Certificat de Radiotéléphoniste Restreint (CRR) est obligatoire pour se servir d'une VHF, sauf pour les portables limitées à 6 watts.

Moteurs hors bord : Ces moteurs ont été conçus pour fonctionner lorsque le bateau est sur l'eau, les démarrer à sec sur le parking nuit gravement au fonctionnement de la pompe de refroidissement et peut occasionner un serrage des pistons.

En cas de problème il vaut mieux appeler un technicien de l'atelier plutôt que de bidouiller soi-même.

L'utilisateur d'un bateau à moteur doit être détenteur du permis approprié.

MERCI

A

TOUS