

CVSQ

Organisation de Régate

Rôle du Secrétariat

Prendre les inscriptions

Bien vérifier que les fiches sont complètes et lisibles (par courtoisie pour les organisateurs)

Accepter l'inscription seulement si les conditions suivantes sont remplies :

- Présentation de la licence FFV de l'année avec **tampon et signature d'un médecin**. A défaut de la signature du médecin un certificat médical de non contre indication à la pratique de la voile en compétition peut-être présenté.
- Pour les mineurs, autorisation parentale de participer à la régata du jour au CVSQ (une autorisation générale sans date précise ne convient pas). Conserver l'autorisation parentale si elle ne concerne que la régata visée par l'inscription.
- Présence du fimbre de la classe sur la licence. Obligatoire pour les SIL, pour les SL cela peut varier avec la classe. Voir avec le délégué de classe si il est présent.

Licence, certificat médical et le cas échéant autorisation parentale sont obligatoires car la responsabilité pénale du Président du Comité de Course et du Président du Club est engagée. Une lettre de décharge ou un mot de l'entraîneur ne peuvent pas s'y substituer.

A l'inscription conserver licence et autorisation parentale qui seront rendus après saisie des inscriptions (sauf avis contraire responsable organisation)

Remettre un exemplaire de l'Annexe aux Instructions de course (1 par bateau)

Recevoir les déclarations et les réclamations de coureurs

Fournir les formulaires : déclaration d'abandon, réclamation, reconnaissance d'infraction, contestation de classement affiché / demande de reclassement, remplacement de matériel endommagé... (Tous ces formulaires sont rangés dans un parapheur vert, à prendre dans l'armoire.)

Enregistrer l'heure de dépôt et transmettre au Jury.

Numéroter les réclamations dans l'ordre de réception. C'est important pour aider le jury à s'y retrouver.

Rendre les licences

Et éventuellement certificat médical à la fin de la régata, ou dès que la saisie est terminée à l'informatique.

Fournitures nécessaires :

- Fiches d'inscription
- Annexes aux Instructions de Course Type
- Classeur avec formulaires coureurs
- Quelques crayons bille
- Trombones ou enveloppes

Il est conseillé de disposer quelques tables à l'usage des coureurs à l'écart de la table du secrétariat pour éviter d'être envahi par les coureurs qui remplissent leur fiche d'inscription.

Pointage aux bouées - Recommandations

1) **Remplir soigneusement et lisiblement le haut de la page.** Une feuille de pointage ne sert à rien si on ne sait pas de quelle marque, de quelle course, ni de quel passage il s'agit. Par exemple, sur un super-Olympique, le pointage à la bouée de large n'a pas la même signification selon qu'il s'agit du 1^{er} ou du 2^{ème} passage.

2) **Comment effectuer le pointage quand les bateaux arrivent bien séparés :**

C'est facile, on a tout son temps.

Mais, ne pas oublier de noter les temps de passage. Au minimum du premier, puis à intervalle régulier, par exemple tous les 4 ou 5 coureurs et celui du dernier.

Noter les incidents :

Passage du mauvais coté de la marque. Dans ce cas, bien noter son ordre de passage et l'heure, et indiquer la nature de l'incident. Faire un rapport au Président du Comité de Course.

Touché de marque, à l'aide d'un X dans la 4^{ème} colonne. Dans ce cas, suivre le bateau pendant environ 30 secondes et si il répare dans cet intervalle, entourer le X pour le noter. La réparation consiste à faire un tour, comprenant un virement de bord et un empannage, il n'y a pas à revenir passer la bouée. La réparation doit être faite sans gêner les autres concurrents après s'en être écarté si nécessaire.

Attention, pour le reste des infractions c'est une affaire entre coureurs, c'est à eux de déposer réclamation si ils le jugent utile. Mais vous pouvez être amenés à témoigner. Donc si vous êtes témoin d'un incident et si vous en avez le temps, notez brièvement ce que vous avez vu et entendu, surtout si il y a eu un choc.

3) **Comment effectuer le pointage quand des bateaux arrivent groupés, situation de crise.**

Il faut se répartir le travail, un dicte, l'autre écrit sans lever le nez pour vérifier.

Anticiper autant que possible les passages, celui qui dicte donne les numéros de voile dans l'ordre où ils devraient passer avant même qu'ils passent. Si ce n'est pas confirmé, on pourra corriger (flèche d'inversion).

Si un concurrent est masqué au moment de son passage, on dit blanc, et celui qui écrit saute une ligne. On essaiera de voir son numéro de voile après, et si c'est impossible, ceux qui devront exploiter la feuille de pointage, comprendront ce qui est arrivé, et pourront le cas échéant retrouver le concurrent à l'aide des autres feuilles de pointage.

Et avec tout cela il faut aussi noter les incidents.

Evidemment si vous êtes seul, faites pour le mieux, mais on ne peut pas vous demander l'impossible. Seule exigence soyez précis dans le nombre de blancs (places sautées).

4) **Numéro de voile incomplet.**

Si vous ne pouvez pas lire un numéro de voile complet, notez ce que vous pouvez lire et de préférence les derniers chiffres, en indiquant par des points ou un trait horizontal les chiffres que vous n'avez pas lus. Ce sera souvent suffisant. Noter si possible d'autres traits distinctifs : couleur de coque, couleur de combinaison ou de brassière du ou des concurrents etc...

5) **Sécurité :** C'est la priorité absolue en cas de besoin. Notamment si un brutal coup de vent fait chavirer beaucoup de bateaux, laissez tomber le pointage et aller au secours des coureurs. Surtout à la reprise de la saison, en fin d'hiver, quand l'eau est froide. Fin mars elle est souvent en dessous de 10°C et les risques d'hydrocution sont sérieux.

Bon courage, et ayez confiance, avec de la concentration et de la méthode, on fait des merveilles !

Organisation des régates au CVSQ

Memento

Ce document rassemble les documents rédigés sous forme de fiche pour faciliter l'organisation des régates courues sur notre plan d'eau (à l'exception des animations et championnat de flotte)

Il comprend

- La fiche d'organisation type où sont inscrits les noms des commissaires et bénévoles, complétée par une description sommaire des différents rôles. A noter qu'une fiche adaptée aux spécificités de chaque régate sera remise à chaque responsable d'organisation.
- Des fiches précisant les fonctions du responsable de l'organisation et des principaux commissaires.
- Des fiches sur des sujets divers (distribution des coupes, sécurité, etc.)

L'ensemble des fiches est rassemblé dans un classeur plastique disponible dans l'armoire du club.

Certaines ont été plastifiées pour pouvoir être emportée sur l'eau.

A noter qu'il existe au club, un document plus complet rédigé à l'occasion d'une formation des commissaires de régate.

Régates au CVSQ
Rôle du Responsable de l'organisation
(Mise à jour : 17/5/06)

Préparation

- Recrutement des bénévoles, y compris pour le pot de fin de régata. La fiche d'organisation, personnalisée pour chaque régata soit être remplie, affichée le jour de la régata puis classée dans le dossier. Merci de l'envoyer à Philippe Guesney et Claude Le Ferrec pour info.
- Vérifier la disponibilité du matériel, y compris VHF chargées. Les VHF et les dictaphones sont gardés à domicile par Claude Le Ferrec. Il faut s'arranger avec lui pour les prendre, et les lui rendre à la fin de la régata.
- Prendre contact avec les arbitres, surtout si extérieurs au club. Leur envoyer l'annexe aux Instructions de Course.

Le jour de la régata

- De façon générale s'assurer du bon déroulement de la manifestation
- Accueil des concurrents (ouverture grille est et directives parking, à déléguer)
- Accueil des arbitres (surtout quand ils sont extérieurs au club), mise en relation avec les bénévoles, mise en main du matériel et des locaux, invitation à déjeuner le midi, ou au minimum livraison de sandwich si pas de pause le midi (remboursement des frais correspondants par le club)
 - Président du Comité de Course
 - Bateau comité et bateaux à moteur pour ses commissaires, les 3 VHF du club, talkie-walkie pour liaison sécurité avec le Centre Nautique (à prendre à l'accueil).
 - Boîtes de pavillonnerie, tablettes et feuilles de manche, etc...
 - Président du Comité de Réclamation
 - Local et formulaires (parapheur formulaire Comité de course/Jury)
 - Bateau et pavillon jury pour surveillance du respect de la règle 42 sur l'eau (application de l'annexe P à sa discrétion, mais dans ce cas avenant aux IC obligatoire avant le début des inscriptions).
- Mise en place du secrétariat
- Avant le début des inscriptions penser à afficher :
 - Si il y aura une pause déjeuner (à voir avec délégué de la flotte ou entraîneurs)
 - Avenant aux Instructions de Course, s'il y a lieu, voir avec président comité de course ou de réclamation, en particulier pour l'application de l'annexe P.
 - L'heure du briefing coureurs, si le président de Comité de course veut en faire un.
- Mise en place du traitement informatique.
- Signature de la fiche de transmission aux arbitres. A noter : il s'agit d'une correction vis à vis des arbitres, mise en place par la Commission Centrale d'Arbitrage, suite au constat de nombreux cas de laxisme. La partie déclaration de la manifestation et assurance est assumée globalement par le bureau, et pour la partie informatique, nous disposons bien des moyens demandés. Bien qu'il signe le document, la responsabilité du responsable de l'organisation se limite à s'assurer de la rigueur des inscriptions. La fiche doit être remise aux 2 arbitres avant le début des courses et si possible avec la liste des inscrits.
- Distribution des VHF et dictaphones. Bien insister pour qu'on vous les rende en main propre, ou charger quelqu'un de cette responsabilité. Il arrive trop souvent qu'on laisse une VHF sur une table du club house, en disant vaguement à une personne présente d'en informer celui qui les a distribuées.
- Sécurité sur l'eau.
 - Tous les bateaux de l'organisation étant pris en compte, nous sommes toujours largement en conformité avec le règlement technique de la FFV.
 - Rappeler aux commissaires qu'en cas de nécessité leur priorité est d'assurer la sécurité des concurrents
 - Adapter le dispositif en fonction de la météo en accord avec le Président du Comité de Course.
 - Tenir compte de la température de l'eau :

- Si elle est inférieure à 15°C : l'afficher obligatoirement sur la table des inscriptions avec des recommandations.
- En cas de fort refroidissement ou d'hypothermie d'un coureur prévenir l'accueil du Centre Nautique.

A la fin de la régata :

- Récupérer VHF et dictaphones, vérifier que le matériel est rangé, laisser le club propre et rangé.
- Envoi des résultats à la FFV et à la Ligue
 - Pour la FFV, s'assurer qu'elle est prise en main par un arbitre du club, sinon s'en charger, en transmettant le fichier à André Berland ou Philippe Guesney .
 - Pour la Ligue, envoyer le fichier des résultats sous format HTML avec un commentaire de quelques lignes à Gérard Boucard.
- Archivage des documents régata (feuilles de classement, réclamations, décisions et tous documents affichés). Une chemise est préparée pour chaque régata de la saison dans le local informatique.

Liste matériel Comité de Course dans l'armoire :

- Boîte Blanche marquée "Comité de Course" contenant :
 - Sacoche de pavillons vérifier qu'elle est complète et que les pavillons sont à leur place.
 - Ajouter les pavillons de série, on les trouve dans un sac plastique marqué "Pavillons de Série", ne pas oublier de les y remettre à la fin de la régata
 - Corne de brume
 - Petite trousse avec crayons, sifflet à roulette, feutres..
- Boîte marquée "Arrivée" contenant
 - Pavillons : bleu, S (réduction de parcours), Aperçu, H, A, plus petit tableau pour affichage OCS, BFD.
- Planchettes avec pince et crayons pour les commissaires
- Formulaire de pointage
- Tableau pour affichage des BFD en cas de départ sous pavillon noir (rangé au dessus de l'armoire).

Des questions? André Berland et Philippe Guesney sont toujours disponibles pour vous aider.

Pointage à l'arrivée - Recommandations

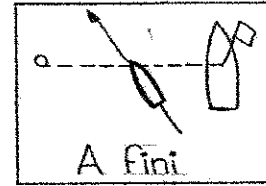
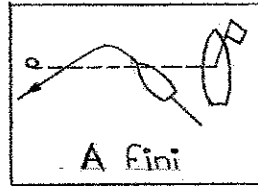
1) **Remplir complètement et lisiblement le haut de la feuille de pointage**, y compris le nom des commissaires. Mettez vous à la place de ceux qui vont traiter votre travail.

2) **A quoi sert le pavillon bleu :**

a) à indiquer que le bateau "arrivée" est mouillé sur la ligne, et prêt à prendre les arrivées. Ne pas le hisser trop tôt pour éviter de troubler les coureurs. Le meilleur moment : un peu avant que le premier passe la dernière marque avant l'arrivée.

b) son mât donne la position de la ligne. Le viseur d'arrivée doit être placé derrière.

3) **Définition de finir**: "Un bateau finit quand une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équipement en position normale, coupe la ligne d'arrivée dans le sens du parcours depuis la dernière marque, soit pour la première fois, soit après avoir effectué une pénalité".



4) **Comment effectuer le pointage quand les bateaux arrivent bien séparés :**

C'est facile, on a tout son temps. On note les numéros de voile complets dans l'ordre d'arrivée.

Mais, ne pas oublier de noter les heures d'arrivée. Au minimum du premier de chaque série, puis à intervalle régulier, par exemple tous les 4 ou 5 coureurs et celui du dernier.

5) **Signal sonore**: coup de sifflet ou de trompe. Pas obligatoire mais courtois, à faire au moment précis où chaque bateau finit. Ainsi le bateau sait qu'il peut dégager la ligne du côté qui lui convient.

6) **Comment effectuer le pointage quand des bateaux arrivent groupés, situation de crise.**

Il faut se répartir le travail, un vise et dicte, l'autre écrit sans lever le nez pour vérifier.

Anticiper autant que possible les passages, le viseur donne les numéros de voile dans l'ordre où ils devraient arriver. Si ce n'est pas confirmé, il pourra corriger (flèche d'inversion).

Si un concurrent est masqué au moment de son passage, on dit blanc, et celui qui écrit saute une ligne.

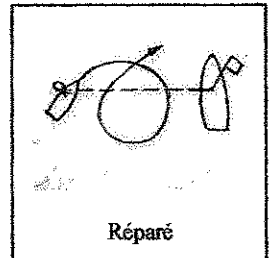
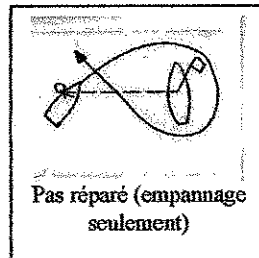
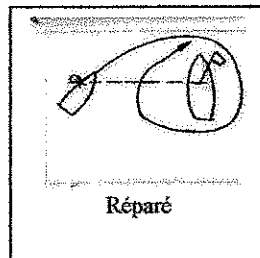
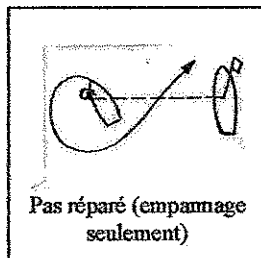
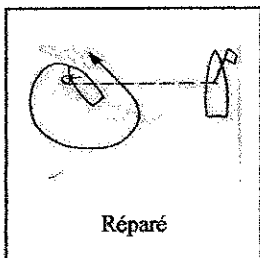
On essaiera de voir son numéro de voile après. Si c'est impossible, on laisse le blanc, le concurrent non classé ne manquera pas de réclamer, et il sera facile de lui attribuer sa vraie place.

Si on ne peut pas lire un numéro complet, on note ce qu'on peut et de préférence les derniers chiffres, en indiquant par un trait horizontal les chiffres non lus. Ce sera souvent suffisant. (Exemple : ---190 alors que le numéro complet est 221190)

On peut aussi se contenter des derniers numéros si le débit devient trop rapide. Mais ne pas généraliser car c'est source de travail supplémentaire ensuite, et éventuellement d'erreur ou de contestation.

7) **Touché de bouée avant d'avoir dégagé la ligne d'arrivée**: Noter son numéro quand il franchit la ligne. Mettre une croix dans la bonne colonne de la feuille de pointage (la 4^{ème}), et rayer son numéro.

Surveiller qu'il effectue une pénalité d'un tour, comprenant un empannage et un virement de bord, puis noter son arrivée, mais seulement si il est revenu entièrement du bon côté de la ligne d'arrivée. Noter



rapidement les circonstances et faire un croquis, on peut toujours avoir à témoigner en cas de contestation. (Les croquis ici ne sont que quelques exemples de réparation correcte ou incorrecte) En cas de doute, noter et en référer au président du Comité de Course.

8) **Réparation d'une infraction aux règles du chapitre 2:** Attention, pour les refus de priorité c'est une affaire entre coureurs, c'est à eux de déposer réclamation si ils le jugent utile. Mais vous pouvez être amenés à témoigner. Donc si êtes témoin d'un incident et si vous en avez le temps, notez brièvement ce que vous avez vu et entendu, surtout si il y a eu un choc.

Mais si un concurrent répare une faute commise contre un autre concurrent, il ne pourra être pointé fini, qu'après avoir fait deux tours comprenant deux empannages et deux virements de bords, et être revenu entièrement du côté parcouru de la ligne avant de la franchir.

Là encore, il est bon de noter, le cas échéant, son premier passage de la ligne, de le rayer et de noter son passage définitif. Ainsi en cas de contestation il pourra être classé à la bonne place par le comité de protestation.

9) **Mélange des séries:** Si plusieurs séries arrivent en même temps (ex. Laser Radial et Laser Standard), même si elles ont eu des départ séparés, noter tout sur la même feuille. L'ordinateur est là pour faire le tri.

10) **Communiquer avec le comité de course:**

Indiquer à la VHF le passage du premier, l'heure et le passage du dernier, le cas échéant la fermeture de ligne

11) **Fermeture de la ligne d'arrivée:**

Après l'arrivée du dernier, ou à l'expiration du temps limite, (voir annexe aux Instructions de Course), affaler le pavillon bleu. Noter l'heure de l'affalage. Continuer à noter le passage, avec l'heure, des concurrents qui passent la ligne après le temps limite.

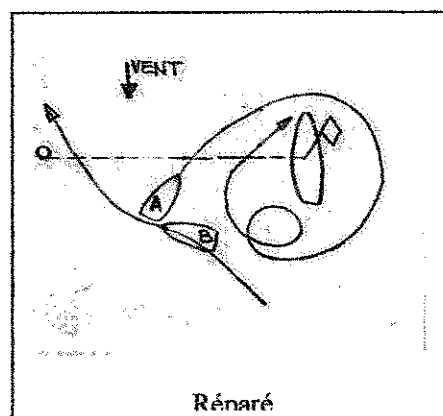
12) **Afficher les OCS:** Si possible et avant l'arrivée du premier, afficher sur un panneau, les OCS que vous aura communiqué le Comité de Course. Une feuille A4 sur une planchette peut suffire, mais écrire gros!

13) **Après la dernière course :** Communiquer au président du comité de protestation, l'heure d'arrivée du dernier pour lui permettre d'afficher l'heure limite de dépôt des réclamations. Porter les derniers résultats à l'informatique et vérifier avec lui qu'il n'y a pas de problème.

14) **Utilisation d'un dictaphone :** recommandé si on en dispose. Le viseur d'arrivée enregistre tout, y compris les touchés de bouée ou les constats d'irrégularité (refus de priorité).

Précieux en cas de doute. Par exemple si "l'écrivain" a été débordé, ou si il a mal entendu.

Remarque : quand la dictée est trop rapide pour "l'écrivain", ne pas hésiter, là encore, à sauter une ligne par numéro non pris ou à ne noter que les derniers chiffres des numéros. Ne pas hésiter non plus à le faire assez tôt pour éviter de perdre les pédales. Le maître mot : garder le contrôle; on sait qu'on a passé quelque chose et où. Mieux vaut aussi des lignes vides parsemées que plusieurs à la suite.



Annexe : Rôle des commissaires bénévoles

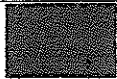
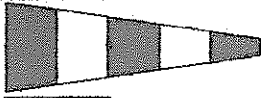

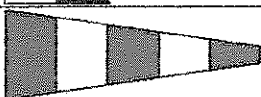
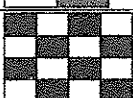

MAJ : 13/1/08

Fonction	Description résumée	Permis bateau
Informatique	Saisir la liste des concurrents dans leur catégorie, saisir les résultats des courses et les décisions du jury, éditer les listes de coureurs, ordres d'arrivée et classements. Extraction résultats pour la FFV et la Ligue.	
Commissaire à terre	Ouverture de la grille est de 8h30 à 9h30 et diriger les voitures vers le bon parking pour éviter une circulation des voitures par l'entrée principale. Réouverture puis fermeture le soir au moment du départ. Clé à prendre auprès du chef de base.	
Secrétariat/ Inscriptions	Inscriptions avant la régata suivant les instructions du responsable de l'organisation, distribution de l'annexe au Instructions de course. Permanence pendant toute la régata pour recevoir les déclarations diverses des coureurs (abandon, reconnaissance d'infraction, réclamation....) et y noter l'heure de dépôt	
Assesseurs Bateau Comité.	Assister le président du comité de course sur l'eau : pavillonnerie, signaux sonores, chronomètre, secrétariat.	
Viseur Ligne Départ, Mouilleur, pointeur sous vent.	Mouiller le parcours, ou l'ajuster suivant les directives du président du comité de course. Viser la ligne de départ, noter les départs prématurés et les communiquer au comité de course	Un nécessaire (si moteur 10 CV)
Pointeur Bouée au vent, juge arrivée en cas de besoin.	Dans la mesure du possible, pointer les passages à la bouée sous le vent. Pointer les passages à la bouée au vent. Noter les infractions : bouée touchées, passage du mauvais coté, et les réparations.	Un nécessaire (si moteur 10 CV)
Pointeur Bouée Largue.	Pointer les arrivées et les heures. (prioritaire par rapport au pointage des passages) Pointer les passages à la bouée de largue. Noter les infractions : bouée touchées, passage du mauvais coté, et les réparations.	Un nécessaire (si moteur 10 CV)
Sécurité	Surveillance du plan d'eau, intervention en cas de besoin. Bateau avec moteur 10 CV.	Un nécessaire
Pot de fin de journée: Capitaine flotte	Approvisionnement pour le pot en fonction du stock au club house. Préparation des tables et du podium pour la proclamation des résultats et le pot (coupes à prendre dans le lot achetés pour la saison par le club). Rangement et nettoyage de la salle après le pot.	

Important : tous les commissaires sur l'eau doivent assurer la sécurité en cas de besoin.

Permis bateau : Eaux intérieures, S ou ancien permis Mer.

Pavillonnerie Arrivée

	Pavillons	Signification
	Bleu	Bateau en place pour l'arrivée
	Aperçu sur A (Alpha)	Plus de course aujourd'hui C'est fini.
	N + 3 signaux sonores sur A	Course annulée Plus de course aujourd'hui C'est fini.
	Aperçu sur H (Home)	Retour à terre Courses ultérieures selon instructions.
	N + 3 signaux sonores sur H (Home)	Retour à terre Courses ultérieures selon instructions.
	S + 2 coups de sifflet (à faire quand les premiers coureurs peuvent entendre le signal sonore. Leur permettre d'adapter leur tactique)	Réduction de parcours. <u>Attention l'arrivée se fait entre la marque de parcours et le bateau portant le pavillon S.</u>

Fiche sécurité – Froid et hypothermie

Cette fiche ne prétend pas être exhaustive, elle rappelle seulement quelques faits et dispositions de sécurité.

Rappel :

Le principal danger en cas de chavirage l'hiver, c'est l'eau froide.

Dans une piscine à 10°C, une nageuse olympique, vêtu d'un pantalon et d'un pull, a perdu ses moyens au bout de 3 minutes. Elle ne peut plus synchroniser ses mouvements et il faut l'aider à sortir.

Le corps se refroidit en commençant par les extrémités. C'est par la tête, la nuque, les flancs et l'aine qu'il perd le plus de chaleur.

Lorsque le corps descend à 30°C, il y a mort apparente. Le cœur ne bat plus que très lentement, peut-être une pulsation par minute. Le sujet est devenu extrêmement fragile il faut le manipuler avec beaucoup de douceur, les mouvements brusques peuvent provoquer l'arrêt du cœur.

Signes d'hypothermie :

- Frissons
- Confusion (le patient est "paumé")
- Maladresse
- Inconscience

Gestes à ne pas faire :

- frictionner les membres, ce qui provoquerait un afflux de sang froid vers le cœur
- massage cardiaque alors que le cœur bat encore même très lentement, on risque un arrêt définitif.
- Improviser au lieu de prévenir immédiatement l'accueil du Centre Nautique qui appellera les secours, ou appeler directement les pompiers, mais toujours prévenir le chef de base.

Actions :

- Préventif
 - Afficher la température de l'eau au secrétariat avant les inscriptions, tant qu'elle reste inférieure à 15°C (Pour la température se renseigner à l'accueil)
 - Organiser la sécurité en conséquence avec le président du Comité de Course.
 - Insister pour que les coureurs soient vêtus de façon appropriée, combinaison isothermique ou sèche, ou vêtement imperméable genre ciré resserré aux poignets et aux chevilles, bonnet, protection de la nuque.
 - Vérifier le port de la brassière, y compris par les commissaires sur l'eau.
- Pour les séries jeunes, en cas de chavirage dans de l'eau froide (on pourrait dire en dessous de 10°C, mais cela dépend aussi des conditions météo, vent, température de l'air, pluie...) ramener le coureur systématiquement à terre pour qu'il se change, sauf port de combinaison sèche ou isothermique. Prévenir par un avenant aux IC que cette procédure sera appliquée. Si il présente un quelconque signe d'hypothermie le prendre en charge (voir ci-dessous)
- En cas d'hypothermie, amener la victime dans un local chauffé (club house, accueil), prévenir l'accueil, la manipuler très doucement si elle est en état de choc et éviter tout afflux de sang froid vers le cœur, lui retirer tous les vêtements mouillés les découper si elle est en état de choc, la mettre en position latérale de sécurité, l'essuyer en tamponnant, pas de friction. On peut commencer à la réchauffer en lui appliquant des bouillottes tièdes, ou des linges humides tièdes sur la tête, le cou et les flancs. Donner des boissons tièdes, non brûlantes à une victime consciente, capable de se tenir debout.

Autres principes de bases, manœuvres, autres cas d'urgence.

- Surveiller en permanence la totalité de la zone de course.
- En cas de dessalage, n'intervenir qu'à la demande de l'équipage. Toute aide à l'équipage conduit à un abandon pour la course. Compter les têtes pour s'assurer que personne ne reste coincé sous l'eau. S'approcher pour rassurer l'équipage, mais continuer à rester vigilant pour les autres bateaux.
- En cas d'urgence, s'occuper des coureurs et abandonner le bateau.

Sécurité sur la régata

Contexte Général

Selon le règlement technique de la FFV, il faut sur l'étang de Saint Quentin

- jusqu'à 20 voilier : 1 bateau de surveillance
- de 21 à 50 voiliers : 2 bateaux de surveillance
- de 51 à 80 voiliers : 3 bateaux de surveillance

Un bateau de surveillance est tout bateau pneumatique, vedette, voilier habitable, etc., inclus dans le dispositif d'organisation et présent dans la zone de course pendant la compétition.

Nous sommes donc en général dans la norme. Mais il faut adapter la vigilance et les moyens en fonction des conditions météo. C'est la responsabilité du Président du Comité de Course, avec l'aide du Responsable de l'Organisation, de mettre en œuvre les moyens adaptés aux circonstances. Le CVSQ préconise l'envoi systématique du pavillon Q (port de la brassière obligatoire).

Moyens spécifiques

Pour toutes les régates il faut un bateau à moteur de 10 CV minimum dédié à la sécurité avec 2 personnes à bord, dont l'un possède un permis moteur.

Matériel à embarquer :

- Brassières pour les personnes à bord
- Bout de remorquage.
- VHF, ou au minimum talkie-walkie.

Rôle du commissaire sécurité

Assurer la sécurité des personnes.

La sauvegarde et la récupération du matériel est facultative, elle ne peut en aucun cas être exigée, et ne doit jamais se faire au détriment de la sécurité des personnes.

Principes de bases.

- Surveiller en permanence la totalité de la zone de course.
- En cas de dessalage, n'intervenir qu'à la demande de l'équipage. Toute aide à l'équipage conduit à un abandon pour la course. Compter les têtes pour s'assurer que personne ne reste coincé sous l'eau. S'approcher pour rassurer l'équipage, mais continuer à rester vigilant pour les autres bateaux.
- En cas d'urgence, s'occuper des coureurs et abandonner le bateau.
- Si besoin demander à d'autres commissaires disponibles d'intervenir : mouilleur, commissaire aux boucs.
- Prévenir immédiatement le Comité de Course si on ne maîtrise plus la situation. Prévenir également le chef de base pour demander des moyens supplémentaires, en général le Président du Comité de Course s'en charge.
- En cas d'urgence, blessure, hydrocution, hypothermie, demander au chef de base d'appeler les secours extérieurs (pompiers).

Manceuvres

En procédure de sauvetage:

- Réduire vitesse Hélice débrayée
- Dialoguer avec l'équipage

La plupart du temps l'intervention consistera à aider l'équipage à "ressaler" le bateau.

Si l'équipage est d'accord, guider les opérations de redressement

- vérifier que les écoute sont choquées
- prendre un bout d'amarrage et le frapper