

RÈGLES DE COURSE SARA

Mots-clés : 2 bateaux, parcours banane, règles de flotte, équipages de 3 personnes sous bandeaux, 1 arbitre voyant sur chaque bateau.

Tables des matières

1 Généralités **1**

2 Constitution des équipages **1**

3 Parcours **2**

4 Application SARA **3**

5 Rôle du voyant à bord (droits et devoirs) **3**

5.1 Signalement sonore des bateaux 3

5.2 Route de collision 3

5.2.1 Bateau non prioritaire 3

5.2.2 Bateau prioritaire 4

5.3 Passage des marques 4

5.4 Passage de la ligne d'arrivée 4

6 Autres aides techniques autorisées **4**

1 Généralités

Les règles de course à la voile en cours sont appliquées (RCV 2021-2024).
Le nombre de bateaux par manche est limité à 2. Cependant, cette limite peut être révisée sur décision du comité de course.
Le port du casque est obligatoire pour tous les membres de l'équipage.

2 Constitution des équipages

Les équipages sont composés de 3 personnes. Classiquement un barreur, un grand voile-tactique et un embraque de foc chargé de surveiller la position sonore (voir 5.1) de l'adversaire.
Les personnes peuvent être aveugles, malvoyantes ou voyantes.
Tous les membres de l'équipage ont les yeux bandés avant la procédure de départ de leur course.

En plus de l'équipage, un arbitre voyant est présent sur chaque embarcation. Le voyant à bord est appelé « arbitre embarqué ». Il assure la sécurité à bord.

3 Parcours

Le parcours SARA est constitué de 4 bouées. Les comités départ et arrivée sont des bouées.
C'est un parcours banane sur lequel il faut réaliser 1 ou 2 tours selon le choix du comité de course.
Le parcours comporte :
- Une ligne de départ constituée de 2 bouées : comité départ à droite de la ligne, viseur départ à gauche de la ligne
- une bouée au vent
- une bouée sous le vent qui est la même bouée que le viseur départ
- une ligne d'arrivée sous le vent du comité constituée de 2 bouées : le comité arrivée est la même bouée que le comité départ (arrivée bâbord) et le viseur arrivée (arrivée tribord).

Les marques simples (bouée au vent et bouée sous le vent) sont à laisser à bâbord (voir figure 1).
Le temps cible d'une course est d'environ 20 minutes.

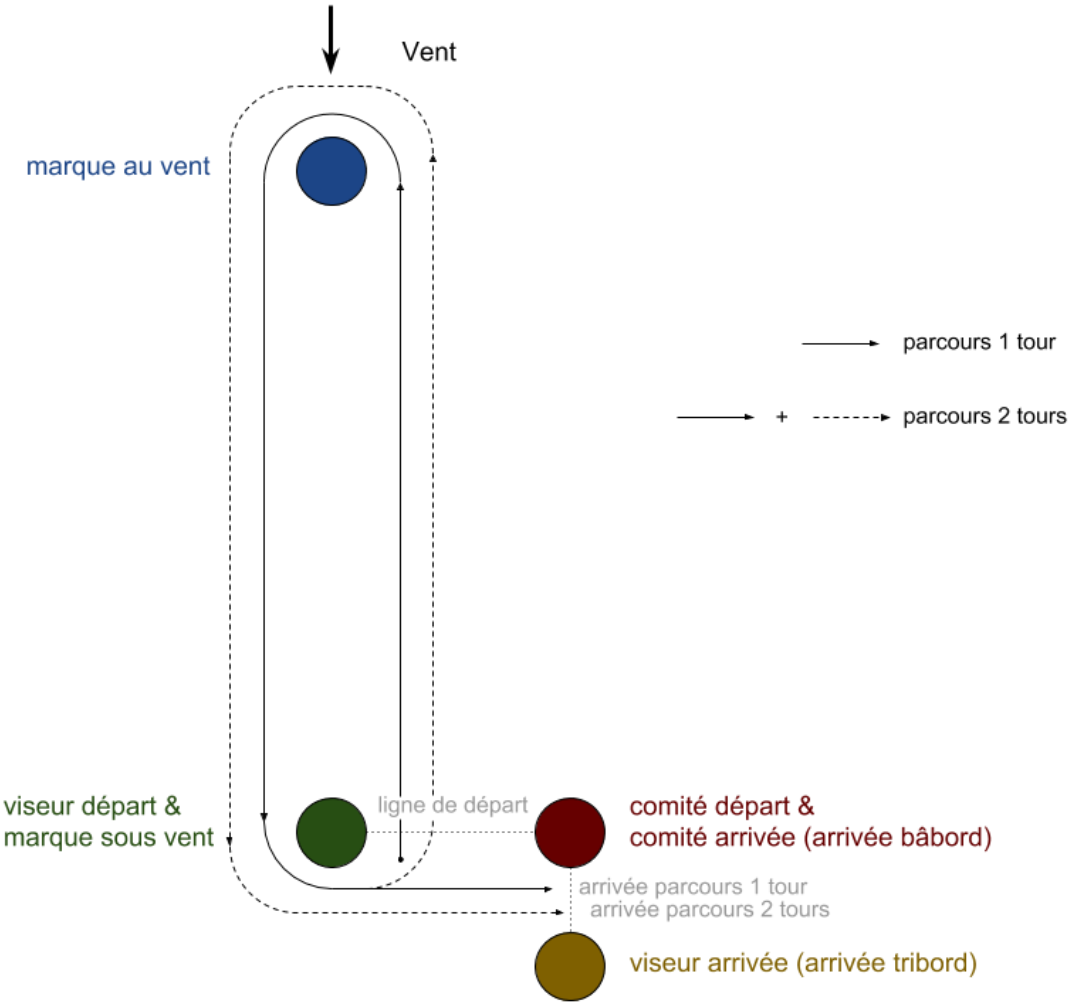


Figure 1 : Parcours SARA

4 Application SARA

L'application SARA est utilisée par tous les équipages. Chaque équipage est libre de paramétrer SARA comme il le souhaite.
L'organisateur choisit de fournir le matériel SARA (iphone + coque étanche + enceinte bluetooth) à tous les équipages, ou de demander aux équipages d'utiliser leur propre matériel SARA.
Si l'équipage utilise son propre matériel, il utilise les versions d'iphone et d'IOS qu'il souhaite. De même, il choisit son modèle d'enceinte.
L'iphone et les enceintes sont fixés au pied du mât.
Le départ est donné par le comité de course avec SARA en utilisant la fonctionnalité de départ groupé. Au départ, c'est SARA qui juge du bon passage de la ligne par chaque équipage (bip puis annonce de la marque au vent activée).
Ensuite pendant toute la course, c'est toujours l'application SARA qui fait foi. Seul l'arbitre embarqué peut décider de passer manuellement à la marque suivante.

5 Rôle du comité suiveur

Le comité suiveur annonce à la VHF le bateau non prioritaire en approche de l'autre bateau dès que le risque de collision apparaît.
L'annonce prend la forme suivante : numéro du bateau + situation par rapport à l'autre (soit bâbord, soit au vent, soit rattrapant) + non prioritaire. Par exemple : "bateau 1, au vent, non prioritaire".
L'objectif est d'aider les arbitres embarqués et les équipages à construire une perception commune et objective de la situation.

6 Rôle du voyant à bord (droits et devoirs)

Le voyant à bord est un arbitre embarqué. Il fait partie du comité de course. A ce titre, il est libre d'intervenir à tout moment pour garantir la sécurité. Il se tient à l'arrière du bateau et ne fait pas de rappel. Il est prêt à prendre la barre en cas d'urgence.
A l'exception des raisons de sécurité, il n'intervient en aucun cas sur la bonne marche du bateau. Il ne donne aucun conseil.
Il dispose d'une VHF.

6.1 Signalement sonore des bateaux

L'arbitre embarqué utilise régulièrement (au moins toutes les minutes) un sifflet pour signaler à l'autre bateau la position où il se trouve.
Il siffle 2 coups si son bateau est tribord amure et 1 coup en bâbord amure.
Il siffle à chaque fois que son bateau change d'amure.
Lorsqu'un arbitre embarqué siffle, l'arbitre embarqué situé sur l'autre bateau lui répond.
Plus les bateaux sont proches plus les arbitre embarqués sifflent souvent.
Quand les 2 bateaux sont distants de moins de 5 longueurs, les signaux sonores sont émis toutes les 3 secondes.

6.2 Route de collision

Quand les bateaux font route de collision, les arbitres embarqués déclarent : "**collision probable**"

6.2.1 Bateau non prioritaire

L'arbitre embarqué sur le bateau **non prioritaire** prévient l'équipage selon les 3 temps suivants :
- A 12 secondes de l'impact, il annonce "**collision dans 12 secondes, vous n'êtes pas privilégiés**".
- A 6 secondes, s'il y a toujours route de collision, il donne une de 4 directives suivantes :

"il **faut loffer** maintenant"
"Il **faut virer** maintenant"
"Il **faut abattre** maintenant"
"Il **faut empanner** maintenant"

Dans ce scénario des 6 secondes l'équipage aura une pénalité de 360 degrés à réparer avant la fin du parcours.
- A 3 secondes de l'impact, il dit "**je prends la barre**" puis il déclare la manoeuvre et l'effectue :

"on **loffe** !"
"on **vire** !"
"on **abat** !"
"on **empanne** !"

Dans le scénario des 3 secondes l'équipage aura une pénalité de 720 degrés à réparer avant la fin du parcours.

6.2.2 Bateau prioritaire

L'arbitre embarqué sur le bateau **prioritaire** prévient l'équipage selon les 3 temps suivants :
- A 12 secondes de l'impact, il annonce "**collision dans 12 secondes, mais vous avez la priorité**".
- A 6 secondes, s'il y a toujours route de collision, il annonce "**collision dans 6 secondes, s'ils ne réagissent pas, je prends la barre**".
- A 3 secondes de l'impact, il dit "**je prends la barre**" puis il déclare la manoeuvre et l'effectue :

"on **loffe** !"
"on **vire** !"
"on **abat** !"
"on **empanne** !"

Les arbitres embarqués choisissent toujours la manœuvre qui minimise la vélocité des bateaux pour limiter l'intensité du choc en cas de collision. Par exemple, quand les bateaux sont sur des bords opposés au près, les arbitres embarqués virent ou loffent. Quand les bateaux sont sur des bords opposés au portant ils abattent ou empannent.
Dans la mesure du possible une caméra embarquée sur chaque bateau enregistrera toutes les courses. En cas de réclamation, les vidéos et bandes son seront utilisées.

6.3 Passage des marques

Lors des passages de marque, c'est l'application SARA qui fait foi. Si des marques physiques sont mouillées, elles ne sont là que pour aider le comité et les spectateurs à suivre les courses.

6.4 Passage de la ligne d'arrivée

Lorsque SARA annonce "ligne d'arrivée franchie" l'arbitre embarqué lève le bras. Le bateau comité signale alors de façon sonore le passage de la ligne d'arrivée.

7 Autres aides techniques autorisées

Les aides techniques sensorielles mécaniques, permettant d'évaluer l'environnement et les réglages du bateau, sont a priori autorisées (Exemples : girouettes tactiles, surliures sur les écoutes, …). Elles devront cependant être présentées au comité de course avant le départ de la régate et validées à ce moment-là.
Les moyens électroniques autres que l'application SARA ne sont pas autorisés.

Le 6 mars 2019, révision janvier 2023
contact@orion-brest.com