

LIGUE NATIONALE DE VOILE

La Rochelle

15 au 18 octobre 2020

INSTRUCTIONS DE COURSE



1. RÈGLES.

L'épreuve est régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- 1.2 Les règlements fédéraux comprenant le règlement de la LNVoile.
- 1.3 ci-joint et les règles d'utilisation des bateaux en annexe.
- 1.4 L'Addendum Q est modifié par autorisation de la FFVoile selon la RCV 86.3 :
- 1.4.1 Ajout d'une RCV 8 : DERNIER POINT DE CERTITUDE : Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.
- 1.4.2 La RCV 17 – Sur le même bord, route normale est supprimée.
- 1.5 Les règles supprimées ou modifiées dans ces IC :
- 1.5.1 La RCV 26 est modifiée (cf. IC 10.1)
- 1.5.2 La RCV 41 : ajouter 41(e) : « de l'aide pour récupérer un homme à la mer et le ramener à bord, à condition que le retour à bord se fasse à l'endroit approximatif de la récupération ».
- 1.6 Une équipe qui présente un cas suspect de Covid-19 doit immédiatement abandonner la course et se conformer aux directives des autorités sanitaires. Si elle ne le fait pas, elle pourra être disqualifiée.

2. AVIS AUX CONCURRENTS.

- 2.1 Les avis aux concurrents seront affichés au tableau officiel situé sur la vitre du club et sur le site Internet de la compétition, rubrique « Documents de Course » : <http://evenements.ffvoile.fr/Invoile/documents-de-course.aspx>
- 2.2 Les avis aux concurrents pourront aussi être faits sur l'eau. Un arbitre ou un membre de l'OA les communiquera par oral ou par écrit (voir IC 3.2).
- 2.3 Toutes les questions des concurrents relatives à l'utilisation des bateaux devront être posées par écrit auprès du jury, au plus tard vendredi 16 octobre avant 11H00.

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE.

- 3.1 Toute modification aux IC sera affichée au plus tard une heure avant le premier signal d'avertissement du jour de son entrée en vigueur, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h la veille du jour où il prendra effet.
- 3.2 Les modifications aux IC pourront aussi être faites sur l'eau. Elles seront signalées par l'envoi du 3^{ème} substitut avec trois signaux sonores. Un arbitre ou un membre de l'OA les communiquera par oral ou par écrit.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE.

- 4.1 Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts officiels situés au club
- 4.2 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau (durant l'ensemble de l'épreuve, depuis la première course jusqu'à la dernière course). Ceci modifie la RCV 40.

5. PROGRAMME DES COURSES.

- 5.1 Horaires
Ceci modifie l'AC 3 « Programme Prévisionnel »

Jeudi 15 octobre	16h-18h	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages
Vendredi 16 octobre	9h à 11h00 11h00 13h00 Retour à terre	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages Briefing au Club, présentation de l'organisation Premier signal d'avertissement Mot de bienvenue, présentation des équipes
Samedi 17 octobre	9h00 10h00	Briefing au Club Premier signal d'avertissement Collation au retour à terre
Dimanche 18 octobre	9h00 10h00 16h30	Briefing au Club Premier signal d'avertissement Remise des prix

[DP] Conformément à l'AC, la présence des skippers est obligatoire à tous les briefings
La présence de l'équipage au complet, en tenue officielle, est obligatoire :
- à la présentation des équipes
- à la remise des prix.

5.2 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou qu'une séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore, une minute au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

6. ZONE DE COURSE

La zone de course sera située en baie de La Rochelle ou chenal des Minimes (voir annexe zone de course).

7. LES PARCOURS

7.1 Les parcours sont décrits dans l'annexe parcours qui précise l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté requis de chaque marque.

7.2 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le comité de course arborera le signal précisé en annexe parcours identifiant le parcours à effectuer.

7.3 Le comité de course pourra ajuster le parcours. Si possible, il annoncera cette modification par VHF.

8. MARQUES.

8.1 Les marques de départ, de parcours, de changement de parcours et d'arrivée sont définies en annexe parcours.

8.2 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

8.3 En cas d'absence d'une des marques d'une porte et sans possibilité de remplacer cette marque, la marque restante est à contourner en la laissant à bâbord.

9. *Inutilisé*

10. LE DÉPART

10.1 La RCV 26 est modifiée comme suit :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
3	Envoi pavillon Ligue Nationale de Voile	Un	Signal d'avertissement
2	Envoi pavillon P	Un	Signal préparatoire
1	Affalé pavillon P	Un long	Une minute
0	Affalé pavillon Ligue Nationale de Voile	Un	Signal de départ

10.2 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le navire du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

10.3 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 2 minutes après son signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).

10.4 Avec le signal préparatoire, le comité de course pourra annoncer un changement de parcours par l'envoi d'un pavillon C et des signaux sonores répétitifs. La marque au vent à contourner sera alors la marque de changement de parcours.

11. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

11.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée). Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine (y compris si le changement de parcours avait été signalé avec le signal préparatoire).

11.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis. Ceci modifie la RCV 28.

11.3 Quand un changement de parcours est signalé à la porte 2, la marque de changement de parcours sera mouillée et devra être laissée à bâbord.

12. L'ARRIVEE

La ligne d'arrivée sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau arrivée et le côté parcours de la marque d'arrivée définie en annexe parcours.

13. SYSTEME DE PENALITE.

Le système de pénalité est défini dans l'addendum Q.

14. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

14.1 Le temps cible est de 12 à 15 minutes pour chaque course. Le manquement à respecter ce temps cible ne pourra donner lieu à demande de réparation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1).

14.2 Les bateaux n'ayant pas fini dans un délai de 5 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF. Ceci modifie les RCV A4, A5 et 35.

15. CLASSEMENT

15.1 Le nombre de courses devant être validé pour valider la Ligue Nationale de Voile est de 1 course validée par équipe.

15.2 Le score de chaque équipe sera le total de ses scores obtenus sur toutes les courses (aucune course ne sera retirée). Ceci modifie la RCV A.2.

15.3 Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ recevra 7 points. Cela modifie la RCV A.4.2.

15.4 Si à la fin de l'épreuve, toutes les équipes n'ont pas couru le même nombre de courses, les équipes auxquelles il manque une course marqueront le nombre de points équivalent à la moyenne, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur), de leurs points dans toutes leurs courses de la série.

16 REGLES DE SECURITE

16.1 Matériels de sécurité :

(i) Les bateaux seront équipés par l'AO conformément à l'annexe « Règles d'utilisation des bateaux ».

(ii) Pendant qu'il est en course, chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement. [DP]

16.2 Zones Interdites

La navigation est rigoureusement interdite dans

(i) les zones de baignade

(ii) les zones délimitées par le comité de course. Les moyens utilisés pour matérialiser les zones interdites seront précisés par avenant.

Cet article pourra donner lieu à une action des umpires.

17 EQUIPAGE, REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT [DP]

17.1 EQUIPAGE

(i) Lors de l'inscription de l'équipage à la compétition, le capitaine d'équipe ou le skipper confirme la constitution de son équipage et doit préciser le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris (4 à 6 équipiers). Rappel : le poids maximum autorisé de l'équipage est 350 kg.

(ii) La liste d'équipage devra être déposée au PC course, au plus tard pendant le briefing du jour. Aucun ajout ou retrait d'équipier en cours de journée ne sera autorisé, sauf en cas d'autorisation exceptionnelle du Comité de Course.

17.2 REMPLACEMENT D'EQUIPIER

Pendant toute la durée de la compétition (de la première course courue jusqu'à la dernière) le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris, ne peut pas être modifié sauf après décision du Comité de Course, suite à une demande justifiée par des circonstances exceptionnelles. Un bateau ne peut pas demander réparation suite à une décision relative aux remplacements d'équipiers.

17.3 REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT

Les règles d'utilisation des bateaux mis à disposition par l'AO sont définies en annexe « Utilisation des bateaux » des présentes IC. Elles doivent être rigoureusement respectées par l'équipage.

18 CONTROLES D'EQUIPEMENTS

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles d'utilisation des bateaux définies en annexe.

19 PUBLICITE [DP]

19.1 Les bateaux et leurs équipements étant fournis par l'AO, l'article 20.4.2 du code de publicité de World Sailing s'applique. Chaque bateau sera tenu d'arborer la publicité fournie par l'AO.

19.2 Un pavillon arborant le logo et le nom du club sera fourni par l'AO à chaque équipe de club. Ce pavillon devra être arboré au moyen du support prévu à cet effet depuis l'arrivée de l'équipe de club sur son bateau jusqu'à la sortie de l'équipe de club du bateau.

20 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :

- Bateaux comité et organisation : Pavillon Ligue Nationale de voile
- Bateaux jury Pavillon Jury jaune

21 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP]

Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal d'avertissement jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

22 EVACUATION DES DETRITUS [DP]

Les bateaux ne doivent pas jeter leurs débris dans l'eau. Les débris peuvent être placés à bord des bateaux officiels.

23 COMMUNICATION RADIO [DP]

Sauf en cas d'urgence, un bateau qui est en course ne doit ni émettre ni recevoir d'appels vocaux ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

24 PRIX

Les trois premiers équipages recevront respectivement les médailles d'Or, d'Argent et de Bronze.

Arbitres désignés:

- Président du Comité de Course : Roland Desforge
- Comité de Course : Anita Cornu-Caillaud, Jacques Davaine, Pascal Rambour
- Président du Jury : Jean-Pierre Cordonnier
- Juges : Louis Beltran, Gérard Bossé, Alain Chenebault

ANNEXE REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Les règles de classe ne s'appliquent pas. En conséquence, les références aux règles de classe citées dans l'annexe Q sont sans valeur.

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, d'éventuelles variations ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de 1500 € à l'ordre de la Société des Régates Rochelaises

1.2 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident. Si une retenue est faite sur la caution, le skipper sera tenu de rétablir le montant total de la caution tous les jours avant 20h pour conserver son admissibilité.

1.3 Chaque skipper est responsable des dommages ou de la perte de son bateau, sauf responsabilité autre déterminée par le jury.

1.4 PAVILLON et COMBINAISON DE VOILES POSSIBLE

- Pas de pavillon : Choix des voiles libre
- Pavillon R : GV 1 ris
- Pavillon « F » : Spi interdit

1.5 Le Comité de Course décidera des bateaux utilisés pour chaque course et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, le skipper ayant eu l'attribution de ce bateau utilisera temporairement un autre bateau.

1.6 Le Comité de Course peut autoriser l'utilisation d'un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.

1.7 AVARIE ET TEMPS POUR REPARER

1.7.1 Avant l'envoi du pavillon orange d'une course ou dans les 3 minutes après être monté à bord de son bateau, selon ce qui est le plus tard, une équipe peut arborer un **pavillon blanc** pour signaler au comité technique sur l'eau une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et réclamer un retard pour le prochain départ qui devra être confirmé au comité de course par le comité technique. Ce bateau doit en informer immédiatement la Commission Technique par VHF en précisant la nature de l'avarie et se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du comité de course et y rester, sauf indication autre de la commission technique.

1.7.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du comité de course / commission technique.

1.7.3 Après l'envoi du signal d'avertissement, une course ne sera ni retardée ni annulée en raison d'une avarie.

1.7.4 Sauf lorsque les conditions de la RCV 62.1(b) sont réunies, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après l'envoi du pavillon orange, ne pourra donner lieu à réparation. Ceci modifie la RCV 62.

2. ARTICLES ET ACTIONS INTERDITES

Sauf en cas d'urgence ou pour éviter un dommage ou une blessure, ou en cas de consigne différente d'un arbitre ou d'un membre de l'AO, les actions suivantes sont interdites :

2.1 Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.

2.2 L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.

2.3 Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité de Course.

2.4 Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.

2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.

2.6 Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.

2.7 Quitter l'emplacement à quai ou le mouillage sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages, ou sans avoir eu l'autorisation du Comité de course.

2.8 Gruter un bateau sans autorisation expresse du comité de course ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.

2.9 Mettre des pennons sur le spinnaker.

2.10 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

2.11 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf en cas d'urgence ou pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.

2.12 Régler ou modifier la tension du gréement dormant.

2.13 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border.

- 2.14 L'utilisation d'instruments électroniques autres que montres.
- 2.15 Marquer directement la coque, le pont et les cordages avec une encre indélébile.
- 2.16 Aucun bout, écoute, câble, sangle ou autre matériau ne pourra être accroché aux haubans pour étendre, améliorer, faciliter la position de rappel de l'équipage.
- 2.17 Avoir le bout dehors sorti, sauf lorsqu'on envoie, porte ou affale le spinnaker. Le bout dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker.
- 2.18 Sortir le bout dehors avant d'être sur le nouveau bord du parcours après être entré dans la zone d'une marque à contourner sans porter le spinnaker.
- 2.19 L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.20 Une infraction à l'article 2.16, 2.17, 2.18 ou 2.19 de cette annexe ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des umpires selon l'annexe Q4.1. Ceci modifie la RCV 60.1(a).
- 2.21 Laisser le point d'amure de la GV libre sans dépasser la marque de jauge en tête de mât.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

- 3.1 Embarquer les équipements suivants :
 - (a) Les principaux outils,
 - (b) ruban adhésif (sauf grey tape),
 - (c) bouts ou élastiques de 4 mm de diamètre ou moins,
 - (d) montre, chronomètres et compas à main,
 - (f) manilles et manillons,
 - (g) velcro,
 - (h) pavillons : Pavillon rouge et Pavillon Y,
- 3.2 Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :
 - (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent,
 - (b) empêcher que les voiles ne soient endommagées ou tombent par-dessus bord,
 - (c) marquer les repères de réglage,
 - (d) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés.
- 3.3 Modifier le nombre de palans de l'écoute de grand-voile.
- 3.4 Utiliser un cunningham. Celui-ci devra comporter deux brins et être fixé au vit-de-mulet, passer par l'œillet de la grand-voile prévu à cet effet et passer dans le taquet fixé sur le mât.
- 3.5 Réparation de fortune, sous réserve d'utiliser le matériel de réparation autorisé et que la réparation soit réalisée en « bon marin » et n'entraîne aucun risque de détérioration supplémentaire.

4. ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

- 4.1 Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au Comité de Course et à la Commission Technique, même si le dommage ou la perte n'est pas enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des courses ultérieures.
- 4.2 A la fin de chaque journée de navigation :
 - (a) rincer le bateau, plier et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé,
 - (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,
- 4.3 A la fin de chaque jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (intérieur et pont), enlever tous les déchets,
- 4.4 Se conformer à toute règle, y compris aux limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement
- 4.5 Saisir les voiles sur le mât au moyen du matériel fourni par l'organisateur,
- 4.6 Régler les voiles d'avant en utilisant uniquement l'écoute utilisée pour régler la voile,
- 4.7 En cas de réparation de fortune, il est obligatoire d'avertir aussitôt que possible et avant la course suivante la commission technique pour une remise en conformité.

ANNEXE

LISTE des EQUIPEMENTS

Les éléments suivants, non fixés, fournis par l'AO, doivent être embarqués à tout moment à leur place pendant la navigation. Toute perte devra être signalée sur le rapport de dommage journalier.

VOILES ET EQUIPEMENT

Grand-voile et jeu de lattes,
Voile d'avant,
Spinnaker,
Un bout dehors de spinnaker,
Une écoute de spinnaker,
Deux écoutes de voile d'avant,
Une amure de spi,
Une écoute de grand-voile,
Un stick,
Chariots de Génois,
Trois manilles,
Une manivelle de winch,
Un Pavillon blanc.

EQUIPEMENT DE SECURITE

Seau et amarre,
Pompe de cale.

SYSTÈME DE MOUILLAGE

Ancre et chaîne,
Ligne de mouillage : le mouillage devra être en permanence à l'emplacement défini.

PARE BATTAGE

Deux pare – battages.

ANNEXE

FORMAT DE LA LIGUE NATIONALE DE VOILE

FORMAT

Le format de la Ligue Nationale de Voile consistera en une succession de courses par groupe.

Le dernier jour de course, aucun signal d'avertissement d'un flight ne sera donné après 15h30 et aucun signal d'avertissement d'une course ne sera donné après 16h00.

PROGRAMME DES COURSES

La liste d'appariement des bateaux sera affichée au tableau officiel et transmise lors du Briefing du vendredi 16 octobre à 11h. Chaque jour lors du briefing, le programme du jour sera annoncé aux équipages.

ANNEXE ADDENDUM Q

Version : 1^{er} janvier 2019

Cette annexe modifie la définition de Route normale, et les règles 20, 28.2, 44, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 70, B5 et F5.

Q1 MODIFICATIONS AUX REGLES DE COURSE

Des modifications supplémentaires aux règles sont faites dans les instructions Q2, Q3, Q4 et Q5.

Q1.1 Modifications aux définitions et aux règles du chapitre 2

- (a) Ajouter à la définition de Route normale : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une route normale ».
- (b) Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont exigés, en plus des appels à la voix :
 - (1) pour « Place pour virer », pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent ; et
 - (2) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.

Q1.2 Modifications aux règles impliquant réclamations, demandes de réparation, pénalités et exonération

- (a) La première phrase de la règle 44.1 est remplacée par : « Un bateau peut effectuer une pénalité d'un tour conformément à la règle 44.2 quand, dans un incident pendant qu'il est en course, il peut avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 (sauf la règle 14 quand il a causé un dommage ou une blessure), la règle 31 ou la règle 42 ».
- (b) La règle 60.1 est remplacée par « Un bateau peut réclamer contre un autre bateau ou demander réparation à condition de respecter les instructions Q2.1 et Q2.4 ».
- (c) La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées. La règle B5 est supprimée.
- (d) Les règles 62.1(a), (b) et (d) sont supprimées. Dans une course où cet addendum s'applique, il ne doit pas y avoir d'ajustement de score pour une réparation accordée selon une de ces règles pour une course précédente.
- (e) Les trois phrases de la règle 64.1 sont remplacées par : « Quand le jury décide qu'un bateau qui est une partie dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une règle, il peut lui imposer d'autres pénalités que la disqualification et peut prendre tout autre arrangement sur le score qu'il jugera équitable. Si un bateau a enfreint une règle quand il n'était pas en course, le jury doit décider s'il applique une pénalité à la course la plus proche du moment de l'incident ou s'il prend un autre arrangement. »
- (f) La règle 64.1(a) est modifiée de sorte que la disposition permettant d'exonérer un bateau peut être utilisée par les umpires sans instruction, et elle prévaut sur toute instruction conflictuelle de cet addendum.
- (g) La règle 64.4(b) est remplacée par : « Le jury peut également pénaliser un bateau qui est une partie dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou la règle 69 suite à une infraction à une règle par un accompagnateur en modifiant le score du bateau dans une seule course, jusqu'à DSQ inclus. »
- (h) Les règles P1 à P4 ne doivent pas s'appliquer.

Q2 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION PAR DES BATEAUX

- Q2.1** Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 seulement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit à chaque fois héler « Proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après que le bateau impliqué dans l'incident a effectué une pénalité à son initiative ou après une décision d'un umpire.

- Q2.2** Un bateau qui réclame comme prévu dans l'instruction Q2.1 n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant une pénalité d'un tour conformément à la règle 44.2. Un umpire peut pénaliser tout bateau qui a enfreint une règle et qui n'a pas été exonéré, sauf si le bateau effectue une pénalité volontairement.
- Q2.3** Sur la ligne d'arrivée, le comité de course informera les concurrents de la place d'arrivée de chaque bateau ou de son abréviation de score. Après cela, le comité de course enverra rapidement un pavillon B avec un signal sonore. Le pavillon B sera envoyé pendant au moins deux minutes puis affalé avec un signal sonore. Si le comité de course modifie les scores communiqués sur la ligne d'arrivée pendant que le pavillon B est envoyé, il enverra le pavillon L avec un signal sonore. Le pavillon B restera envoyé pendant au moins deux minutes après qu'une quelconque modification a été faite.
- Q2.4** Un bateau ayant l'intention de
- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que l'instruction Q3.2 ou la règle 28, ou une règle listée dans l'instruction Q2.1,
 - (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé un dommage ou une blessure, ou
 - (c) demander réparation
- doit héler le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B. Le même temps limite s'applique aux réclamations faites selon l'instruction Q5.5. Le jury doit prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.
- Q2.5** Le comité de course informera rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon l'instruction Q2.4.

Q3 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES ET PENALITES IMPOSEES

- Q3.1** Un umpire signalera une décision de la façon suivante :
- (a) Un pavillon vert avec un long signal sonore signifie « Pas de pénalité ».
 - (b) Un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « Une pénalité est imposée ou demeure en suspens ». L'umpire hélera ou désignera chaque bateau pénalisé.
 - (c) Un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « Un bateau est disqualifié ». L'umpire hélera ou désignera le bateau disqualifié.
- Q3.2**
- (a) Un bateau pénalisé selon l'instruction Q3.1(b) doit effectuer une pénalité d'un tour conformément à la règle 44.2.
 - (b) Un bateau disqualifié selon l'instruction Q3.1(c) doit rapidement quitter la zone de course.

Q4 PENALITES ET RECLAMATIONS A L'INITIATIVE D'UN UMPIRE ; CONTOURNER OU PASSER LES MARQUES

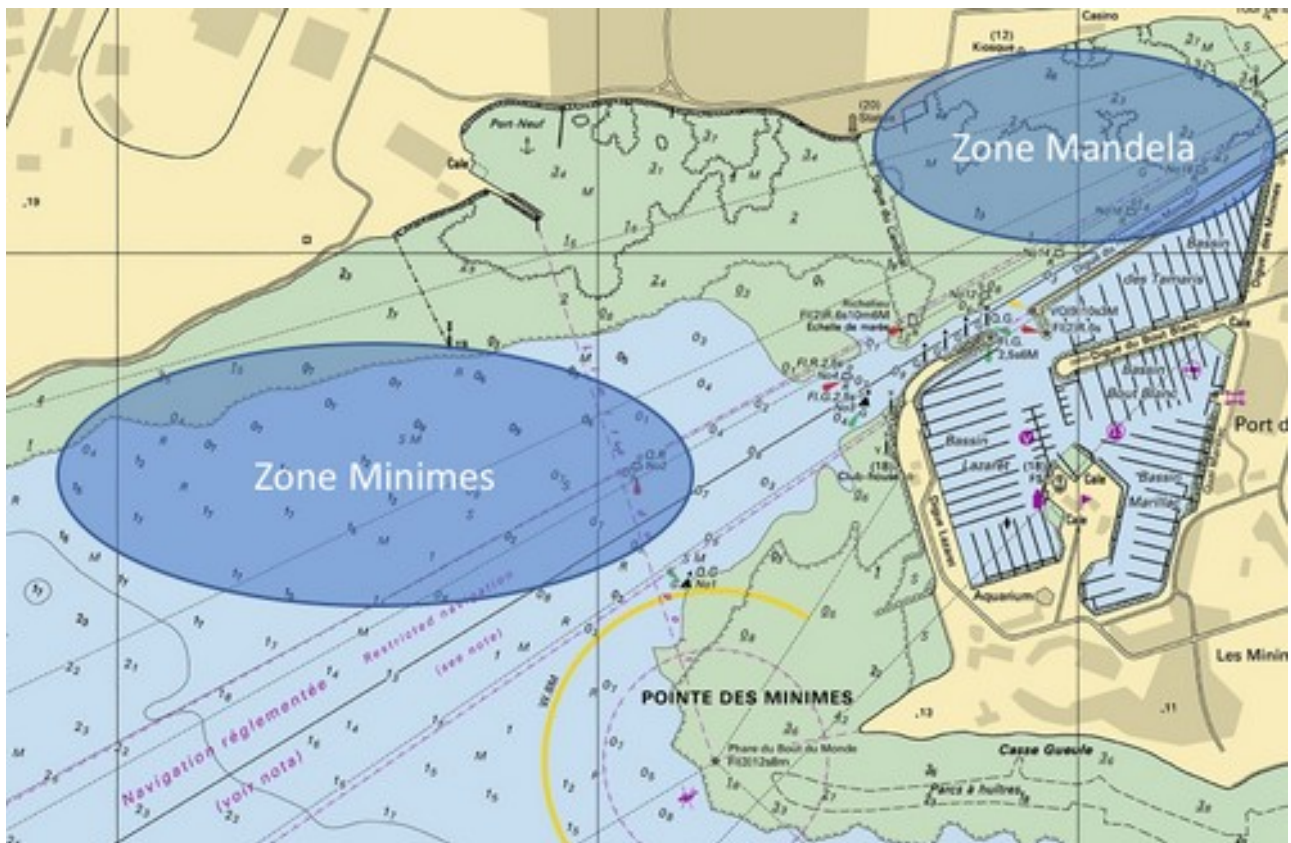
- Q4.1** Quand un bateau
- (a) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
 - (b) enfreint la règle 42,
 - (c) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
 - (d) enfreint délibérément une règle,
 - (e) commet une infraction à la sportivité,
 - (f) ne respecte pas l'instruction Q3.2 ou n'effectue pas de pénalité lorsque requis par un umpire,
 - (g) enfreint une IC ou une règle de classe régissant l'utilisation du bout-dehors,
 - (h) navigue dans une zone interdite, ou
 - (i) enfreint la règle 49 ou une règle de classe régissant la position de l'équipage,
 - (j) enfreint une règle d'utilisation des bateaux,
- un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. L'umpire peut lui imposer une ou plusieurs pénalités d'un tour devant être effectuées conformément à la règle 44.2, chacune étant signalée conformément à l'instruction Q3.1(b), ou le disqualifier selon l'instruction Q3.1(c), ou faire un rapport de l'incident au jury pour une action complémentaire. Si un bateau est pénalisé selon l'instruction Q4.1(f) pour ne pas avoir effectué de pénalité ou avoir effectué une pénalité incorrectement, la pénalité initiale est annulée.

- Q4.2** La dernière phrase de la règle 28.2 est modifiée comme suit « Il peut corriger son erreur pour se conformer à cette règle pourvu qu'il n'ait pas contourné la marque suivante ou fini. » Un bateau qui ne corrige pas cette erreur doit être disqualifié selon l'instruction Q3.1(c).
- Q4.3** Un umpire qui décide, en se basant sur sa propre observation ou sur un rapport reçu de quelque source que ce soit, qu'un bateau peut avoir enfreint une règle, autre que l'instruction Q3.2 ou la règle 28 ou une règle listée dans l'instruction Q2.1, peut en informer le jury pour qu'il agisse selon la règle 60.3. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction présumée à la règle 14 sauf s'il y a dommage ou blessure.
- Q5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES**
- Q5.1** Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en raison d'une action ou absence d'action d'un umpire.
- Q5.2** Un bateau ne peut pas baser un appel sur une allégation d'action, omission ou décision inadéquate des umpires. Une partie dans une instruction ne peut pas baser un appel sur une décision du jury. La troisième phrase de la règle 66 est modifiée comme suit « Une partie dans l'instruction ne peut pas demander une réouverture. »
- Q5.3**
- (a) Les réclamations et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
 - (b) Le jury peut informer le réclamé et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer par oral.
 - (c) Le jury peut recueillir les témoignages et mener l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision par oral.
 - (d) Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a eu aucun effet sur le résultat de la course, il peut imposer une pénalité en points ou fraction de points ou prendre tout autre arrangement qu'il jugera équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.
 - (e) Si le jury pénalise un bateau conformément à l'instruction Q5.3 ou si une pénalité standard est appliquée, tous les autres bateaux seront informés du changement du score du bateau pénalisé.
- Q5.4** Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.
- Q5.5** Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à l'instruction Q3.2, à la règle 28, à une règle listée dans l'instruction Q2.1 ou à la règle 14 sauf s'il y a dommage ou blessure.
- Q5.6** Le comité technique réclamera contre un bateau selon la règle 60.4 seulement quand il décide qu'un bateau ou équipement personnel ne respecte pas les règles de classe, la règle 43 ou les règles des réglementations relatives à l'équipement de l'épreuve, si elles existent. Dans ce cas, le comité technique doit réclamer.

ANNEXE ZONES DE COURSE

Zones de course :

- Zone Mandela
- Zone Minimes



ANNEXE PARCOURS

Parcours 1 : Flamme numérique n°1

Parcours 2 : Flamme numérique n°2

Départ – marque 1 – porte (2 - 2') – marque 1 – Arrivée

**Départ – marque 1 – porte (2 - 2') – marque 1 – porte (2 - 2') –
marque 1 – Arrivée**

La porte est constituée des marques 2 et 2'

Marques de parcours :

La marque 1 sera une bouée tétraédrique de couleur **noire**.

La porte 2 - 2' est constituée de bouées tétraédriques de couleur **noire**

La marque de changement de parcours est une bouée conique de couleur **bleue**

La marque de départ/arrivée est une bouée cylindrique de couleur **blanche**.

