

TROPHEE ILE PELEE 2022

European University Sailing Cup

Coupe d'Europe et Championnat de France Universitaire de voile

Voile Habitable course en flotte J80

Du 09 au 13 mars 2022 à Cherbourg en Cotentin

INSTRUCTIONS DE COURSE

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a). La mention [DP] (Discretionary Penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

Préambule:

ASSURANCES

Assurance des bateaux :

En ce qui concerne les bateaux fournis par l'organisation, ils sont assurés tous risques, mais une franchise de 1500€ est applicable en cas de sinistre, aucune démarche d'assurance ne sera faite en dessous de ce montant, **l'équipage se verra donc facturé le montant des réparations.**

L'assurance ne couvre pas les dommages causés aux voiles.

Assurance de la licence FFVoile :

L'assurance de la FFVoile couvre les pratiquants pendant l'activité, elle permet aussi en cas de sinistre avec un autre bateau, de couvrir les dégâts causés à cet autre bateau, cependant là aussi une franchise s'applique d'un montant de 900€. Cette franchise peut être de 0€ si le skipper du bateau en cause a souscrit au rachat de franchise de la FFV (ce que nous conseillons vivement.).

Les concurrents étrangers doivent posséder une assurance responsabilité civile d'un montant de couverture minimum de 2 millions d'€ ou l'équivalent en devise de la nationalité du concurrent. Ils peuvent aussi, prendre une licence FFV.

1. REGLES

1.1 La régata sera régie par :

- les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*
- l'Addendum UF de World Sailing (voir annexe),
- les règlements généraux de la FFSportU,
- les règlements de la FFVoile,
- les règles d'utilisation des bateaux (voir annexe)
- les règles de classe J 80 ne s'appliquent pas.

1.2 En cas de conflit dans la traduction, le texte français prévaudra.

2. COMPOSITION. POIDS DES ÉQUIPAGES ET NOMBRE D'ÉQUIPIERS

Chaque équipage est composé de 4 à 6 personnes avec un poids total maximum de 350 Kg.

Pour chaque équipe, le nombre d'équipiers devra être **constant** pendant la durée de l'épreuve.

TIP 2022

- les équipages peuvent être constitués en AS, en sélection de Ville, d'Académie ou de Ligue après accord de la Ligue Régionale universitaire concernée.
- les équipages pourront être masculins, féminins ou mixtes
- la permutation entre remplaçant et équipier est laissée à l'initiative du skipper.

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.

Les représentants de la Commission Mixte Nationale de Voile de la FFSU se réservent le droit de résoudre les problèmes de la composition des équipages.

3. SKIPPER

Au plus tard à l'occasion du premier briefing, chaque équipage devra désigner un skipper.

4. IDENTIFICATION

Les bateaux seront identifiés par leur numéro de voile et de coque (de 1 à 9) (modification de la RCV 77 et l'annexe G des RCV)

Un numéro (de 1 à 9) sera attribué à chaque bateau (sticker sur l'étrave et sur le tableau arrière) et servira pour l'attribution des bateaux aux équipages.

5. BATEAUX (DP)

- 5.1 L'épreuve se courra sur des bateaux J80. Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'A0 et devront rester à bord de chaque bateau pendant l'épreuve.

6. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE.

6.1 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.

6.2 Les modifications aux IC pourront aussi être faites sur l'eau. Elles seront signalées par l'envoi du 3ème Substitut avec trois signaux sonores. Un arbitre ou un membre de l'OA les communiquera par oral ou par écrit.

7. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS.

7.1 Les avis aux concurrents seront affichés au tableau officiel d'information situé sur la vitre du club et sur le Site Internet de la compétition, rubrique « Documents de Course » :
<https://tropheeilepelee.org>

7.2 Toutes les questions des concurrents relatives à l'utilisation des bateaux devront être posées par écrit auprès du jury, au plus tard jeudi 10 mars avant 08H30.

8. CODE DE CONDUITE

8.1 [DP] [NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

8.2 [DP] [NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement.

9. SIGNAUX FAITS A TERRE.

9.1 Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts officiels situés devant le club

9.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

10. PROGRAMME DES COURSES. (Voir annexe Programme)

[DP] La présence des skippers est obligatoire à tous les briefings

[DP] La présence de l'équipe au complet est obligatoire (sous réserve des conditions sanitaires) :

- ❖ A la cérémonie d'ouverture
- ❖ A la remise des prix.

10.2 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.

11. ZONE DE COURSE

Les différents parcours seront situés dans la grande rade de Cherbourg.

Le trafic maritime (cargos et ferries...) a priorité sur tous les bateaux de la course. (Cf. annexe zone de course).

12. LES PARCOURS

12.1 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.

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

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

13. MARQUES.

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

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

13.3 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.

14. LE DEPART

14.1 La RCV 26 est modifiée comme suit :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	signification
3	Envoi du pavillon J80	un	Signal d'avertissement
2	Envoi du pavillon P	un	Signal Préparatoire
1	Affalé du pavillon P	un long	Une minute
0	Affalé du pavillon J80	un	Signal de départ

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

14.3 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).

14.4 Avec le signal préparatoire, le comité de course pourra annoncer un changement de parcours par l'envoi d'un pavillon C, d'un pavillon de couleur (blanc ou jaune) et des signaux sonores répétitifs. La marque au vent à contourner sera alors la marque de la couleur du pavillon envoyé en même temps que le pavillon C .

15. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

15.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course indiquera par l'envoi du pavillon C et le pavillon de couleur de la nouvelle marque à laisser à bâbord

15.2 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.

16. L'ARRIVEE

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

17. SYSTEME DE PENALITE.

Le système de pénalité est défini dans l'annexe UF de World Sailing. (Voir Annexe)

18. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

18.1 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).

18.2 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

19. CLASSEMENT

19.1 Le nombre de courses devant être validées pour valider le **Trophée de l'île Pelée** est de 1 course validée par équipe.

19.2 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.

19.3 Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ recevra 10 points. Cela modifie la RCV A.4.2.

19.4 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.

19.5 A partir du classement général, 3 classements seront validés :

- Le classement général sera le classement de la **Coupe d'Europe Universitaire**.

- La première équipe française masculine ou mixte remportera le **Championnat de France Universitaire, catégorie "OPEN"**.

- La première équipe française féminine remportera le **Championnat de France Universitaire catégorie "féminin"**.

20. REGLES DE SECURITE

20.1 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]

21. 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.

22. 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.

23. PUBLICITE [DP]

23.1 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.

23.2 Un pavillon arborant le logo du Trophée de l'île Pelée, un numéro et la nationalité de l'équipage sera fourni par l'AO à chaque équipe. Ce pavillon devra être arboré au moyen du support prévu à cet effet depuis l'arrivée de l'équipe sur son bateau jusqu'à la sortie de l'équipe du bateau.

24. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :

- Bateaux comité et organisation : Pavillon Trophée de l'île Pelée
- Bateaux jury Pavillon Jury jaune

25. 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.

26. 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.

27. PRIX

Des trophées seront distribués aux premiers des trois classements, et à l'équipage le plus « fair-play ».

Arbitres désignés:

- Président du Comité de Course : **Alexandre Bouchard**
- Adjoint Comité de Course :
- Président du Jury/Chief umpire : **Jean-Pierre Cordonnier**
- Juges/umpires : **Corinne Aulnette, Eric Humeau, Rémy Laurent**

ANNEXE UF

Les courses en flotte jugées sur l'eau doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les courses seront jugées sur l'eau. Les modifications de règles en UF1 ont été approuvées par World Sailing selon la réglementation 28.1.5(b), à la condition que seules les options proposées soient utilisées. Cette annexe s'applique uniquement quand il y est fait référence dans l'avis de course et qu'elle est disponible pour tous les concurrents.

UF1 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS, AUX REGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET A LA REGLE 70

UF1.1 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* ».

UF1.2 Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1 :

7 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. »

UF1.3 La règle 14 Eviter le contact est modifiée comme suit :

14.1 Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent imposer une pénalité en points sans instruction selon le guide prévu en 14.2.

14.2

Niveau A Dommage Mineur	La valeur, l'aspect général ni le fonctionnement normal du bateau ne sont significativement modifiés	Le bateau peut continuer à courir même si quelques travaux de surface peuvent être nécessaires après l'épreuve. Nécessite normalement moins d'une heure de travail	Pas de point de pénalité
Niveau B Dommage	L'aspect général et/ ou la valeur du bateau sont modifié	Le dommage n'empêche pas l'utilisation normale du bateau dans cette course même si quelques travaux (provisoires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait pas normalement prendre plus de trois heures.	1 point de pénalité
Niveau C Dommage Majeur	L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être affectée.	Le bateau devra être réparé avant de pouvoir courir de nouveau. Nécessite plus de trois heures de travail.	Pénalité à la discrétion du jury

Si plusieurs bateaux enfreignent RCV 14, ils devraient tous être pénalisés en points. Si un concurrent demande à être entendu après avoir reçu une pénalité en points, le jury peut infliger (durant l'instruction) une pénalité plus importante.

Prélèvement sur la caution pour Dommages

L'évaluation du dommage ne sert qu'à fixer la pénalité et n'a aucune relation avec le montant de la retenue sur la caution du concurrent. La pénalité sera basée sur l'évaluation du dommage faite sur l'eau. Cette pénalité en points, donnée sur l'eau, ne sera pas modifiée même si une évaluation différente, que ce soit en plus ou en moins, du dommage est réalisée ensuite après une inspection plus approfondie du bateau.

UF1.4 Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont requis, en plus des appels à la voix:

- (a) pour place pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent, et
- (b) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.

UF1.5 La règle 70 est supprimée.

UF1.6 Règles expérimentales(a) La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :

Place à la marque *Place* pour un bateau pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

Cependant, la *place à la marque* pour un bateau ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf s'il est *engagé* à l'intérieur et *au vent* du bateau tenu de donner la *place à la marque* et s'il *pare* la *marque* après son virement.

(b) La règle 17 est supprimée.

UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES REGLES

UF2.1 La règle 28.2 est modifiée comme suit :

28 EFFECTUER LA COURSE

28.2. Un bateau peut corriger toute erreur commise en effectuant la course, tant qu'il n'a pas contourné la marque suivante ou coupé la ligne d'arrivée pour finir.

UF2.2 La règle 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est en course, ni l'équipage ni une quelconque partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une marque de départ avant de prendre le départ, une marque qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une marque d'arrivée après avoir fini. De plus, pendant qu'il est en course, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une marque.

UF2.3 Les règles P1 à P4 ne s'appliquent pas.

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES SUR L'EAU

UF3.1 Dans cette annexe, une « pénalité » signifie ce qui suit :

Une pénalité **d'un tour** est effectuée conformément à la règle 44.2.

UF3.2 La première phrase de la règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est en course (sauf la règle 14 quand il a causé dommage ou blessure), la règle 31 ou la règle 42.

Cependant, quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 »

UF3.3 Réclamations sur l'eau par des bateaux et pénalités

(a) 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 la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « **Proteste** » et arborer ostensiblement un pavillon: **Rouge** (fourni), à la première occasion

raisonnable. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'umpire.

(b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

UF3.4 Pénalités et réclamations à l'initiative d'un umpire

(a) Quand un bateau

(1) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,

(2) enfreint la règle 42,

(3) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,

(4) enfreint délibérément une règle,

(5) commet une infraction à la sportivité, ou

(6) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,

(7) enfreint la règle de la limitation d'utilisation du bout dehors

(8) enfreint une règle d'utilisation des bateaux

(9) enfreint la règle 49 sur la position de l'équipage

(10) ne respecte pas la règle UF2.1 (règle 28.2), un umpire doit le disqualifier selon la règle UF3.5(c), un

umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. L'umpire peut imposer une pénalité ou plus, chacune d'entre elles étant signalée conformément à la règle UF3.5(b), ou le disqualifier selon la règle UF3.5(c), ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire. Si un bateau est pénalisé selon la règle UF3.4(a)(5) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée,

(b) 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 la règle UF3.6 ou que la règle 28 ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.3. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

(a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »

(b) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ».

L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas

(c) un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.

UF3.6 Pénalités imposées

(a) Un bateau pénalisé selon la règle UF3.5(b) doit effectuer une pénalité.

(b) Un bateau disqualifié selon la règle UF3.5(c) doit quitter rapidement la zone de course.

UF4 ACTIONS DU COMITE DE COURSE

UF4.1 Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents sur le tableau à l'arrière du bateau du comité de course de l'ordre d'arrivée de la course.

UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

UF5.1 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un umpire.

UF5.2 Option inutilisée.

UF5.3 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),
- (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommages ou blessure, ou
- (c) demander réparation

doit informer le comité de course de la façon suivante :

héler le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B. **UF5.4** Le temps limité défini dans la règle UF5.3 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.9, UF5.10 et UF5.11 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

UF5.5 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.3.

UF5.6 La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées. La règle 62.1(a) est supprimée.

UF5.7 Les trois premières phrases de la règle 64.2 sont modifiées comme suit : « Quand le jury décide qu'un bateau qui est partie dans une instruction de réclamation a enfreint une règle, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification, et il peut prendre tout autre arrangement pour les résultats qu'il considère équitable. Si un bateau enfreint une règle quand il n'est pas en course, le jury doit décider s'il appliquera une pénalité dans la course la plus proche dans le temps à cet incident ou s'il prendra tout autre arrangement ».

UF5.8 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (d) Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a pas affecté le résultat de la course, il peut imposer une pénalité en points ou en fraction de points ou prendre tout autre arrangement qu'il considère comme équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.
- (e) Si le jury pénalise un bateau conformément à la règle UF5.7 ou si une pénalité standard est appliquée, tous les autres bateaux seront informés de la modification du score du bateau pénalisé.

UF5.9 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.

UF5.10 Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à la règle UF3.6 ou à la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), ou la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF5.11 Le comité technique réclamera contre un bateau seulement selon la règle 60.4 quand il décide qu'un bateau ou un équipement personnel ne respecte pas les règles de classe, la règle 50, ou les règles des réglementations d'équipement de l'épreuve, si elles existent. Dans ce cas, le comité technique doit réclamer.

UF5.12 La règle 66.2 est modifiée comme suit « Une partie dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».

ANNEXE REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Les règles de classe ne s'appliquent pas.

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 l'ASSUCHerbourg.

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 libres
- Pavillon « O » : Un Ris obligatoire
- Pavillon « F » : Spi interdit
- Pavillon « R » : Interdiction d'enrouler le foc

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 Technique.

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. (Sauf le pataras)**
- 2.13. Modifier la tension des filières.
- 2.14 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border.**
- 2.15 L'utilisation d'instruments électroniques (incluant GPS et téléphones) autres que montres, chronomètres ou caméras vidéo.**
- 2.16 Marquer directement la coque, le pont et les cordages avec une encre indélébile.**
- 2.17. Utiliser le winch de rouf pour la drisse de Grand-voile.
- 2.18. Aucun équipier ne devra monter dans le mât sans baudrier ou chaise de mât approuvée.
- 2.19** 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.
- 2.20** 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.
- 2.21** Une infraction à l'article 2.19, ou 2.20 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 UF. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

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,
- (f) manilles et manillons,
- (g) velcro,
- (h) pavillons : Pavillons de remplacement,
- (i) caméra vidéo type Go Pro
- (j) manivelle de winch
- (k) VHF

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 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.

3.4 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.

3.5 Limitation sur le bout-dehors :

Après le signal d'avertissement, le bout-dehors ne devra pas être sorti tant que le bateau ne sera pas sur une route à plus de 90° du vent réel et devra être rentré à la première occasion raisonnable quand le spinnaker n'est plus manipulé. Le bout dehors ne peut être sorti que quand le spi est en cours d'envoi, est hissé ou en cours d'affalage. Une infraction à cette règle ne peut faire l'objet d'une réclamation par un bateau, mais peut faire l'objet d'une action du jury sur l'eau. Le Jury essaiera d'avertir les compétiteurs avant de les pénaliser au cas où le bout-dehors ne serait pas rentré à la première occasion raisonnable.

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,
Foc,
Spinnaker,
Une écoute de spinnaker,
Deux écoutes de Foc,
Une écoute de grand-voile,
Un stick,
Chariots de Génois,
Trois manilles,
Une manivelle de winch,
Un Pavillon blanc.
Un Pavillon rouge

EQUIPEMENT DE SECURITE

1 jeu d'amarres,
1 seau
1 ligne de mouillage
Pompe de cale.
Deux pare-battages.

ANNEXE FORMAT DU TROPHEE de L'ILE PELEE

FORMAT

Le format du **Trophée de l'île Pelée** 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 16h30.

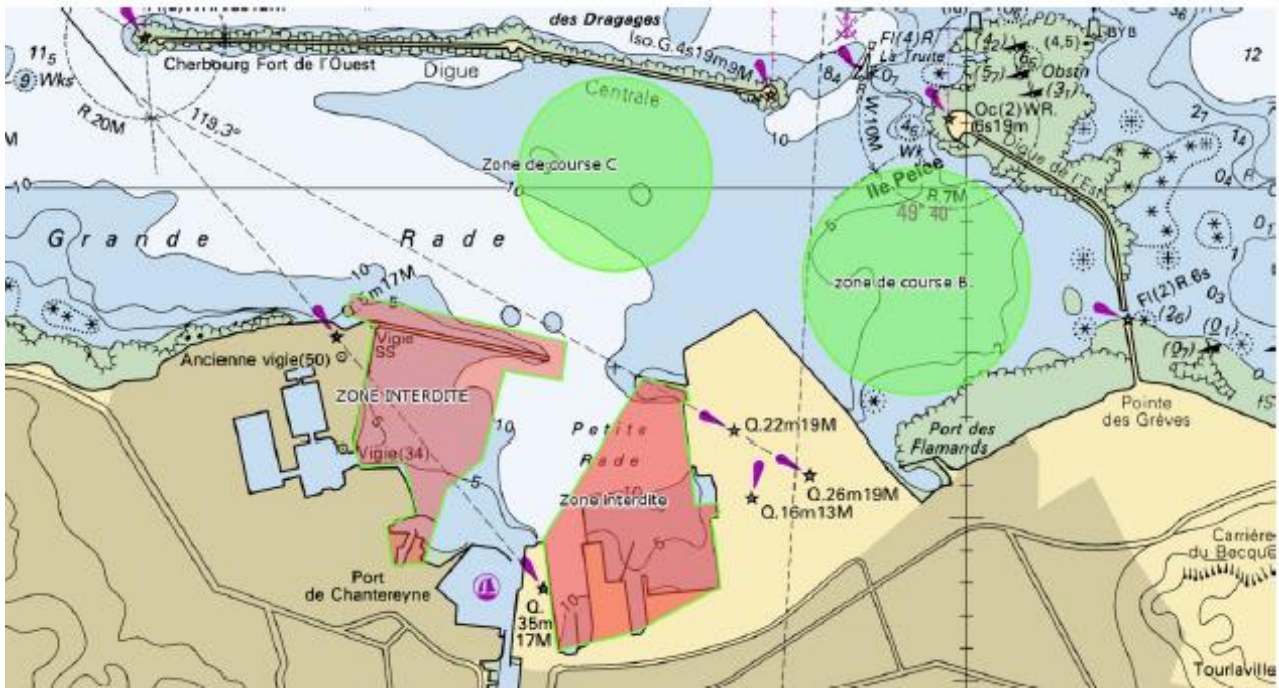
PROGRAMME DES COURSES

La liste d'appariement (Pairing List) des bateaux sera affichée au tableau officiel d'information et transmise lors du Briefing du jeudi 10 mars 2022 à 08h30. Chaque jour lors du briefing, le programme du jour sera annoncé aux équipages.

*

ANNEXE ZONE DE COURSE

Zone B ou Zone C



Zones Interdites à la navigation en petite rade



ANNEXE PARCOURS

Parcours 1 : Flamme numérique n°1 **Départ** – **marque 1** – **porte (2 - 2')** – **marque 1** – **Arrivée**

Parcours 2 : Flamme numérique n°2 **Départ** – **marque 1** – **porte (2 - 2')** – **marque 1** – **porte (2 - 2')** – **marque 1** – **Arrivée**

Marques de parcours :

La marque 1 est une bouée tétraédrique de couleur **rouge**

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

Les marque de changement de parcours sont

- une bouée cylindrique de couleur **blanche**

- une bouée cylindrique de couleur **jaune**

La marque de Départ /Arrivée est une bouée cylindrique de couleur **jaune**

