

Instructions de Course

Sélective N°2 coupe de Bretagne de Flotte partagée

CN St Cast dimanche 29 Janvier 2023

Grade 5A

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.

1. REGLES.

L'épreuve est régie par :

- 1.1 - les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- 1.2 - l'Annexe UF de World Sailing (voir annexe),
- 1.3 - les règles d'utilisation des bateaux (voir annexe).
- 1.4 - Les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrent.e.s et accompagnateurs.trice de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participant.e.s.ou accompagnateurs.trice. Un.e concurrent.e. ou accompagnateur.trice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69.

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE.

2.1 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.

2.2 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.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS.

3.1 Les avis aux concurrents seront affichés au tableau officiel d'information situé au CNSC

4. CODE DE CONDUITE

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

5. SIGNAUX FAITS A TERRE.

5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts officiels situés au club

5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 15 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME DES COURSES.

Dimanche 29 janvier :

8h30 : Accueil et Inscriptions (pesées des équipages et chèque de caution)

9h00 : Briefing au CNSC

10h30 : 1^{er} signal d'avertissement

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

[DP] La présence de l'équipe au complet est obligatoire.

6.1 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou qu'une séquence de courses va bientôt commencer, des signaux sonores seront émis pour annoncer l'envoi environ 30 secondes avant l'envoi du signal d'avertissement.

7. ZONE DE COURSE

La zone de course sera située dans la baie de St Cast, près de la grande plage.

8. LES PARCOURS

8.1 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.

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

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

9. MARQUES

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

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

9.3 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.

10. LE DEPART

10.1 La RCV 26 est modifiée comme suit :

Envoi pavillon J80	3 minutes
Envoi pavillon P	2 minutes
Affalé pavillon P	1 minute
Affalé pavillon J80	Top 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.

11. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

11.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course indiquera par l'envoi du pavillon C

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.

12. 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.

13. SYSTEME DE PENALITE.

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

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 sélective 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 5 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 :

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

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

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 5 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. EVACUATION DES DETRITUS [DP]

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

Arbitres désignés :

- Président du Comité de Course : **Didier Aveline**

- Président du Jury/Chief umpire : **Bertrand Calvarin**

ANNEXE PARCOURS »

1 - Parcours "banane":

Marques : 1 et 2

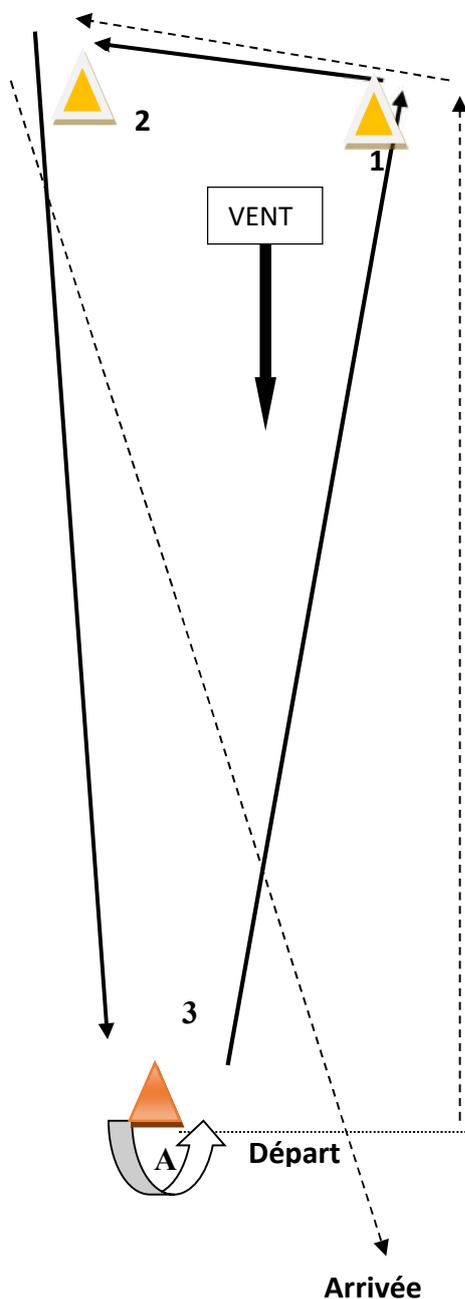
Bouée triangle **jaune**

Marques : 3

Bouée triangle **rouge**

Marque de changement :

Bouée **blanche**



**Côté requis : les marques 1 ,2 et 3
sont à laisser à Bâbord**

Parcours :

Départ, 1, 2, 3, 1, 2, Arrivée

Longueurs approximatives :

Bord de près : environ 0,6 Mille

Entre marques 1 et 2 : 80 metres

**Comité de course
Pavillon orange**

Arrivée :

Entre le mat arborant un pavillon orange sur
le bateau comité et la bouée N°3.

ANNEXE UF

UMPIRED FLEET RACING / COURSE EN FLOTTE JUGEE SUR L'EAU

Sélective n°2 coupe de Bretagne de Flotte partagée

Version : mai 2021

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 est modifiée comme suit :

14 EVITER LE CONTACT

14.1 Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau naviguant dans la *place* ou dans la *place à la marque* à laquelle il a droit n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se *maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

14.2 En cas de contact entre les coques, les umpires peuvent, sans instruction, imposer une pénalité en points de 1 point à un bateau qui a été pénalisé dans l'incident. De plus, les umpires peuvent également imposer une pénalité en points de 1 point à d'autres bateaux s'ils considèrent que ces bateaux ont contribué au contact.

14.3 En cas de contact ayant causé un dommage ou si les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent, sans instruction, imposer une pénalité en points à tout bateau impliqué dans l'incident. La pénalité minimum à appliquer dans ce cas est de 3 points.

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 fait 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 Y 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) commet une infraction à la sportivité, ou
- (5) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,
- (6) enfreint la règle d'utilisation du bout dehors,
- (7) enfreint une règle d'utilisation des bateaux

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 hêlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas
- (c) un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hêlera 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 des résultats sur le canal VHF 72.

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 *inutilisé*

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 à l'arrivée ou au plus tard deux minutes après l'arrivée du dernier.

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

ANNEXE AUX INSTRUCTIONS DE COURSE 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 €.

1.2 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident.

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

1.4 PAVILLONS et COMBINAISON DE VOILES POSSIBLE

Pas de pavillon Grand-voile haute + Foc + Spi autorisé

Pavillon R : 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 la RCV 62.1(b) s'applique, 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.

2. ACTIONS ET ELEMENTS INTERDITS

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 Se suspendre aux haubans (bas-haubans compris) au-dessus des ridoirs inférieurs et au pataras 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. Ceci modifie la RCV 60.1(a).
- 2.21 Utiliser un système autre que les écoutes de foc et de grand-voile en tension pour projeter leur corps à l'extérieur.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

3.1 Embarquer les équipements suivants : (a) Les principaux outils, (b) ruban adhésif, (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,

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. ACTIONS ET ELEMENTS OBLIGATOIRES

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 fixer 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.

4.8 Avoir l'arrière des cuisses en contact avec la coque du bateau en position de rappel.