



YACHT CLUB
DE CHERBOURG

LIGUE NATIONALE DE VOILE 2022

8 au 11 septembre 2022

INSTRUCTIONS DE COURSE



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRES
MAJEURS

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 :

- ❖ Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV),
- ❖ Les règlements fédéraux dont le règlement de la Ligue Nationale de Voile 2022 : https://invoile.ffvoile.fr/media/pvppbm2z3/r_glement_In_voile_2022.pdf
- ❖ L'Annexe UF Ligue Nationale de Voile qui sera jointe en annexe des IC,
- ❖ Les règles d'utilisation des bateaux (qui seront jointes aux IC) s'appliqueront également aux courses d'entraînement. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.

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 sur le site Internet de la compétition, rubrique «Tableau officiel » : <https://invoile.ffvoile.fr/tableau-officiel-lnv/>
- 3.2** Toutes les questions des concurrents relatives à l'utilisation des bateaux devront être posées par écrit auprès du jury, au plus tard vendredi 9 septembre avant 9H00.

4. CODE DE CONDUITE

- 4.1** [DP] [NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 4.2** [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

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 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME DES COURSES.

6.1 Horaires

Jeudi 8 septembre	10h00 à 17h00	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages au YCC
	11h00 à 17h00	Entraînement officiel pour les équipages inscrits 11h-13h / 13h-15h / 15h-17h
	17h à 19h	Photocall des équipages présents / Espace Tente (village)
	A partir de 18h	Ouverture du village aux concurrents

Vendredi 9 septembre	9H00 à 10h00 10h00 11H30 19h00	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages Premier Briefing au Club Premier signal d'avertissement. Courses à suivre Débriefing à suivre après retour à terre Cérémonie d'ouverture au village
Samedi 10 septembre	8h30 10h00 19h30	Briefing au Club Premier signal d'avertissement Débriefing à suivre après retour à terre Repas - Soirée de la Ligue Nationale de Voile au village (Traiteur)
Dimanche 11 septembre	8h30 10h00 16h30	Briefing au Club Premier signal d'avertissement Remise des prix et pot de clôture

[DP] La présence des skippers ou d'un représentant de l'équipage 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 soirée de la Ligue Nationale de Voile
- ❖ A la remise des prix, en tenue aux couleurs de leur équipe.

- 6.2** 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.

7. 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)

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 :

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, d'un pavillon de couleur (jaune ou rouge) 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.
- 10.5** Le comité de course annoncera le numéro de voile de tout bateau OCS qui ne revient pas sous la ligne de départ dans les 2 minutes ou tout bateau UFD. Ce bateau devra alors quitter la zone de course. Les umpires pourront si besoin relayer cette information avec un pavillon jaune.
- 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 et le pavillon de couleur de la nouvelle marque à laisser à bâbord.
- 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.
- 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 9 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 interdites de la petite rade (cf annexe parcours)
- (iii) 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 Pavillons jaunes / JURY en écriture noire

21. 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. PRIX

Les trois premiers équipages recevront respectivement les médailles d'Or, d'Argent et de Bronze. Le vainqueur recevra le trophée LN Voile.

Arbitres désignés:

- Président du Comité de Course : Antoine MERCIER
- Adjoint Comité de Course : Alexandre BOUCHARD, Claire BOCQUET
- Chief umpire : Baptiste VERNIEST
- Juges/umpires : Eric Humeau, Jean-Pierre CORDONNIER, Alain CHENEBAULT
- Président du Jury : Jean-Pierre CORDONNIER
- Commissaire aux résultats /Tracking : Yvon POUTRIQUET

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.

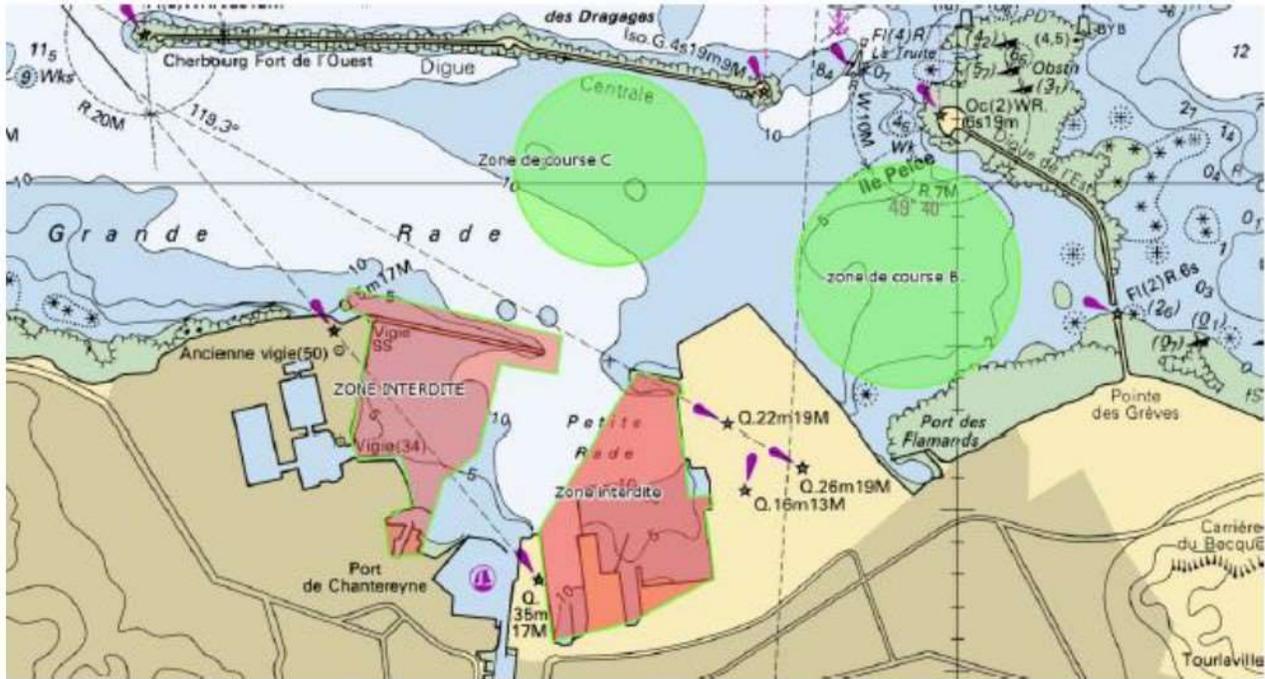
Le dernier jour de course, aucun signal d'avertissement d'un flight ne sera donné après 15h30 et aucun signal d'avertissement d'une course ne sera donné après 16h00.

PROGRAMME DES COURSES

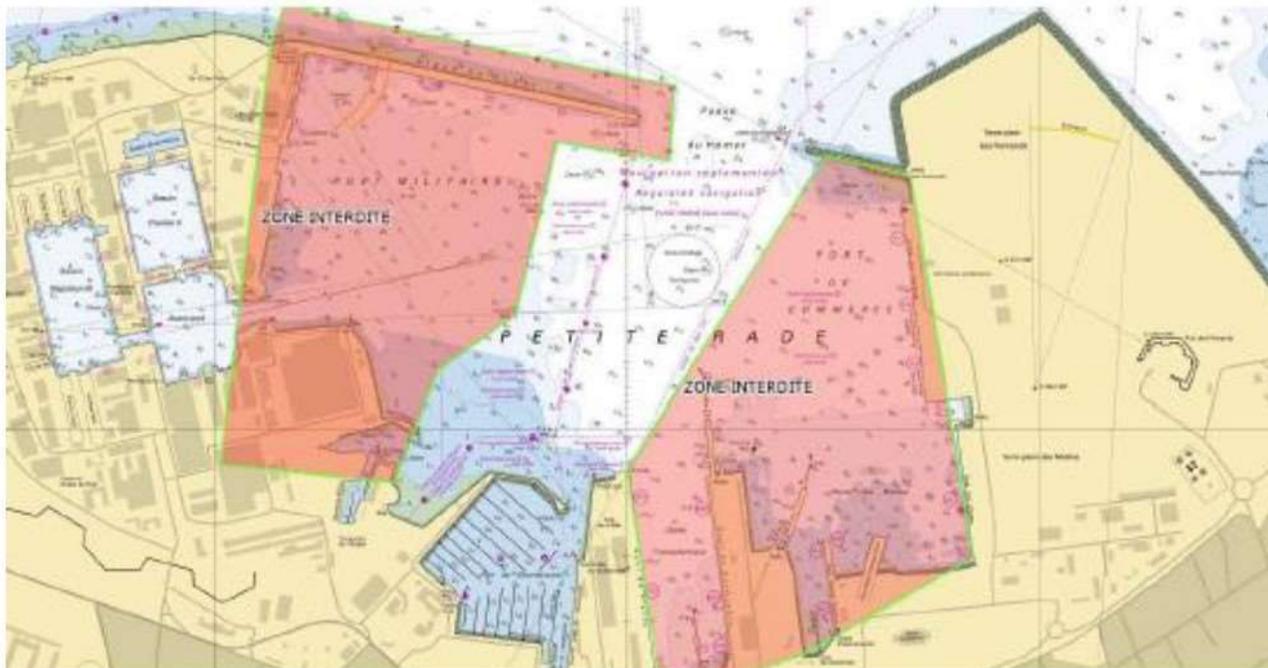
La liste d'appariement des bateaux sera affichée au tableau officiel d'information et transmise lors du Briefing du vendredi 9 septembre à 10h00. Chaque jour lors du briefing, le programme du jour sera annoncé aux équipages.

**ANNEXE
ZONES DE COURSE**

ZONES B OU C



ZONES INTERDITES A LA NAVIGATION EN PETITE RADE



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

Marques de parcours :

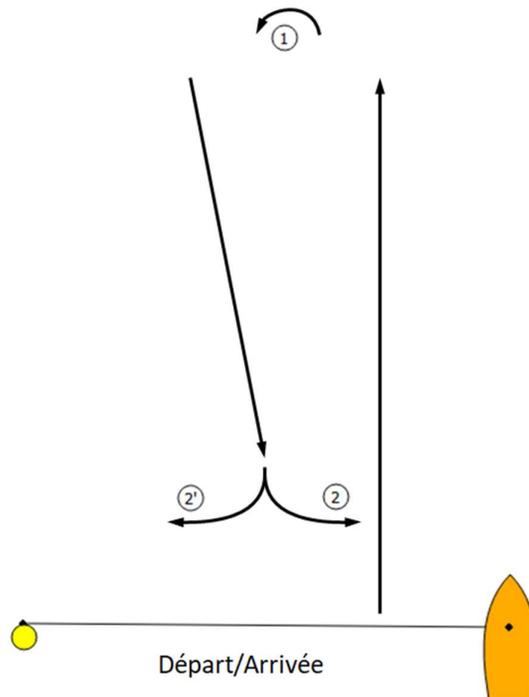
La marque 1 est une bouée cylindrique de couleur **blanche**

La porte 2 - 2' est constituée de bouées cylindriques de couleur **blanche**

Les marques de changement de parcours sont

- une bouée cylindrique de couleur **jaune**
- une bouée cylindrique de couleur **rouge**

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



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,
Une écoute de spinnaker
Deux écoutes de voile d'avant,
Une écoute de grand-voile,
Un stick,
Chariots de Génois,
Trois manilles,
Une manivelle de winch,
Un Pavillon blanc.

EQUIPEMENT DE SECURITE

1 Seau,
Un jeu d'amarres,
1 ligne de mouillage,
Pompe de cale.

PARE BATTAGES

Deux pare – battages.

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 du Yacht Club de Cherbourg.
- 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** PAVILLONS et COMBINAISON DE VOILES POSSIBLE
- | | |
|-------------------|--|
| ➤ Pas de pavillon | Grand-voile haute + Foc + Spi autorisé |
| ➤ 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, l'équipage 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 à la commission 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. 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 de la commission 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.
- 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 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.
- 2.17 Laisser le point d'amure de la GV libre sans dépasser la marque de jauge en tête de mât.
- 2.18 Les bateaux étant équipés de filières, la RCV 49.2 s'applique.
- 2.19 Après le signal de départ, et pendant la navigation au près pendant plusieurs secondes, la position de la bôme principale ne doit pas être contrôlée autrement que par la grande écoute avec la poulie fixée au fond du cockpit, et le halebas.
- 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 UF 3.4(a)(6). 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 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 écoute 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** Se suspendre à la bôme pour accentuer la gîte du bateau dans les manœuvres.
- 3.4** Prendre le palan d'écoute de Grand-Voile en direct au portant.
- 3.5** 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.
- 3.6** 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.
- 3.7** 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 des umpires sur l'eau. Les umpires essaieront 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) 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.
- 4.8** Avoir l'arrière des cuisses en contact avec la coque du bateau en position de rappel

ANNEXE UF

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

Edition LIGUE NATIONALE DE VOILE

Version : 30 août 2022

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 Si cela est raisonnablement possible, un bateau
- (a) doit éviter le contact avec un autre bateau,
 - (b) ne doit pas provoquer de contact entre bateaux, et
 - (c) ne doit pas provoquer de contact entre un bateau et un objet qui doit être évité.

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 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 sur le classement général, sans instruction selon le guide prévu en 14.3.

14.3

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	2 points de pénalité
Niveau B - Dommage	L'aspect général et/ou la valeur du bateau sont modifiés	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.	3 points de pénalité
Niveau C - Dommage Ma- jeur	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

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*.

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 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 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,

- (7) Quand un bateau enfreint la règle UF2.1 (règle 28.2), un umpire doit le disqualifier selon la règle UF3.5(c)
- (8) Quand un bateau enfreint la règle IC 16.2 « zones interdites »

- (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'informer 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.
- (d) un pavillon jaune avec un long signal sonore signifie : « Un bateau a été classé OCS, BFD ou UFD par le comité de course. » L'umpire hêlera ou désignera chaque bateau concerné. Le bateau identifié doit rapidement quitter la zone de course. Ce signal peut être donné à tout moment 2 minutes après le signal de départ.

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 un tableau présenté à l'arrière du bateau comité.

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 Non utilisé

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 :

A la première occasion raisonnable après l'arrivée, mais au plus tard 3 minutes après son arrivée, un bateau ayant l'intention de réclamer ou de demander réparation doit informer le comité de course sur la ligne d'arrivée de son intention et identifier les bateaux contre lesquels il a l'intention de réclamer.

- UF5.4** Le temps limite 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 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 ».