



YACHT CLUB
DE CHERBOURG

INSTRUCTIONS DE COURSE

LIGUE NATIONALE DE VOILE 2024

Cherbourg, du 12 au 15 septembre 2024

Grade 4

Intégrant l'avenant N°1 du 12 septembre 2024 - en rouge dans le texte

Intégrant l'avenant N°2 du 13 septembre 2024 – en violet dans le texte



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 2024 : <https://Invoile.ffvoile.fr/media/pb1pvqrl/Invoile-2024-r%C3%A8glement-vf.pdf>
- L'Annexe UF Ligue Nationale de Voile publiée dans l'Avis de course : <https://Invoile.ffvoile.fr/media/nrhngjmz/ac-Invoile-2024-vf.pdf>
- Les règles d'utilisation des bateaux, en annexe, s'appliqueront également aux courses d'entraînement.
- Les règles de classe ne s'appliqueront pas.
- ajouter une nouvelle règle 41.(e) : de l'aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération

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 Un WhatsApp des coureurs sera créé pour le championnat.
- 3.3 Toutes les questions des concurrents relatives à l'utilisation des bateaux devront être posées par écrit auprès du jury, au plus tard vendredi 13 septembre avant 9H00.
- 3.4 Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur un canal qui sera défini au 1^{er} briefing.

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 sur le village de l'épreuve.
- 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.

Jeudi 12 septembre	10h00 à 17h00	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages au YCC Entraînement officiel pour les équipages inscrits 11h-13h / 13h-15h / 15h-17h Photocall des équipages présents / sous la tente
	11h00 à 17h00	
	15h à 17h	
Vendredi 13 septembre	9H00 à 10h00	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages au YCC Premier Briefing sous la tente, courses à suivre Débriefing à suivre après retour à terre
	10h00	
	19h00	
Samedi 14 septembre	8h30	Briefing sous la tente, courses à suivre Débriefing à suivre après retour à terre
	19h30	
	19h30	
Dimanche 15 septembre	8h30	Briefing sous la tente, courses à suivre
	16h30	
	16h30	

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

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

- A la cérémonie d'ouverture
- A la soirée de la Ligue Nationale de Voile
- A la remise des prix,

7. ZONE DE COURSE

7.1 Définition de la 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).

7.2 La zone de course est définie comme la zone s'étendant à 100 mètres au-delà de toute partie du parcours dans laquelle un bateau peut être en 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 affichera, si possible, le cas compas approximatif du premier bord du parcours, et 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 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore, 2 minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

10.4 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).

10.5 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.

10.6 Le comité de course annoncera le numéro de coque de tout bateau OCS, qui ne revient pas sous la ligne de départ dans les 2 minutes, ainsi que le numéro de coque de tout bateau UFD ou BFD.

Ce bateau devra alors quitter la zone de course.

Les umpires pourront si besoin relayer cette information avec un pavillon noir selon l'annexe UF 3.5(c).

11. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

11.1 Pour changer le bord suivant du parcours, un bateau du 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, publiée dans l'avis de course :

<https://Invoile.ffvoile.fr/media/nrhngjnz/ac-Invoile-2024-vf.pdf>

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).

14.2.1 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.

14.3 Le temps limite pour finir pour le premier bateau ayant effectué le parcours est de **25 minutes**.

15 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

15.2 Une liste des bateaux qui ont été pénalisés sur l'eau pourra être publiée au tableau officiel.

Les procédures de réclamations et demandes de réparation sont définies dans l'annexe UF publiée dans l'Avis de course.

16 CLASSEMENT

- 16.1 Le nombre de courses devant être validé pour valider la Ligue Nationale de Voile est de 1 course validée par équipe.
- 16.2 Le classement sera établi à l'issue des deux phases de la compétition :
- 16.3 Phase 1 - Qualifications
- 16.3.1 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.
- 16.3.2 ~~Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ et NSC recevra un point de plus que le nombre de bateaux prévu au départ sur la pairing list. Cela modifie la RCV A.5.2.~~
Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ et NSC recevra un point de plus que le nombre de bateaux inscrits sur la course. Cela modifie la RCV A.5.2.
- 16.3.3 Si à la fin de la phase de qualification, 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.
- 16.3.4 ~~Quel que soit le nombre de bateaux prévu au départ sur la pairing list, chaque bateau recevra les points selon la règle A.4.~~
Quel que soit le nombre de bateaux inscrits sur la course, chaque bateau recevra les points selon la règle A.4.
- 16.4 Phase 2 - Finale
- 16.4.1 Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ et NSC recevra 5 points. Cela modifie la RCV A.5.2.
- 16.4.2 Aucune course ne sera retirée
- 16.4.3 Le détail de la phase 2 – Finale figure en Annexe « Format de la Ligue Nationale de Voile »

17 REGLES DE SECURITE

- 17.1 [NP] [DP] Matériels de sécurité :
- 17.1.1 Les bateaux seront équipés par l'AO conformément à l'annexe « Utilisation des bateaux »
- 17.1.2 **Chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement**, pour toute la durée du Championnat.
- 17.1.3 Les équipements individuels de flottabilité (aide à la flottabilité ou gilet de sauvetage) ne seront pas fournis par l'autorité organisatrice. En conséquence **chaque membre d'équipage devra apporter cet équipement individuel de flottabilité, celui-ci devra être en bon état et conforme aux normes de la Division 240.**
- 17.1.4 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40.
- 17.2 **Zones d'exclusion**
Elles sont définies en annexe « Zones d'exclusion ».
Les bateaux doivent respecter les zones d'exclusion pendant toute la compétition. Les infractions à l'IC ci-dessus peuvent être transmises par le Comité de Course, l'OA ou les Umpires au Jury. La pénalité pour son infraction sera à la discrétion du Jury.

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

18.1 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.

18.2 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.

18.3 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.

18.4 [DP] 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. [NP] [DP] PUBLICITE

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 blancs U1 / U2 écriture noire

21. [NP] [DP] ACCOMPAGNATEURS

21.1.1 Les bateaux accompagnateurs devront se faire accréditer lors de la confirmation des inscriptions. L'AO ne prendra pas en charge les frais de port ni les mises à l'eau des bateaux accompagnateurs. Ces bateaux devront se faire connaître auprès de la capitainerie du port de Cherbourg.

21.2 [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent arborer ostensiblement une identification de l'équipe qu'ils entraînent.

21.3 [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

21.4 Si un bateau accompagnateur gêne la course ou l'organisation de l'épreuve, cela peut entraîner l'application d'une pénalité selon la RCV 64.4.

21.5 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera
(https://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglementation_accompagnateurs_compet_FFVoile.pdf)

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 :

1. Président du Comité de Course : Claire BOCQUET
2. Chief umpire : Thibault GRIDEL
3. Juges/umpires : Baptiste VERNIEST, Eric HUMEAU, Alain CHENEBAULT
4. Coordination nautique : Bastien Bouchard/Marc Bouvet
5. Commissaire aux résultats /Tracking : Yvon POUTRIQUET

ANNEXE FORMAT DE LA LIGUE NATIONALE DE VOILE

Le comité de course peut modifier le programme. Une phase peut être interrompue en faveur de la phase suivante. Chaque jour lors du briefing, le programme du jour sera confirmé aux équipages.

FORMAT

La compétition se déroule en deux phases :

1. Une phase de qualifications
2. Une phase de finale(s)

1. Phase 1 - Qualifications

- a. Cette phase consiste en la succession de courses en flotte par groupe. Un ensemble de trois courses est nommé « flight ». Chaque équipe participe à une course par flight.
- b. La pairing list définissant la composition des groupes et l'attribution des bateaux pour chaque flight sera distribuée lors du 1^{er} briefing.
- c. Les équipes classées aux quatre premières places de la phase 1 sont qualifiées pour la phase 2.

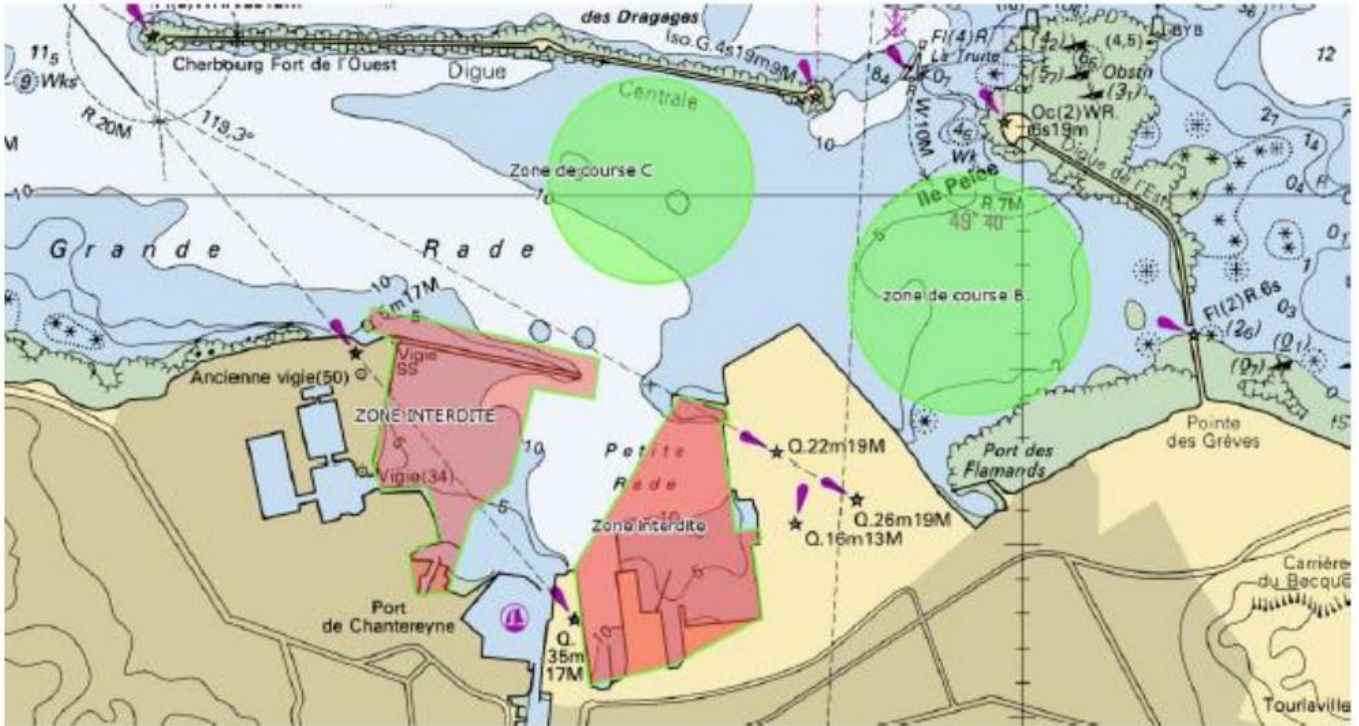
Le dernier jour de course, le signal d'avertissement pour le dernier flight de phase 1 sera donné approximativement à 13h00 et le dernier signal d'avertissement d'une course de phase 1 sera donné approximativement à 13h30

2. Phase 2 – Finale

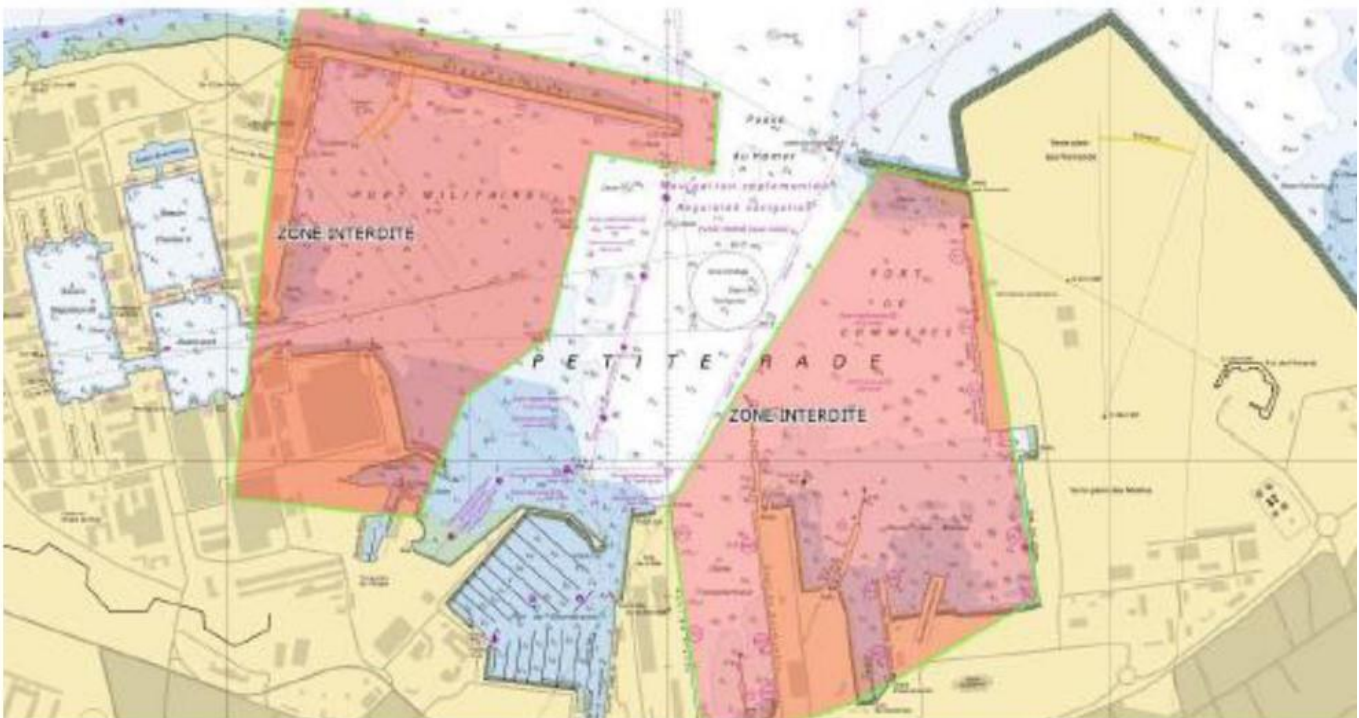
- a. Les bateaux seront attribués aux équipes ou tirés au sort
- b. Il n'y aura pas de changement de bateaux entre les courses
- c. Chaque équipe conserve son score total de la phase 1
- d. L'équipe classée à la 1^{ère} place de phase 1 bénéficie d'un bonus, correspondant à une victoire de course pour la phase 2.
- e. Lorsqu'une équipe remportera deux courses au total, elle sera classée 1^{ère} de la LNVoile et la compétition sera terminée.
- f. Au minimum une course sera disputée. Le maximum de course pour la finale est quatre.
- g. Les places 2 à 4 seront déterminées par addition des scores obtenues lors de la phase 2, qui s'ajoureront au score total de la phase 1.
- h. Si, après quatre courses de la phase 2, aucune équipe totalise deux victoires de course en finale, le score final de chaque équipe sera calculé en additionnant le score total de la phase 1 et tous les scores obtenus lors de la phase 2. Dans ce cas, le point bonus attribué au vainqueur de la phase 1 est retiré.

Le dernier jour de course, le dernier signal d'avertissement d'un flight de la phase 2 sera donné approximativement à 15h30, et le dernier signal d'avertissement d'une course de finale sera donné approximativement à 16h00.

**ANNEX 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 :

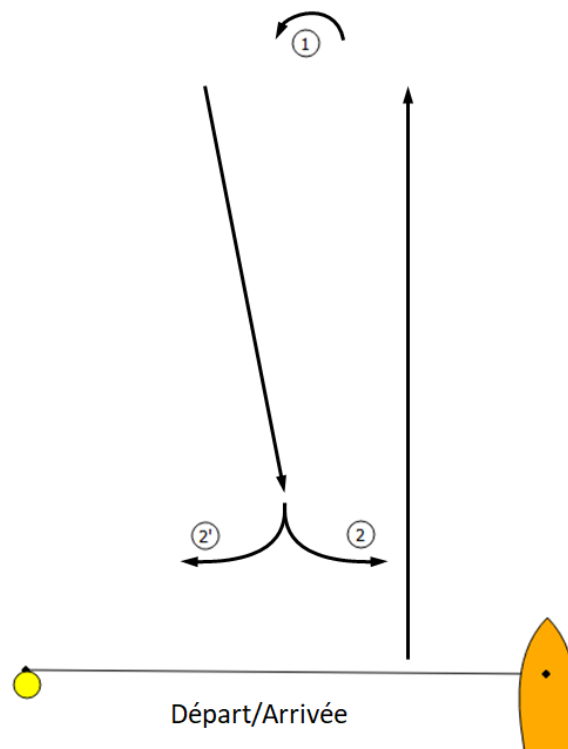
La marque 1 est une bouée cylindrique de couleur **blanche**

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

Les marque de changement de parcours sont

3. une bouée cylindrique de couleur **jaune**
4. 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,
Une manivelle de winch,
Un pavillon L,
Un pavillon Y.

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 L'ensemble de voiles à utiliser sera signalé oralement par le CC ou les Umpires
- 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 « L »** 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 / de la 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 écoute du canal VHF de course, pour répondre à une demande du CC, en cas d'urgence ou pour signaler un dommage.
- 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** Croiser les écoutes de voiles d'avant sur le winch au vent
- 2.20** Utiliser la contre-écoute de voile d'avant comme réglage
- 2.21** Une infraction à l'article 2.16, 2.17, 2.18, 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 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 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** 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’apportement
- 4.5** Saisir les voiles sur le mât au moyen du matériel fourni par l’organisateur,
- 4.6** Les points d’amure de GV devront être fixés avec les mousquetons à poste sur le vit-de-mulet.
- 4.7** Régler les voiles d’avant en utilisant uniquement l’écoute utilisée pour régler la voile,
- 4.8** 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.
- 4.9** L’équipage doit apporter chaque jour de course la balise de positionnement remise lors du 1^{er} briefing et la placer à bord lorsqu’il navigue en course, avant l’envoi du pavillon orange, à l’endroit par la commission technique.
- 4.10** Remettre la balise à l’accueil du YCC à la fin de la compétition. (Valeur d’une balise = 200€)