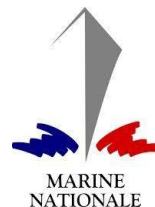




YACHT CLUB
DE CHERBOURG



INSTRUCTIONS DE COURSE LES DEMOISELLES DE CHERBOURG

Samedi 3 & dimanche 4 octobre 2026

CHERBOURG en COTENTIN

Autorité organisatrice : YACHT CLUB de CHERBOURG

Grade 5A

La mention [NP] dans une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer (No Protest) contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Cela modifie la RCV 60.1(a).

La mention [DP] dans une règle signifie que la pénalité pour une infraction à cette 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.
- 1.2. Les règlements fédéraux
- 1.3. Le règlement WLS Trophy 2026
- 1.4. Les règles d'utilisation des bateaux pour les J80 (qui seront jointes aux IC).
- 1.5. Les règles de classe J80 ne s'appliquent pas
- 1.6. 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 concurrentes 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 participantes_ou accompagnateurs.trice. Une concurrente ou accompagnateur.trice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69. »

2. MODIFICATION AUX INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

- 2.1. Toute modification aux IC sera affichée au plus tard 1 heure avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 2.2. Conformément à la RCV 90.2(c), des modifications orales aux instructions de course pourront être données sur l'eau. Dans ce cas, le comité de course informera oralement chaque bateau, par l'intermédiaire du dispositif sécurité sur l'eau.

3. COMMUNICATION AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1. Le tableau officiel d'information est affiché au YCC
En complément du tableau officiel d'information, un groupe WhatsApp créé à l'occasion de l'évènement permettra de diffuser l'information aux concurrents.
- 3.2. [DP] [NP] Pendant qu'il est en course, sauf en cas d'urgence, un bateau ne doit ni émettre ni recevoir de données vocales ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.
- 3.3. Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal VHF 77.

4. CODE DE CONDUITE [DP] [NP]

- 4.1. Les concurrentes et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 4.2. Les concurrentes et les accompagnateurs doivent gérer tout équipement par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement.

5. SIGNAUX FAIT A TERRE

- 5.1. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé à proximité du Yacht Club de Cherbourg.
- 5.2. Quand l'« Aperçu » est envoyé à terre, les bateaux doivent rester au ponton et le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'amenée de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course. (DP)
- 5.3. L'envoi du pavillon L à terre signifie : un avis aux concurrents a été publié selon les modalités prévues en IC 2 (ceci change les signaux de course).

6. FORMAT ET PROGRAMME PRÉVISIONNEL DES COURSES

6.1. Les courses auront lieu le samedi 3 et dimanche 4 octobre 2026. Le programme des courses pourra évoluer en fonction des conditions météo. Dans ce cas, les équipages seront prévenus tel que prévu par le chapitre 2.2.

Samedi 3 octobre		Dimanche 4 octobre	
8h30 – 9h00	Inscription	9h00	Briefing
9h00	Briefing et tirage au sort	10h00	1 ^{er} signal d'avertissement
10h30	1 ^{er} signal d'avertissement	16h30	Remise des prix
19h00	Repas des équipages		

6.2. Une course supplémentaire par jour peut être courue par poule, à condition qu'aucune poule ne soit en avance de plus d'une course par rapport au programme et que la modification soit effectuée conformément au chapitre 2 de ces instructions de course.

6.3. La flotte sera répartie en 3 groupes (A, B et C). L'AO répartira les équipages en utilisant toutes les infos disponibles pour juger du niveau sportif des équipages. L'attribution des bateaux sera tirée au sort chaque jour lors des briefings.

6.4. Pour la journée du dimanche 4 octobre, un brassage des équipages sera effectué. La répartition des groupes se fera en fonction du classement provisoire établi à la fin des courses du samedi 3 octobre. (Voir Annexe **Format de course**)

6.5. L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course le samedi 4 octobre est 10h30 et le dimanche 5 octobre est 10h00.

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

6.7. Le dernier jour de la régate aucun signal d'avertissement ne sera donné après 15h30.

7. BATEAUX ET VOILES

7.1. L'épreuve se courra sur des J 80.

7.2. Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'autorité organisatrice.

7.3. L'ensemble des voiles à utiliser sera signalé par le comité de course (CC) par VHF ou oralement par les bateaux de l'organisation, avant le signal d'avertissement.

7.4. D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un zodiac organisation.

7.5. Le CC 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.

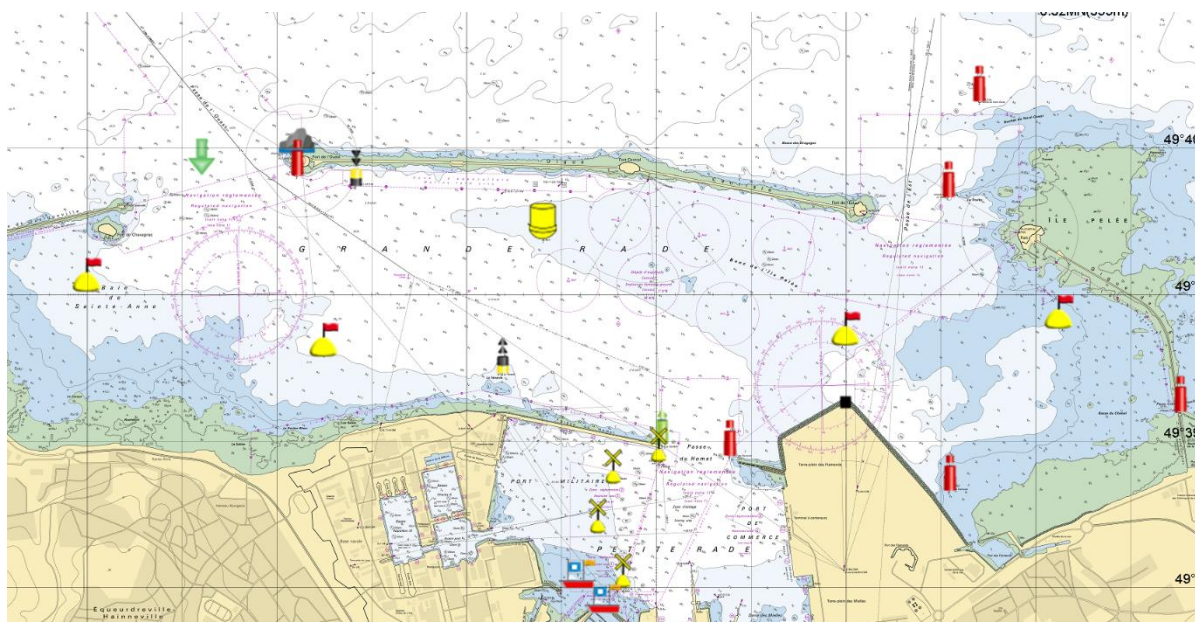
8. PAVILLONS DE CLASSE

8.1. Le pavillon de classe sera le pavillon rose WLS.

9. ZONES DE COURSE

9.1. La zone de course est située dans la grande rade de Cherbourg.

9.2. Le trafic maritime a priorité sur tous les bateaux de la course.



10. LES PARCOURS

- 10.1. Les parcours construits seront de type banane. Le schéma du parcours sera donné en annexe des IC.
- 10.2. Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course indiquera le parcours à effectuer, et si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours.
- 10.3. L'emplacement de la zone de course est situé dans les rades de Cherbourg et/ou à l'extérieur aux abords des rades.
(Voir carte du SHOM n°7092)

11. MARQUES

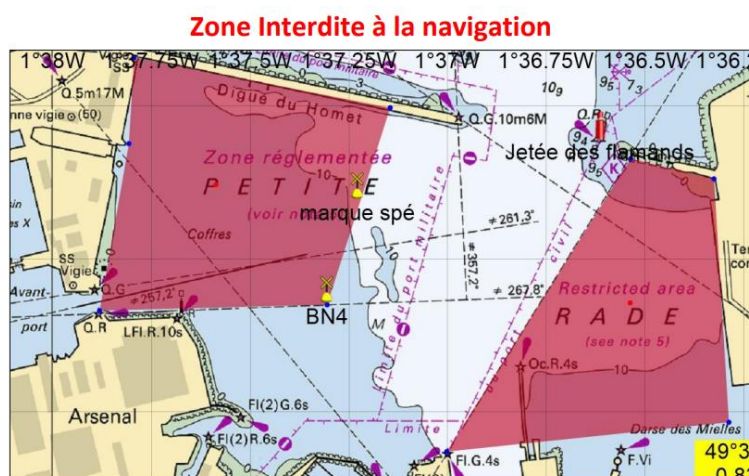
- ### 11.1. Les marques sont :

Départ	Parcours	Changement	Arrivée
Cylindre blanche	Tétraédriques rouges (sous le vent) Cylindrique Jaune (Au vent)	Cylindrique rouge ou Cylindrique verte	Frite orange

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

12. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

- 12.1. Définition des zones considérées comme des obstacles :
- La zone d'aquaculture (grande rade) : Elle est interdite à la navigation. Elle est délimitée à l'Est par une marque spéciale située sur l'angle Sud-Est du parc aquacole le plus Est, au Nord par la digue centrale, à l'Ouest par le parc aquacole le plus à l'Ouest, et au Sud par une marque jaune (49°N 40'3, 1°W 37'8).
 - Les zones « Port Militaire » et « Port de Commerce » en petite rade (en rose sur la carte ci-dessous).



13. LE DEPART

- 13.1. Le départ des courses sera donné en suivant la RCV 26

Temps	signal visuel	signal sonore	Signification
5'	Pavillon de classe (flamme jaune ou bleu)	un	Signal d'avertissement
4'	Pavillon P, U, Z, Noir	un	Signal préparatoire
1'	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0'	Pavillon de classe affalé	un	Signal de départ

- 13.2. La ligne de départ sera entre la bouée et le mât arborant un pavillon orange sur le bateau comité.

13.3. Si une partie quelconque de la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et qu'il est identifié, le comité de course pourra donner son numéro de voile sur le canal VHF 77. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

13.4. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

14. CHANGEMENT DE BORD SUIVANT DU PARCOURS

14.1. 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.

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).

15. ARRIVEE

15.1. La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon bleu et le côté parcours de la marque d'arrivée.

16. SYSTEME DE PENALITE

16.1. L'annexe de jugement semi-direct s'applique sur la compétition.

16.2. La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

17. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITE

17.1. Les temps sont les suivants :

Classe	Parcours	Temps cible	Temps limite pour finir pour le 1 ^{er}
J80	Construit monotype	25 minutes	40 minutes

17.2. Les bateaux ne finissant pas 10 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

17.3. Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

18. DEMANDE D'INSTRUCTION

18.1. Le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour, selon ce qui est le plus tard. L'heure sera affichée sur le tableau officiel d'information.

18.2. Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au secrétariat du jury situé au secrétariat du YCC.

18.3. Des avis seront affichés au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans la salle du jury située au secrétariat du YCC. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.

18.4. Les avis de réclamations du comité de course, du comité technique ou du jury seront affichés pour informer les bateaux selon la RCV 61.1(b).

18.5. Les infractions aux instructions suivantes ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1(a)) :

- Départ : Bateaux en attente,
- Règles de sécurité (sauf la règle d'utilisation du bout dehors)
- Publicité
- Bateaux accompagnateurs
- Équipement de plongée et housses sous-marine de protection
- Communication radio
- Limitation de sorties de l'eau

18.6. Le dernier jour de course programmé, une demande de réparation doit être déposée :

- a) dans le temps limite de réclamation si la partie demandant la réparation a été informée de la décision la veille,
- b) pas plus de 30 minutes après que la décision a été affichée. Ceci modifie la RCV 62.2.

19. CLASSEMENT

- 19.1. Le système de points a minima s'appliquera.
- 19.2. Une course validée pour chaque groupe est exigée pour constituer un classement.
- 19.3. Conformément au Règlement du WLS Trophy 2026, le classement est effectué en totalisant les points ainsi obtenus par chacune des équipes, sur toutes les courses de la compétition (ceci modifie la RCV A.2). Si à l'issue de la compétition, des équipes sont à égalité totale en nombre de points le départage des égalités se fera en utilisant l'annexe A.8 des RCV.

20. REGLES DE SECURITE

- 20.1. Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.
- 20.2. Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau (ceci modifie la RCV 40).
- 20.3. La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.
- 20.4. Utilisation du Bout dehors :
La sortie du bout dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

21. REMPLACEMENT DE CONCURRENTE OU D'EQUIPEMENT

- 21.1. Chaque équipage est composé de 3 à 5 personnes embarquées. Un maximum de 6 équipières navigantes est autorisé.
- 21.2. Pour chaque équipe, le nombre d'équipiers devra être constant pendant la durée de l'épreuve.
- 21.3. Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.
- 21.4. Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

22. ACCOMPAGNATEURS

- 22.1. [DP] [NP] Les 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.
- 22.2. [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent être identifiés [description identification].
- 22.3. La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.
- 22.4. [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent avoir à bord :
 - Des gilets de sauvetage (mini 50N) portés en permanence par toutes les personnes à bord
 - Une VHF
 - Un couteau
 - Une ancre et une ligne de mouillage adaptée
 - Un bout de remorquage flottant de 10mm de diamètre et de 15m de long
 - Un dispositif de coupe circuit en cas de chute qui doit être connecté au pilote tant que le moteur est en marche.

Les pilotes des bateaux accompagnateurs doivent se conformer à toute demande des arbitres ou des représentants de l'autorité organisatrice, particulièrement celles concernant l'assistance.

Les bateaux accompagnateurs doivent respecter les règles de navigation en vigueur localement, en particulier le respect des limitations de vitesse dans les différentes zones.

23. EVACUATION DES DETRITUS

Les détritrus devront être évacués par les équipiers tous les jours et doivent être mis dans les containers présents en sortie de ponton sur le port.

24. EMPLACEMENTS

[DP] [NP] Les bateaux doivent rester à la place qui leur a été attribuée pendant qu'ils sont dans le port.

25. PRIX

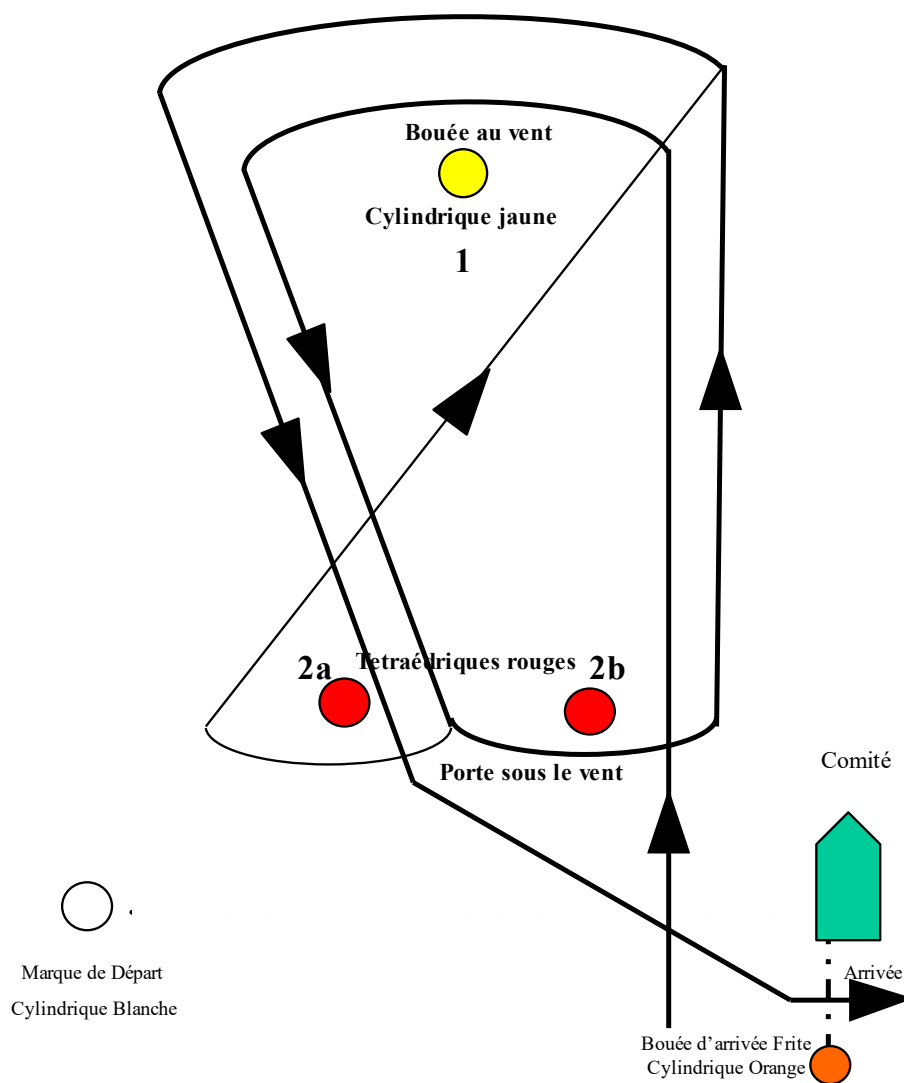
Des prix seront distribués.

ARBITRES DESIGNES

Président comité de course : Eric LE ROI
Président du jury : Gwenaelle JOULIE-METIVIER

ANNEXE PARCOURS

DÉPART – 1 - 2 A/2 B (PORTE) - 1 - 2B – ARRIVÉE



ANNEXE UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

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

2. EQUIPEMENT ET ACTIONS INTERDITES

Sauf en cas d'urgence ou pour éviter un dommage ou une blessure, ou en cas de consigne différente de l'OA, 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 CC.
- 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 Enlever un bateau de son emplacement à quai ou de son mouillage sans avoir acquitté le règlement de la caution demandée ou sans avoir l'autorisation du CC, ou pendant les jours de course, alors que la flamme Aperçu est envoyée à terre.
- 2.8 Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9 Marquer directement sur la coque ou le pont avec un marqueur indélébile ou utiliser du ruban adhésif laissant des traces de colle.
- 2.10 Utiliser un ris de fond en tant que ris.
- 2.11 Utiliser une ligne de ris comme bordure.
- 2.12 Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs.
- 2.13 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.14 Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.15 Utiliser un winch pour régler l'écoute de la grand-voile, le pataras ou le halebas.
- 2.16 Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.17 Utiliser des brins de laine pour ferler le spinnaker
- 2.18 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.19 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.
- 2.20 L'utilisation d'instruments électroniques, sauf si l'IC C3.1 l'autorise.
- 2.21 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.
- 2.22 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.
- 2.23 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.
- 2.24 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.



3. EQUIPEMENT ET ACTIONS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

3.1 Embarquer les équipements suivants :

- (a) principaux outils
- (b) ruban adhésif
- (c) bouts (élastiques ou sinon de 4 mm de diamètre ou moins)
- (d) marqueurs
- (e) matériel pour pennons
- (f) montre, chronomètres et compas à main et petit équipement vidéo (GoPro par exemple)
- (g) manilles et manillons
- (h) velcro
- (i) baudrier
- (j) pavillons de remplacement
- (k) équipement individuel de flottabilité si pas fourni par l'organisation
- (l) VHF portable

3.2. Utiliser les équipements listés en 3.1 pour :

- (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent
- (b) fixer les pennons
- (c) empêcher que les voiles soient endommagées ou tombent par-dessus bord
- (d) marquer les repères de réglage
- (e) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés
- (f) faire des signaux requis par l'Annexe C6
- (g) sécurité personnelle

3.3. Modifier le nombre de palans de la grande écoute.

4. EQUIPEMENTS 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 CC, même si aucun dommage ou perte n'est enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des matchs ultérieurs. Quand des échanges de bateau sont effectués sur l'eau, le rapport devrait être fait verbalement au CC dès que possible.

4.2. A la fin de chaque journée de navigation :

- (a) plier les voiles, les ranger dans les sacs et à leur place, suivant les consignes,
- (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,
- (c) relâcher la tension du pataras

4.3. A la fin du dernier jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marques.

4.4 Toute demande de modification de l'équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu'une réponse oui/non soit possible.

4.5 Se conformer à toute règle, y compris les limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement.

4.6 Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.



ANNEXE JUGEMENT SEMI-DIRECT 2025-2028

Version : juillet 2025

SD1 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 un dommage sérieux ou blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant,

(a) 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;

(b) s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

La pénalité dans la règle 44.2 est une pénalité d'un tour.

SD2 (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) pour un incident dans lequel il était impliqué
- ou selon la règle 31
- ou la règle 42 modifiée selon les modalités de la RCV P5 si les règles de classe le prévoient.

Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Protest » et arborer ostensiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable (sauf si sa longueur est inférieure ou égale à 6m). 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'un juge.

(b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle SD2(a) n'a pas droit à une instruction, sauf pour les incidents n'ayant pas fait l'objet d'une action du jury sur l'eau. À la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un juge peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

SD3 (a) Quand un bateau

- (1) enfreint une IC ou une règle de classe régissant l'utilisation du bout dehors,
- (2) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
- (3) enfreint la règle 42,
- (4) enfreint la règle 49 ou une règle de classe régissant la position de l'équipage,
- (5) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
- (6) commet une infraction à la sportivité, ou
- (7) ne respecte pas la règle SD5 ou n'effectue pas une pénalité quand un juge lui impose de le faire,

un juge peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. Le juge peut imposer une pénalité ou plus, chacune d'entre elles étant signalée conformément à la règle SD4(b), ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire. Si un bateau est pénalisé selon la règle SD3(a)(7) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée,

(b) Un juge 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 qu'une règle listée dans la règle SD2(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.1. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

SD4 Un juge 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 ». Le juge hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas.

SD5 Un bateau pénalisé selon la règle SD4(b) doit effectuer une pénalité.



SD6 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un juge sur l'eau. Un bateau peut réclamer ou demander réparation pour les incidents n'ayant pas fait l'objet d'une action du jury sur l'eau en accord avec SD2(b).

SD7 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle SD5,
 - (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommage ou blessure, ou
 - (c) demander réparation
- doit réclamer ou demander réparation dans le temps limite dont le bateau dispose.



Annexe

FORMAT DE L'EPREUVE

JOUR 1 : samedi 03 octobre :

L'Autorité Organisatrice (OA), répartira les équipages en 3 groupes (A, B, et C) de 4 équipages (chacun des groupes correspondant à 1/3 du total des équipages inscrits). Cette répartition initiale sera définie en utilisant toutes les informations disponibles pour juger du niveau sportif des équipages.

L'attribution des bateaux sera tirée au sort lors du briefing.

Dans chaque ROTATION, 2 groupes se rencontrent **pour 1 ou 2 courses successives** selon le tableau ci-dessous.

Chaque groupe disputera si possible le même nombre de courses.

1 ou 2 Rounds seront si possibles disputés.

Round 1

	Bateaux N° 1 à 4	Bateaux N° 5 à 8	Exempt
Rotation 1	A	B	C
	changement		
Rotation 2	A	C	B
	changement		
Rotation 3	B	C	A

Round 2

	Bateaux N° 5 à 8	Bateaux N° 1 à 4	Exempt
Rotation 4	C	A	B
	changement		
Rotation 5	B	A	C
	changement		
Rotation 6	B	C	A

Un classement général provisoire prenant en compte toutes les courses sera établi.

Si, à la fin de la journée, certains bateaux sont classés avec plus de courses que d'autres, les points des courses les plus récentes seront retirés de sorte que tous les bateaux aient le même nombre de courses pris en compte.

JOUR 2 : dimanche 04 octobre :

Les équipages seront répartis dans 3 nouveaux groupes (A, B et C) après un brassage des équipages fait à partir du classement général provisoire, de la manière suivante :

Groupe A : 1^{er}/6^{ème}/7^{ème}/12^{ème}

Groupe B : 2^{ème}/5^{ème}/8^{ème}/11^{ème}

Groupe C : 3^{ème}/4^{ème}/5^{ème}/10^{ème}

L'ordre et le système de rotation sera le même que la veille

Pour le classement général final, toutes les courses du Jour 1 et 2 sont prises en compte.

