

D35 Trophy

Instructions de Course 2017-V1

15 avril 2017

Le D35 Trophy est organisé par : l'Association des Propriétaires de D35 (APD35) et un club de voile spécifique affilié à Swiss Sailing pour chaque épreuve.

Président du comité d'organisation : Bertrand Favre

Président du comité de course : Benoît Deutsch

Président du jury : Gérard Bossé

Représentant de la commission technique : Guy-Roland Perrin

La mention '[DP]' dans une règle des instructions de course signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1. Règles

- 1.1. Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (RCV) 2017/2020 telles que modifiée par l'annexe 2 des présentes IC. Les modifications ont été préalablement approuvées par Swiss Sailing en accord avec la RCV 86.3
- 1.2. Le règlement du D35 Trophy 2017
- 1.3. L'ordonnance sur la navigation sur les eaux suisses et ses amendements locaux
- 1.4. La langue officielle de la régata est le français.

2. Avis aux concurrents : se référer aux Instructions de Course prévues pour chaque épreuve

3. Modifications des Instructions de Course

Toute modification des Instructions de Course sera affichée au plus tard 1h30 avant le premier signal d'avertissement prévu le jour de son entrée en vigueur, sauf pour tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet

4. Signaux à terre

- 4.2 Le pavillon Aperçu envoyé à terre signifie : « La course est retardée. Le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 30 minutes après l'affalée de l'Aperçu ».

5. Programme des courses : se référer aux Instructions de Course prévues pour chaque épreuve

6. Pavillons de Classe : Le Pavillon de Classe est le pavillon D35

7. Zone de courses : se référer aux Instructions de Course prévues pour chaque épreuve

8. Marques : se référer aux Instructions de Course prévues pour chaque épreuve

2 à 8, se référer également aux Instructions de Course prévues pour chaque épreuve

9. Parcours

- 9.1. Les parcours sont définis dans l'annexe 1, incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté requis de chaque marque.
- 9.2. Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du comité de course affichera le cap compas approximatif du premier bord du parcours.

10. Réserve

11. Départ

- 11.1. Les départs de course seront donnés en application de la règle 26, avec un signal d'avertissement (pavillon de classe) envoyé 5 minutes avant le signal de départ. Le signal d'avertissement de la première course et de chaque course à suivre sera fait aussitôt que possible.
- 11.2. La ligne de départ sera entre le mât du bateau Comité de Course arborant le pavillon orange à l'extrémité tribord et le côté parcours de la bouée 3 B, à l'extrémité bâbord.
- 11.3. Quand un bateau Viseur, identifié par un pavillon blanc portant la lettre C, ou le semi-rigide du Serie Master est situé dans le prolongement de la ligne de départ, il constitue un obstacle et aucun voilier ne peut naviguer entre lui et la marque de départ depuis le signal préparatoire jusqu'au signal de départ, ni

passer entre lui et la marque pour revenir prendre le départ conformément à la règle 30.1 ainsi modifiée.

- 11.4. Les rappels individuels et les bateaux disqualifiés conformément à la règle 30.3 seront, si possibles, appelés par VHF sur le canal de course. Ceci modifie les règles 29.1 et 30.3. L'absence d'appel ou un appel pas suffisamment clair ne sera pas un motif de demande de réparation.
- 11.5. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 5 minutes après le signal de départ sera classé DNS. Ceci modifie la règle A4 et A5.
- 11.6. En raison de circonstances particulières les bateaux du comité de course pourront maintenir leur position à l'aide du moteur. Ceci ne peut donner lieu à réclamation ou demande de réparation (ceci modifie la règle 62.1 (a)).

12. Changement du bord suivant du parcours

- 12.1. Pour changer la position de la marque suivante, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Le changement sera signalé avant que le bateau de tête ait commencé la section de parcours, même si la nouvelle marque n'est pas encore à sa place.
- 12.2. Lorsque le comité de course décide de changer la position de la porte au vent ou de la marque N° 1, les concurrents contourneront la nouvelle marque à bâbord et partiront directement sur la porte 3 ou l'arrivée. Le changement sera signalé par un pavillon C et un pavillon de la même couleur que la nouvelle marque.
- 12.3. Le comité de course peut décider de permuter les marques de la porte au vent pour réorienter le parcours. Les changements seront signalés de la manière suivante :
 - permutation de la porte vers la gauche : Pavillon C et drapeau rouge
 - permutation de la porte vers la droite : Pavillon C et drapeau vert
- 12.4. Tous les changements seront annoncés et répétés à la VHF, l'absence d'appel ou un appel mal compris ne sera pas un motif de demande de réparation (ceci modifie la règle 62.1(a)).

13. L'arrivée

La ligne d'arrivée sera entre le mât du bateau du comité de course arborant un pavillon bleu et la marque de parcours N°3 B.

14. Système de pénalité

- 14.1. Les règles 44.1 et 44.2 sont modifiées comme suit :

44.1 Effectuer une pénalité

Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs RCV du chapitre 2 lors d'un incident ou la RCV 31 alors qu'il est en course.

- quand il navigue vers une marque au vent ou avant de prendre le départ, en empannant et en lofant vers une route au plus près,
 - quand il navigue vers une marque sous le vent ou vers l'arrivée, en virant de bord et en abattant sur une route à plus de 90° du vent réel.
- (a) Cependant, quand un bateau est susceptible d'avoir enfreint une RCV du chapitre 2 et la RCV 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la RCV 31.
 - (b) Si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être l'abandon.

44.2 Pénalité d'un virement de bord, d'un empannage

Après s'être largement écarté des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité d'un virement de bord ou d'un empannage selon la RCV 44.1. Quand un bateau effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du côté parcours de la ligne avant de finir.

- 14.2. Aucune pénalité ne doit être effectuée sur un bord de dégagement.

15. Temps limite

- 15.1. Si aucun bateau n'a fini 45 minutes après avoir pris le départ, la course sera annulée. Le comité de course ne peut pas réduire le parcours à la porte sous le vent, lors du premier passage, ceci modifie la règle 32.
- 15.2. Les bateaux ne réussissant pas à finir dans un délai de 30 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF. Ceci modifie les règles 35 et A4.1 des RCV.

16. Réclamations et demandes de réparations

- 16.1. Le Pavillon de réclamation est le pavillon « Y » dont la taille minimum est 30x30cm. Ceci modifie la règle 61.1(a) [DP].
- 16.2. Les réclamations et demandes de réparations doivent être écrites, si possible sur les formulaires disponibles au secrétariat de course, et déposées 45 minutes au plus tard après que le dernier voilier a

- fini la dernière course du jour, ou 45 minutes après le dernier signal d'annulation du jour. Ceci modifie les règles 61.3 et 62.2.
- 16.3. Les horaires des instructions seront affichés au plus tard 30 minutes après l'heure limite des dépôts des réclamations pour informer les concurrents où et quand se tiendra l'instruction dans laquelle ils sont parties ou cités comme témoins.
- 16.4. Les avis des réclamations du Comité de Course, du comité technique ou du Jury seront affichés pour informer les concurrents en application de la règle 61.1 (b).
- 16.5. Le Jury peut être amené à conduire des instructions de réclamation sur l'eau soit entre les courses si les conditions le permettent, soit après les courses de la journée. Le Jury respectera alors les conditions et la forme d'une réclamation traditionnelle à terre. Dans ce cas l'IC 14.1 sera adaptée de telle sorte que la réclamation sera écrite sur le bateau jury. Le réclamant devra au préalable avoir informé le réclamé et le Jury des principaux détails de sa réclamation (notamment ce qui est compris dans les règles 61.2 (b) et (c)). Il est de la responsabilité des parties de s'assurer que des témoins seront disponibles pour l'instruction. Le Jury se chargera de collecter les représentants des parties et éventuels témoins, le Jury sur l'eau pourra aussi bien sur témoigner. Les IC 14.2 et 14.3 sont alors sans objet.
- 16.6. Les bateaux du Jury sur l'eau sont identifiés par un pavillon JURY. Ils peuvent être situés à n'importe quel endroit sur le parcours et constitue un obstacle. La position du bateau Jury ne peut pas être un motif de demande de réparation de la part d'un bateau, ceci modifie la règle 62.1(a).
- 16.7. Décisions sur l'eau pour une infraction à une règle du chapitre 2, sauf à la règle 14, mais seulement pour un incident où le bateau réclamant est impliqué ou à la règle 31:
- Après avoir été témoin d'une intention de réclamer (« Protest » hélé + pavillon de réclamation clairement montré) et si le Jury sur l'eau juge qu'il y a eu une infraction à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31 et qu'aucune pénalité n'a été effectuée, il pourra signifier au bateau fautif, au moyen d'un drapeau rouge et d'un coup de sifflet, qu'il doit effectuer une pénalité selon IC 12.1.
 - Si le bateau désigné décide de ne pas effectuer pénalité, le Jury déposera une réclamation pour infraction à la règle 2. Ce bateau pourra être enregistré DNE, à l'issue d'une instruction, pour la course en question.
 - Si le bateau désigné n'effectue pas la pénalité correctement selon IC 12.1, le Jury sur l'eau pourra donner une autre pénalité (IC12.1).
 - Si en tenant compte de la pénalité donnée le bateau a obtenu un avantage en enfreignant une règle le Jury sur l'eau pourra donner une autre pénalité.
 - Si le bateau a délibérément enfreint une règle ou commis une violation de la sportivité le Jury pourra donner une ou plusieurs pénalités et/ou réclamer contre le bateau selon la règle 60.3.
 - Après avoir été témoin d'une intention de réclamer (« Protest » hélé + pavillon de réclamation clairement montré), et si aucune pénalité n'a été effectuée, le Jury peut montrer un drapeau vert et blanc, accompagné d'un coup de sifflet, cela signifie que le jury n'inflige pas de pénalité.
 - Une action ou l'absence d'action du Jury sur l'eau selon IC 14.7 ne peut pas être un motif de demande de réparation.
 - Quand un incident entre des bateaux a été jugé par le Jury sur l'eau, le même incident ne pourra donner ensuite motif à réclamation ou à demande de réparation sauf pour la règle 14 et si le contact a causé des dommages ou des blessures.
 - Si après un incident aucune décision du Jury sur l'eau n'a été donnée, le bateau ayant réclamé pourra demander une instruction en montrant son pavillon de réclamation à l'arrivée et en informant aussitôt que possible le comité de course ou le Jury sur l'eau.
 - La règle 64.1(a) est modifiée de sorte que la disposition pour exonérer un bateau peut être appliquée par le jury sur l'eau sans instruction, et elle l'emporte sur toute règle contradictoire de ce système de décisions sur l'eau de ces IC.
- 16.8. Les infractions aux instructions de course 11.4, 11.6, 14.2, 18, ainsi que les règles 6 et 8 du Règlement du D35 Trophy ne pourront faire l'objet d'une réclamation ou de demande de réparation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1(a).
- 16.9. Le dernier jour de la régata, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée
- dans le temps limite de réclamation si la partie demandant la réouverture a été informée de la décision la veille;
 - (b) pas plus tard que 30 minutes après que la partie demandant la réouverture a été informée de la décision ce même jour. Ceci modifie la règle 66.
- 16.10. Le dernier jour de la régata, une demande de réparation basée sur une décision du jury devra être déposée pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée ou annoncée oralement en cas d'instruction de la réclamation sur l'eau. Ceci modifie la règle 62.2

17. Classement

- 17.1. Les classements se feront conformément à l'article 5 du Règlement du D35 Trophy.
- 17.2. Deux courses doivent être validées pour constituer une épreuve.

17.3. Quand quatre courses au moins ont été validées, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses en retirant son plus mauvais score.

18. Règle de sécurité

- 18.1. Dès que le pavillon F est hissé sur le bateau du comité de course, les Décision 35 ne pourront pas naviguer avec le génois lors du premier bord de près uniquement. Les bords de près sont : entre la ligne de départ et la marque N°1 ; et entre la porte sous le vent et la marque N°1.
- 18.2. Dès que le pavillon R est hissé sur le bateau du comité de course, les Décision 35 devront naviguer avec un ris.
- 18.3. L'utilisation du gennaker est interdite sur les sections de près.
- Si le Jury sur l'eau est témoin d'une infraction au paragraphe 16.3 des Instructions de Course, il pourra indiquer son observation en donnant un coup de sifflet et en montrant un pavillon rouge. Le bateau pourra s'exonérer en effectuant une pénalité. Si aucune pénalité n'est effectuée le jury pourra réclamer.
 - les actions ou les manques d'action du Jury sur l'eau selon cette instruction de course 16 ne peuvent pas être sujettes à des demandes de réparation, ceci modifie la règle 62.1(a).
- 18.4. Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible. Un bateau peut signaler une avarie en montrant un pavillon « L » au bateau du comité de course lors de son arrivée.
- 18.5. Le canal VHF de course est le canal P4 ou P5.

19. Remplacement d'équipier ou d'équipement

- 19.1. Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation préalable, par écrit, du jury. [DP].
- 19.2. Aucune voile ne peut être débarquée et ou remplacée pendant une journée de course, sauf conformément à IC 17.3. [DP].
- 19.3. Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'autorisation du comité de course. Les demandes de remplacement doivent être faites au comité de course à la première occasion raisonnable. [DP].

20. Publicité de l'épreuve

Les bateaux doivent arborer la publicité de l'épreuve fournie par l'autorité organisatrice conformément au point 8 du Règlement du D35 Trophy. Si cette règle est enfreinte, la Réglementation 20.9.2 de World Sailing s'applique. [DP]

21. Contrôle de jauge et d'équipement

Un bateau et son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course. Sur l'eau, un membre du comité de course ou du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

22. Bateaux officiels

Les bateaux officiels seront identifiés par un pavillon du club organisateur.

23. Bateaux accompagnateurs

Les directeurs d'équipe, entraîneurs et autres 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. [DP]

24. Communication radio

Sauf en cas d'urgence ou lors de l'application de IC 18.4, un bateau qui est en course ne doit ni émettre ni recevoir d'appels vocaux ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux. [DP]

25. Décharge de responsabilité

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques. Voir la RCV 4, Décision de courir. L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la régata, aussi bien avant, pendant, qu'après la régata.

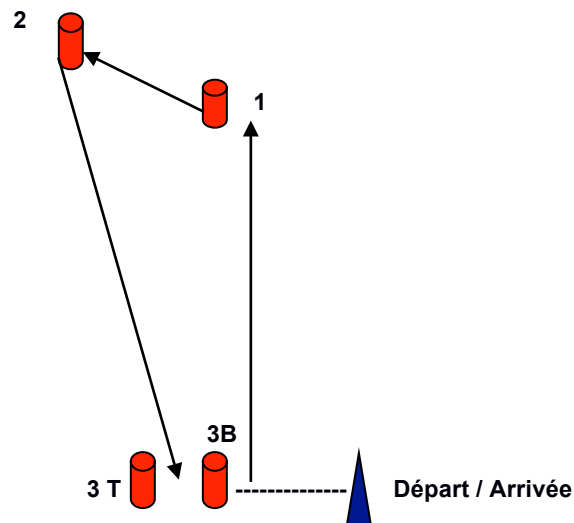
26. Assurance

Chaque bateau participant doit détenir une assurance valide en responsabilité civile, y compris en compétition, avec une couverture minimale d'un montant de CHF 2'000'000 par incident, ou son équivalent.

ANNEXE 1 : Parcours

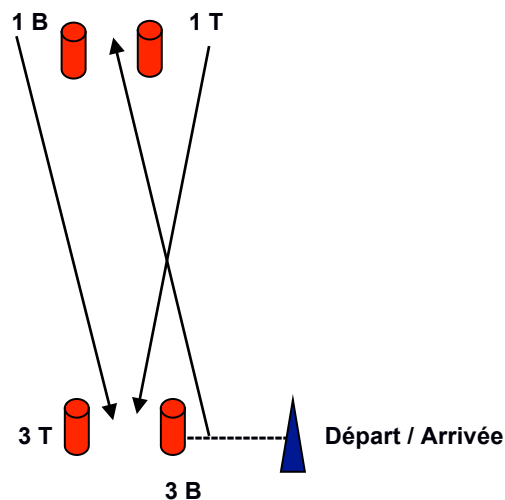
Parcours 1 (bord de dégagement)

Lorsque la flamme numérique 1 est hissée sur le bateau du comité de course



Parcours : départ, 1, 2, 3B ou 3T, 1, 2, arrivée entre la bouée 3B et le bateau du comité de course arborant un pavillon orange. Les bouées sont à laisser à bâbord sauf lorsqu'il s'agit d'une porte.

Parcours 2 (porte au vent) Pas de pavillon



Parcours : départ ; 1B ou 1T (port au vent) : 3B ou 3T (porte sous le vent), 1B ou 1T (porte au vent) ; arrivée entre la bouée 3B et le bateau du comité de course arborant un pavillon bleu. Les bouées sont à laisser à bâbord sauf lorsqu'il s'agit d'une porte.

ANNEXE 2 : Modification des RCV selon la RCV 86.3 et avec l'autorisation de Swiss Sailing.

A. Ajout d'une nouvelle RCV 8 au chapitre 1 :

8 DERNIER POINT DE CERTITUDE

Les umpires supposeront que l'état d'un bateau, ou sa relation avec l'autre bateau, n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.

B. Suppression de la RCV 17

C. Suppression de la RCV 18 remplacée par :

18 PLACE A LA MARQUE

18.1 Quand la règle 18 s'applique

La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la *zone*. Cependant, elle ne s'applique pas entre un bateau s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant.

18.2 Donner la place à la marque

- (a) Quand le premier bateau atteint la *zone*,
 - (1) si les bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*
 - (2) si les bateaux ne sont pas *engagés*, le bateau n'ayant pas encore atteint la *zone* doit par la suite donner la *place à la marque*.
- (b) Si le bateau ayant droit à la *place à la marque* quitte la *zone*, le droit à la *place à la marque* cesse de s'appliquer et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau si besoin, selon la relation entre les bateaux au moment où la règle 18.2(a) s'applique à nouveau.
- (c) Si un bateau a obtenu un *engagement* à l'intérieur et que, depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

18.3 Virer de bord ou empanner

Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit changer de bord à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de bord, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte ou à une *marque* d'arrivée et un bateau ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette règle sauf si la route d'un autre bateau a été affectée par l'infraction à cette règle.

D. Modification de la définition de *Place à la marque* :

Place à la marque *Place* pour un bateau pour naviguer sur sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis. Si la *place* inclut un changement de bord, ce virement ou cet empannage ne doit pas être effectué plus rapidement qu'il ne l'aurait été pour suivre sa route normale.

E. Modification de la définition *Route libre derrière et route libre devant ; engagement*

Un bateau est en route libre derrière un autre quand ses coques et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière des coques et de l'équipement de l'autre bateau en position normale. L'autre bateau est en route libre devant. Ils sont engagés quand aucun des deux n'est en route libre derrière. Cependant ils sont aussi engagés quand un bateau situé entre eux établit un engagement sur les deux.

F. RCV 41, Aide extérieure

Ajouter 41(e)

- de l'aide pour récupérer un équipier tombé à l'eau et le remettre à bord, à condition que le retour à bord se fasse à l'endroit approximatif de la récupération.

G. Modification de la règle 20

Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :

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