

D35 Trophy

Instructions de Course 2018-V2

23 août 2018

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 régates réservées au D35 régates seront régies par les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile – High Speed Rules Edition V3.0 (HSR) approuvées par WS conformément à la règle 86.2 et la réglementation 28.1.3.

Les règles « Alternate RRS » identifiées en couleur bleu dans le livret RRS HSR ne s'appliquent pas.

Lors des épreuves réservées aux D35 régates disputées sous les HSR, la définition de coque inclue les échelles.

1.2. Les RCV standards *Règles de Course à la Voile* (RCV) 2017/2020 s'appliqueront sur les 2 grandes courses.

1.3. Le règlement du D35 Trophy 2018

1.4. L'ordonnance sur la navigation sur les eaux suisses et ses amendements locaux

1.5. La langue officielle de la régates est le français.

1.6. La RRS HSR 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas 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*.

1.7. Pour une action selon les SSR HSR 14 et 60.6(d) les umpires/jury suivront le guide de l'annexe 1 des IC: Guide des pénalités pour «hard contact» et pour dommage

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

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 2, 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.

9.3. La RRS HSR 34.2 est modifiée comme suit :

Si le comité de course n'arrive pas à mouiller une porte, la seule marque qui est en place doit être contournée à bâbord.

10. Réserve

11. Départ

- 11.1. Les départs de course seront donnés en application de la RRS HSR 26 modifiée, avec un signal d'avertissement (pavillon de classe) envoyé 5 minutes avant le signal de départ, un signal préparatoire pavillons P ou U, 4 minutes avant le départ (...).
Le signal d'avertissement de la première course et de chaque course à suivre sera fait aussitôt que possible.
- 11.2. Pénalités de départ RRS HSR est modifiée comme suit :
- 30.1 supprimée
 - 30.2 supprimée
 - 30.3 **Règle du pavillon U**
Si le pavillon U a été envoyé, aucune partie de la coque, d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue.
 - 30.4 supprimée
- 11.3. 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.
- 11.4. 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.
- 11.5. 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, 30.3. L'absence d'appel ou un appel pas suffisamment clair ne sera pas un motif de réparation.
- 11.6. 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.
- 11.7. En raison de circonstances particulières les bateaux du comité de course pourront maintenir leur position à l'aide du moteur.

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 (modifie la RRS HSR 34.2) et partiront directement sur la porte 3 ou à 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 réparation (RRS HSR 62).

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. Pénalités au moment de l'incident

- 14.1. La RRS HSR 44.2 est modifiée comme suit :
- 44.2 Pénalité
- Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs RRS HSR du chapitre 2 lors d'un incident ou la RCV 31 alors qu'il est en course.
- Aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité :
- 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.

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. En accord avec la règle 61.1(a), le Pavillon de réclamation est le pavillon « Y » et doit avoir une taille minimum de 30x30cm-[DP].

16.2. 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 dans le temps imparti par la RRS HSR 61.1.3(a) et en informant aussitôt que possible le comité de course ou le Jury sur l'eau.

16.3. Les infractions aux instructions de course 11.5, 11.7, 14.2, 18, ainsi que les règles 6 et 8 du Règlement du D35 Trophy ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1(a).

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.

a. 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.

b. les actions ou les manques d'action du Jury sur l'eau selon cette instruction de course 18.3 ne peuvent pas être sujettes à des réparations RRS HSR 62.1.

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. Accompagnateurs - 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 : Guide des pénalités pour «hard contact» et pour dommage

Les RRS HSR 60.3 et 60.6 permettent aux umpires ou au jury de décider les pénalités quand un bateau enfreint la RRS HSR 14. Ce document donne les principes généraux pour les pénalités appropriées à un «hard contact» ou quand le contact a occasionné des dommages.

Quand le jury à des bonnes raisons il peut appliquer d'autres pénalités.

Pénalités pour contact entre bateaux en flotte

- a. Quand les umpires observent ou peuvent vérifier un rapport de « hard » contact entre des bateaux (défini comme un contact entre coque, mat, gréement, safrans d'un bateau avec coques, mat, gréement, safrans d'un autre bateau), le Jury imposera, sans instruction, une pénalité de 1 point au bateau qui a enfreint une règle et une pénalité de 0,5 point à l'autre bateau. La pénalité de l'autre bateau pourra ne pas être appliquée
- b. Quand un contact a causé des dommages les umpires pourront imposer des pénalités supplémentaires (1 ou 2 points) aux bateaux impliqués, y compris une possible exclusion des courses dont le départ n'a pas été donné
- c. Si les umpires reçoivent et peuvent vérifier un rapport de hard contact qui a causé des dommages, ou ont des faits incomplets pour donner une décision lors d'un incident qu'ils observent et qui a causé des dommages, ils agiront selon la règle 60.6(c) (information du jury et ouverture d'une instruction).

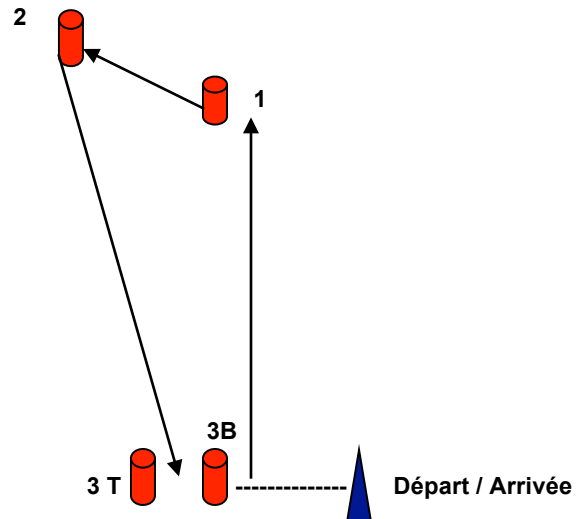
Référence RRS HSR:

60.6(c) Quand les umpires décident qu'un bateau est susceptible d'avoir enfreint une règle autre que celles listées dans les règles 60.1(a)(1) ou 60.6(a), ils doivent en informer le jury pour action selon la règle 60.3,

ANNEXE 2 : Parcours

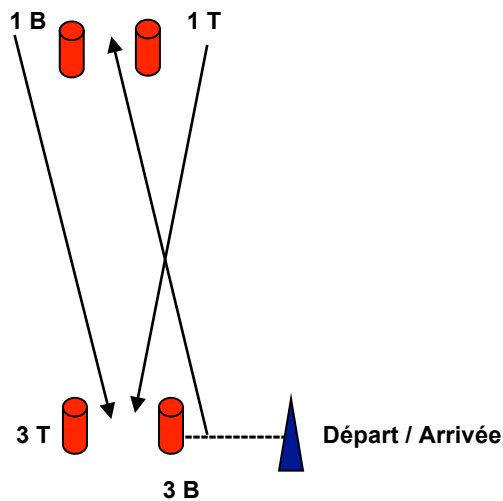
Parcours 1 (bord de dégagement)

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.