

Normandy Sailing Week 2015



10^{ème} édition NORMANDY SAILING WEEK

LE HAVRE - 10 au 14 JUIN 2015

Organisation: Sirius Evènements

INSTRUCTIONS DE COURSE

Pour les classes J80 et FIRST CLASS 7.5

Normandy Sailing Week 2015

PREAMBULE

Afin d'être inscrits officiellement, les concurrents doivent terminer leurs inscriptions (bureau de course au club P.Vatine) :

- **avant 12h00 le vendredi 12 juin** pour les J80
- **avant 09 :00 le samedi 13 juin** pour les FC 7.5

Outre les conditions d'inscription exigées dans l'Avis de Course, les concurrents doivent, si nécessaire, présenter l'autorisation du port de publicité.

Les temps sont donnés en heures locales françaises (TU+2)

1 REGLES

- 1.1 La régata sera régie par les "Règles" telles que définies par les Règles de Course à la Voile (RCV),
- 1.2 Les prescriptions nationales s'appliquant à tous les bateaux, seront affichées au tableau officiel, et disponibles à :http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/RCV_2013_2016/Prescriptions_GBR_2013-2016.pdf
- 1.3 Les règlements de la FFVoile, qui peuvent être téléchargés à :
http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/RSO_2014_2015.pdf. L'armement de sécurité doit être à bord depuis le départ du port jusqu'au retour au port chaque jour de régata.
- 1.4 Le français est la langue officielle de l'épreuve.
- 1.5 First Class 7.5 : les règles d'équipement des bateaux s'appliqueront (voir Annexe E des IC).

- 2 **AVIS AUX CONCURRENTS** Les avis aux concurrents seront affichés au tableau officiel qui se trouve sous la tente du bureau de course. Ces informations seront également relayées sur le site internet officiel de l'épreuve : www.normandy-week.com.

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard 2 heures 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.

4 SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux à terre seront hissés aux 3 mâts de pavillons situés devant le bureau de course
- 4.2 Quand un signal est envoyé sur un mât de groupe, ce signal s'applique à ce groupe (Echo ou Golf ou Kilo). Ceci modifie le préambule de « signaux de course ».
- 4.3 Quand « l'Aperçu » est envoyé, « 1 minute » est remplacé par « pas moins de 50 minutes » dans la définition des pavillons. Les pavillons « Aperçu sur H » signifient : « Les bateaux ne doivent pas quitter le port, attendez les instructions ». Ceci modifie « Signaux de course ».

Normandy Sailing Week 2015

5 PROGRAMME DES COURSES

5.1 Programme :

Jour	Horaire	Classes	
Jeudi 11 juin	09:00 à 18:00	J80	Contrôle de jauge, grutages, pesée et inscriptions
Vendredi 12 juin	07:30 à 12:00	J80	Fin des grutages et inscriptions
	12:00	J80	Briefing skippers au club de la SRH
	14:00	J80	Signal d'avertissement, courses à suivre
	20:00	Diam24, J80	Diner buffet pour les équipages au club du SNPH
Samedi 13 juin	09 :00	FC7.5	Briefing sous le tente
	11 :00	J80, FC7.5	Signal d'avertissement, courses à suivre (p. construit)
	20:00	Toutes	Dîner des équipages au club de la SRH
Dimanche 14 juin	10:00	J80, FC7.5	Signal d'avertissement, courses à suivre (p. construit)
	17:00		Proclamation des résultats

5.2 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.

5.3 Le dernier jour de la régate, aucun signal d'avertissement ne sera donné **après 14:00**.

6 GROUPE, CLASSES, PAVILLONS DE CLASSE, IDENTIFICATION DES BATEAUX ET CANAUX VHF

6.1 Les pavillons de classe seront:

GROUPE	CLASSE	PAVILLON DE CLASSE
GOLF	J 80	J 80 sur fond blanc
	First Class 7.5	Logo FC7.5 sur fond Blanc

6.2 Canaux VHF

Groupe	Canal
Groupe Echo (Diam24OD)	72
Groupe Golf (J80 et FC7.5)	08
Groupe kilo (IRC-Osiris)	06

7 ZONES DE COURSE

7.1 Les zones et les positions sont décrites dans l'annexe A

7.2 Zones de course selon la Classe et le Groupe: (changements possibles selon la météo et le mouvement des navires de commerce)

GROUPE	CLASSE	ZONE			
		Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Echo	DIAM24 OD	Alpha	Départ Alpha Arrivée Charlie	Zone réservée	Zone réservée
Golf	J 80,	-	Bravo	Alpha	Charlie
	FC 7.5	-	-	Alpha	Charlie
	IRC1 à 3		Alpha à 14h	Arrivée en	Alpha et Bravo

Normandy Sailing Week 2015

Kilo	Osiris>20	-	Charlie à 20h	Charlie	
	IRC4		Alpha à 14h	Charlie	Alpha et Bravo
	Osiris 8 à 20	-	Charlie à 20h		

7.3 Pour se rendre sur leurs zones, les voiliers doivent longer le sud de la zone réservée sans entrer dans le chenal du port du Havre.

8 LES PARCOURS

Parcours construits N° 1 à 3 : ces parcours sont décrits en Annexe B, en incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée.

Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer en envoyant la flamme numérique 1, 2 ou 3, et si possible, le cap et la longueur approximative en milles du premier bord du parcours.

9 MARQUES

9.1 Les marques de parcours sont décrites en Annexe B.

9.2 Un bateau du comité signalant un changement d'un bord du parcours est une marque tel que prévu dans IC 12.2.

10 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES (voir Annexe D)

10.1 Avant et pendant les courses, les bateaux doivent se maintenir à l'écart de tout trafic commercial. Les bateaux **ne doivent ni naviguer, ni couper le chenal** d'accès au port du Havre (sauf pour passer **à l'ouest de la ligne des bouées LH12 et LH11**).

10.2 Les bateaux ne doivent pas entrer dans la zone qui se trouve au sud de la ligne joignant le mât principal de la Capitainerie et l'extrémité de la jetée nord du port. Un bateau comité surveillera cette zone au départ du port.

10.3 Tous les bateaux quittant ou revenant au port pour se rendre sur la zone Charlie doivent naviguer dans une zone située au nord du chenal d'accès du Havre. Puis après avoir contourné la marque LH12, les bateaux traverseront directement le chenal vers la marque LH11 et rejoindront la zone Charlie. Une embarcation du comité pourra stationner près des marques LH11 ou LH 12. Si elle arbore un pavillon rouge, les bateaux ne doivent pas traverser le chenal et doivent attendre l'envoi d'un pavillon vert.

10.4 En application à l'article 8.3 de l'Avis de course, seuls le comité de course et le jury pourront réclamer contre un bateau qui ne respecte pas cette directive IC 10. Ceci modifie la RCV 60.

11 LE DEPART

11.1 La ligne de départ sera entre les mâts des 2 bateaux du comité de course arborant un pavillon orange.

11.2 Bateaux en attente : Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ pendant la procédure de départ des autres bateaux.

11.3 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 la RCV A4 et A5.

11.4 Quand plusieurs courses seront courues le même jour, les numéros des bateaux OCS, ZFP et BFD seront affichés sur le bateau comité avant le prochain signal d'avertissement.

12 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

12.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le Comité de Course mouillera la nouvelle marque et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par la marque d'origine.

12.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau 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.

12.3 Quand la position de la marque 1 est modifiée, la marque 2 sera relevée **et supprimée**.

Normandy Sailing Week 2015

13 **L'ARRIVEE** La ligne d'arrivée est décrite dans l'Annexe B.

14 **SYSTEME DE PENALITES**

14.1 Pour toutes les classes, la règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par **une pénalité d'un tour**.

14.2 « La pénalité pour une infraction à une règle (à l'exception d'une règle du chapitre 2, des règles 28 et 31, et de ce qui est spécifié à IC 18, Règles de sécurité) est à la discrétion du jury (DPI), pouvant aller d'une pénalité de 10% selon la règle 44.3(c) à la disqualification. »

15 **TEMPS LIMITE** (Modifie RCV 35, A4 et A5)

Les bateaux manquants à finir dans un délai de **30 minutes** après le premier bateau dans chaque classe ayant effectué le parcours et fini, seront classés DNF sans instruction.

16 **RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION**

16.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury situé près du bureau de course. Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite.

16.2 Le temps limite de réclamation est de **90 minutes** après que le dernier bateau du **Groupe Golf** a fini la dernière course du jour sur cette zone de course ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour.

16.3 Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant 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 près du bureau de course. Elles commenceront si possible à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.

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

16.5 Les infractions aux instructions 10, 11.2, 18 (sauf 18.6), 21, 23, 24, 25, 26, 27 et 28 ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1(a)). Les pénalités pour ces infractions peuvent plus légères qu'une disqualification si le jury le décide.

16.6 Le dernier jour de la régata, une demande de réparation ou de réouverture d'instruction doit être déposée :

a) dans le temps limite de réclamation si la partie demandant la réparation ou la réouverture d'instruction a été informée de la décision la veille,

b) pas plus de 30 minutes après que la partie demandant la réouverture a été informée de la décision ce même jour ou pour une demande de réparation pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée.

Ceci modifie les RCV 62.2 et 66.

16.7 Les décisions du jury international sont sans appel, conformément à la RCV 70.5.

17 **CLASSEMENT**

17.1 **3 courses** doivent être validées pour valider la compétition.

17.2 Quand **moins de 4 courses** ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total de ses courses.

Quand **4 courses ou plus** ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total de ses courses moins la plus mauvaise.

18 **REGLES DE SECURITE**

18.1 Un **émargement** sera mis en place (y compris lors d'un retour à terre signalé par un pavillon "AP/H ou N/H")

Pour des raisons de sécurité, la surveillance des compétiteurs sera strictement appliquée pendant toute la régata. Un représentant de chaque bateau devra signer une feuille d'émargement avant la sortie en mer, et une autre au retour au port. Des annonces pourront être faites par haut parleur. Cet émargement est situé près du bureau de course.

18.2 **L'émargement départ** sera ouvert **120 minutes** avant le signal d'avertissement.

L'heure limite pour cet émargement sera **l'heure de départ** de la première course du jour.

Normandy Sailing Week 2015

Un concurrent qui ne respecterait pas cette obligation recevra sans instruction une pénalité de **10%**, (calculée selon la RCV 44.3.c) à la première course du jour; Ceci modifie la règle RCV 63.1. Si un bateau décide de ne pas courir une course, il doit avertir le comité de course.

- 18.3 Heure limite pour l'émargement retour : **est 90 minutes** après l'arrivée du dernier concurrent dans la dernière course du jour du **groupe Golf** (ou 90 minutes après l'envoi des pavillons AP/H ou N/H sur l'eau).
Un concurrent qui ne respecterait pas cette obligation recevra sans instruction une pénalité de **10%**, (calculée selon la RCV 44.3.c) à la dernière course du jour ; Ceci modifie la règle RCV63.1
- 18.4 Après un retour à terre, et avant un nouvelle course, un émargement sera ouvert à l'affalé de l'Aperçu. Le nouveau signal d'avertissement ne pourra pas être fait avant **50 minutes**.
- 18.5 Un bateau qui abandonne doit le signaler dans la mesure du possible au Bateau du Comité de Course en hélant ou par VHF sur son Canal de course avant de quitter la zone de course. Il doit remettre une déclaration écrite d'abandon au bureau de course, immédiatement après être arrivé à terre.
- 18.6 Quitter le bateau en course
La RCV 47.2 est modifiée comme suit : « en course, si un bateau souhaite qu'un équipier plonge :
- a) le bateau ne doit pas faire route à une vitesse surface supérieure à 1 nœud
 - b) le skipper doit prévenir par VHF un bateau officiel juste avant qu'un équipier ne se mette à l'eau et doit rappeler dès qu'il est remonté à bord. Le délai entre les 2 appels ne doit pas excéder 10 minutes. En cas d'impossibilité de contact avec un bateau officiel, le skipper peut prévenir un concurrent proche, et, à la première occasion raisonnable, en informer un bateau officiel.
 - c) le skipper doit prendre toutes les mesures pour que cette manœuvre s'effectue dans des conditions de sécurité maximale.
- 18.7 Une VHF en état de fonctionnement est obligatoire à bord
- 18.8 Les **compétiteurs porteront les équipements individuels de flottabilité réglementaires pour cette épreuve à tout moment sur l'eau en navigation**. Le pavillon Y ne sera pas hissé.

19 PESEE ET REMPLACEMENT DE CONCURRENT ET PESEE

- 19.1 La liste d'équipage précisant les jours d'embarquement de chaque équipier, devra avoir été déposée avant l'heure limite d'inscription.
- 19.2 Aucune modification de la liste d'embarquement de chaque équipier, déposée lors de l'inscription, ne sera autorisée à l'exception d'un équipier blessé qui peut être débarqué. Le remplacement d'équipiers blessés est permis entre les courses suivant la demande faite au comité de course. Le remplaçant sera pesé aussitôt que possible si nécessaire. Le poids total de l'équipage ne doit pas dépasser le maximum autorisé et les exigences de classification doivent être satisfaites.
- 19.3 Tous les équipiers de la classe J80 doivent être pesés officiellement avant la fin des inscriptions le vendredi 12 juin à 12h00
- 19.4 Il n'y aura pas de pesée des concurrents de la classe First Class 7.5.

20 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 20.1 Toutes les voiles doivent être mesurées avant l'épreuve.
- 20.2 Les bateaux et leurs équipements autorisés par les règles de classe et les IC peuvent être vérifiées à tout moment par le jugeur d'épreuve.

21 PUBLICITE

Deux stickers fournis par l'organisation devront être collés de chaque côté de l'étrave et conservés durant toute l'épreuve.

22 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit:

Bateau comité-départ: arborant le pavillon **E, G ou K** de leur groupe.

Le bateau du jury : arborant un pavillon : Jury

Le bateau jugeur : arborant un pavillon : jugeur

Normandy Sailing Week 2015

Autres bateaux du comité: arborant le pavillon : Normandy Sailing Week

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.

24 EVACUATION DES DETRITUS

Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage (containers à terre)

25 LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU, REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT

25.1 Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régata sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course.

25.2 En urgence sur l'eau, des dommages ou du matériel perdu peuvent être réparés ou changés avec l'autorisation du comité de course donnée par VHF. Quand la requête est accordée, une demande doit être remplie avant l'heure limite du dépôt des réclamations au secrétariat du comité de course

26 EQUIPEMENTS DE PLONGEE

Il est permis de nettoyer la coque en immersion les jours de course. Il est interdit de nettoyer et de poncer sous la ligne de la flottaison si le bateau est mis à terre au cours de l'épreuve.

27 COMMUNICATION RADIO

Sauf urgence, un bateau ne doit pas effectuer des transmissions radio pendant qu'il est en course sauf avec le comité de course. Pendant qu'il est en course, un bateau ne doit pas recevoir de communication qui ne soit pas recevable par tous les bateaux. Cette restriction s'applique aux téléphones portables et ordinateurs.

28 PLACES AU PORT Tous les concurrents doivent être à leur place de ponton le vendredi 12 juin à 12h00. De retour au port, les bateaux resteront à la place qui leur a été désignée pendant la durée de la régata.

29 DECISION DE PARTICIPER

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité (voir RCV 4). En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

30 HORAIRES DES MAREES (heure locale TU+2) :

JOUR	COEFF	PM: heures	PM: hauteurs en m	BM: heures	BM: hauteurs en m
Jeudi 11 juin	62	06:23	7.00	00:49	2.45
		19:12	7.10	13:24	2.25
Vendredi 12 juin	63	07:38	7.10	02:04	2.35
	66	20:19	7.30	14:36	2.15
Samedi 13 juin	70	08:45	7.25	03:12	2.10
	74	21:19	7.50	15:41	1.95
Dimanche 14 juin	77	09:44	7.45	04:16	1.85
	81	22:11	7.65	16:44	1.80

Normandy Sailing Week 2015

ARBITRES DESIGNES :

Principal Race Officer :

Présidents du Comité de Course :

Adjointes au comité :

Jaugeur d'épreuve :

Président du Jury :

Jury

Roland GALLIOT

Antoine MERCIER :

Roland GALLIOT :

Patrick MAURIN :

Hervé CHASTEL

Yvon POUTRIQUET

Jean Luc GAUTHIER

groupe Kilo

groupe Golf

groupe Echo

group Golf

group Echo

Jean Claude BORNES

Margriet PANNEVIS

François CATHERINE

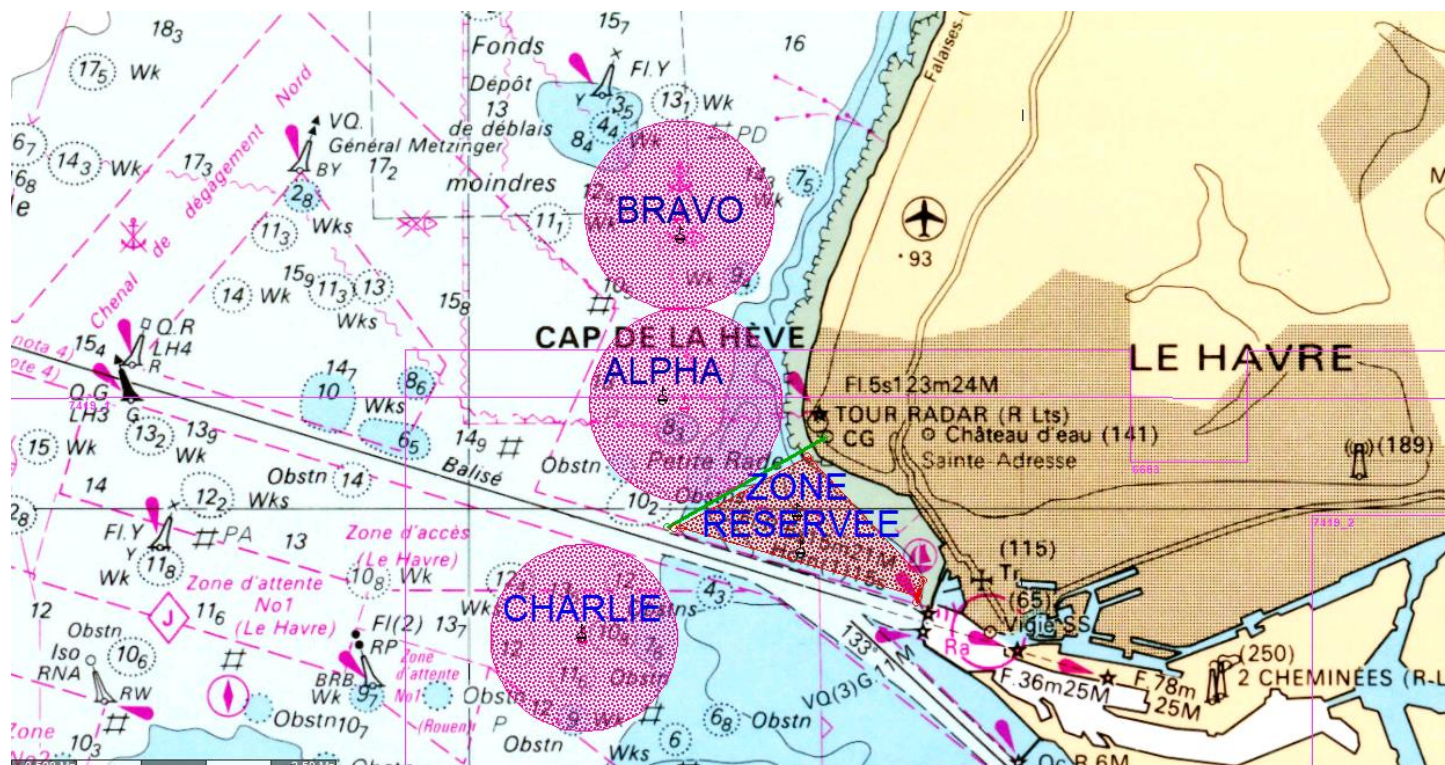
FRA

NED

FRA

ANNEXE A :

ZONES DE COURSE



ROND	POSITION DU CENTRE	DISTANCE DU PORT	CAP POUR LE CENTRE.
ZONE RESERVEE	Triangle entre: pylônes de la Hève, LH12 et le port		
ALPHA	49°30.78 N 000°02.58E	2.4M	310
BRAVO	49°32.24 N 000°02.50E	3.6 M	330°
CHARLIE	49°29.00 N 000°01.37 E	3.3 M	288°puis 210°

NOTE : Les bateaux doivent se maintenir à l'écart de la route du navire de dragage qui peut couper deux fois par jour les zones Alpha et Bravo.

ANNEXE B:

PARCOURS CONSTRUITS 1à 3 :

Marques

MARQUES	COULEUR
1, 2, 3a, 3b	Grosses bouées jaunes gonflables
Arrivée parcours N°1 et N°2	Petite bouée jaune gonflable
Changement de parcours	Grosse bouée verte gonflable

Les marques 1 et 2 seront à laisser et contourner à bâbord. La marque 3 est une porte que les concurrents devront franchir depuis la direction de la marque précédente et contourner l'une ou l'autre des marques 3a ou 3b.

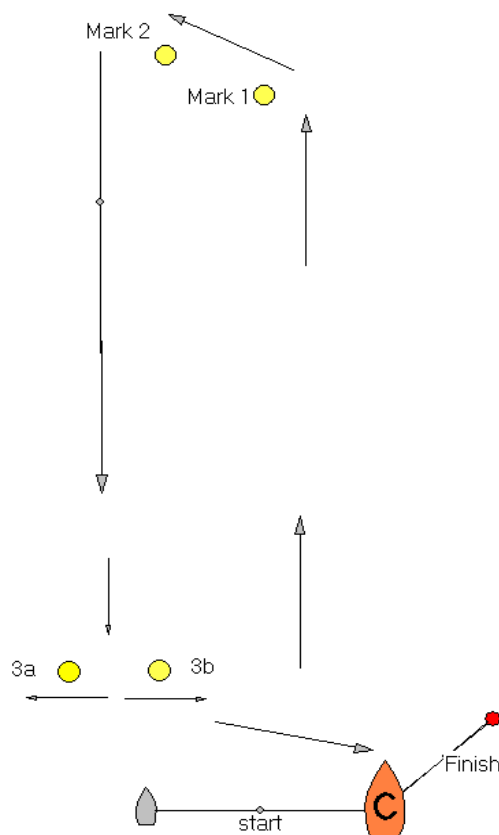
Parcours: (Les schémas ne sont pas à l'échelle)

N°1: Flamme 1: départ, 1, 2, marque 3b, arrivée

1 tour

N°2: Flamme 2: départ, 1, 2, porte 3a/3b, 1, 2, marque 3b, arrivée

2 tours

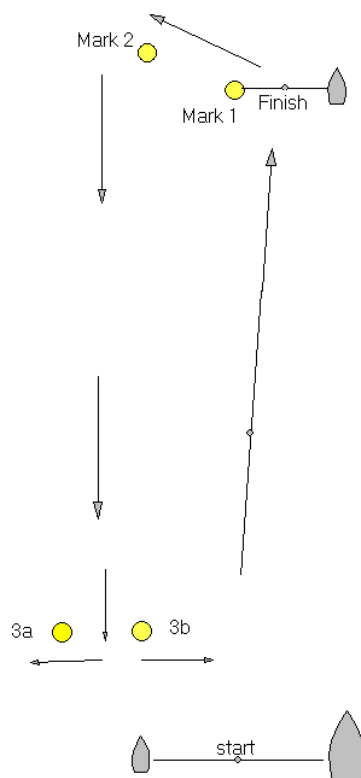


La ligne d'arrivée des parcours N°1 et N°2: sera entre un mât arborant un pavillon orange sur un bateau comité et une petite marque.

Normandy Sailing Week 2015

Parcours N°3: Flamme 3: départ, 1, 2, porte 3a/3b, 1, 2, porte 3a/3b, arrivée

3 tours

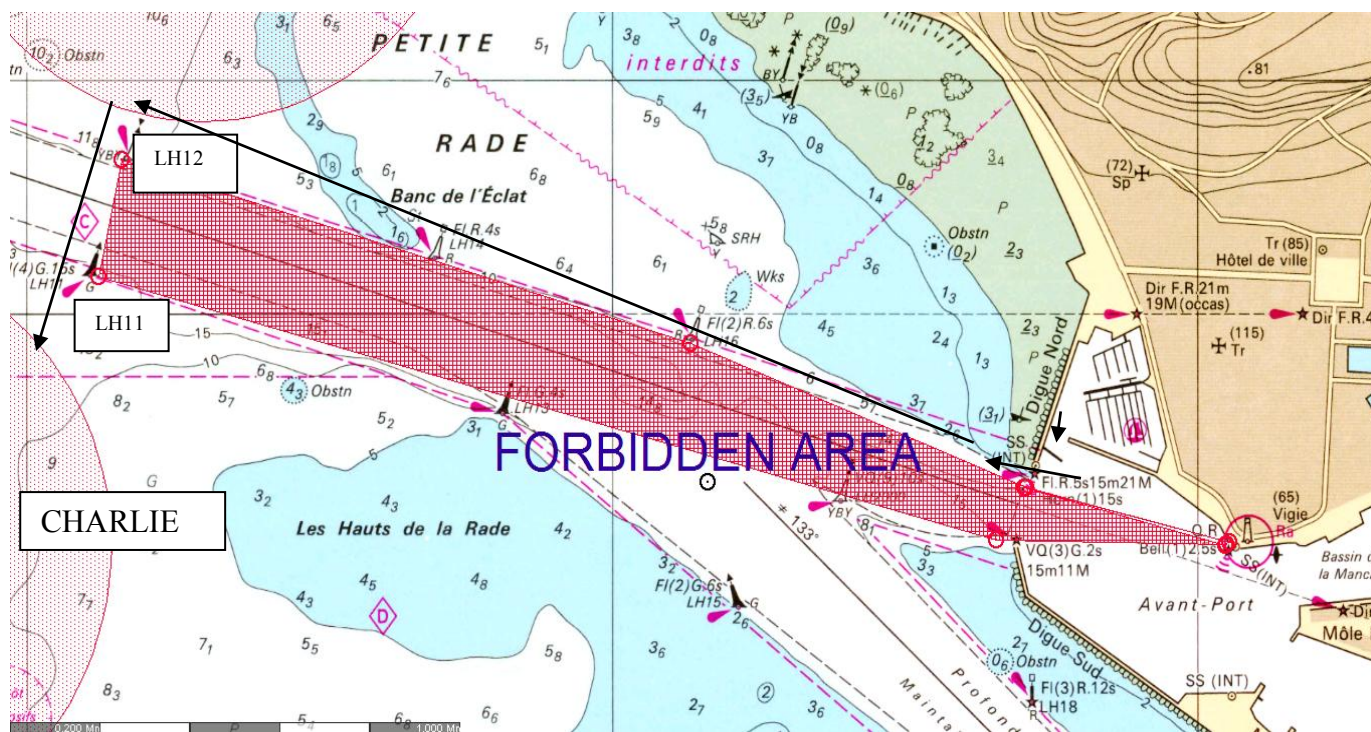


La ligne d'arrivée du parcours N°3: sera entre un mât arborant un pavillon orange sur un bateau comité et la marque N°1

ANNEXE D

ZONE INTERDITE :

En rouge sur le schéma.



Position approximative de LH12: cardinale ouest : $49^{\circ}29.9$ N et $000^{\circ}02.4$ E

Position approximative de LH11: latérale tribord : $49^{\circ}29.7$ N et $000^{\circ}02.3$ E

NOTE : Les bateaux laisseront la priorité au navire de dragage qui peut couper deux fois par jour les zones Alpha et Bravo.

ANNEXE E

REGLES D'EQUIPEMENT DES BATEAUX pour First Class 7.5

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).

- 1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de **1000 €** à l'ordre de Ligue de Voile de Haute Normandie.
- 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 le soir 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 Pavillon et combinaison de voile
 - Pas de pavillon : Choix des voiles libre
 - Pavillon « R » : Spi interdit
 - Pavillon « V » : Génois interdit
 - Pavillon « Q » : GV 1 ris
- 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, le skipper 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.

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'organisation, 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 Comité de Course.
- 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 l'autorisation du Comité de course, pendant les jours de courses, 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. 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 sauf le pataras.
- 2.13. Utiliser un winch pour régler l'écoute de grand voile, le pataras et le hale-bas.
- 2.14. Régler la tension des filières.
- 2.15. Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs, y compris les écoutes de spi.
- 2.16. Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.17. L'utilisation d'instruments électroniques autres que les montres.
- 2.18. Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.
- 2.19. libre

Normandy Sailing Week 2015

- 2.20. 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 grand écoute avec la poulie fixée au fond du cockpit et le halebas.
- 2.21. 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.
- 2.22. 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.
- 2.23. 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.
- 2.24. Une infraction à l'IC .E.2.20, 2.22 ou 2.23 ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des arbitres. Ceci modifie la RCV 60.1(a).
- 2.25. Protéger les filières avec des mousses afin de faciliter le rappel de l'équipage.
- 2.26. Utiliser le chariot après les quelques secondes au près après le départ.
- 2.27. Laisser le point d'amure de la GV libre sans dépasser la marque de jauge en tête de mât.
- 2.28. S'accrocher aux haubans (galhaubans et bas-haubans) et aux filières pour faciliter la bascule du bateau.
- 2.29. Emporter une manivelle supplémentaire.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

- 3.1 Embarquer les équipements suivants :
 - (a) Les 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
 - (g) manilles et manillons
 - (h) velcro
 - (i) chaise de calfat ou boudrier
- 3.2. Utiliser les éléments 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
- 3.3 Fixer un système de blocage de l'écoute de spi sur l'étrave à condition qu'il n'excède pas 100mm et ne nécessite aucune réparation après avoir enlevé.
- 3.4 Bloquer la drisse de spi dans un taquet d'écoute de foc, en passant au préalable la drisse par la base du winch.
- 3.5 Ouvrir le capot en course mais seulement pour une courte période, de manière à récupérer un matériel immédiatement nécessaire. Le capot devra être refermé et verrouillé immédiatement après.
- 3.6 Deux équipiers maximum peuvent se tenir aux lowers pendant la bascule du bateau. Ils devront garder leurs pieds à l'intérieur des filières et en contact avec le pont du bateau.
- 3.7 Utiliser un Cunningham. Celui-ci devra comporter un brin 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.
- 3.8 Régler la tension des « lowers ». à la discrétion des équipages. Ils devront être à poste en permanence.
- 3.9 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.

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 CC, 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
 - (c) relâcher la tension du pataras

Normandy Sailing Week 2015

- 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.
- 4.7 Saisir les voiles sur le mât au moyen du matériel fournis par l'organisateur.
- 4.8 Régler les voiles d'avant en utilisant uniquement le winch situé du côté de l'écoute utilisée pour régler la voile.
- 4.9 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.

LISTE des EQUIPEMENTS FIRST CLASS 7.5

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 EQUIPEMENTS DES VOILES

Grand voile et jeu de lattes
Petite voile d'avant
Grand voile d'avant
Spinnaker
Une manivelle de winch
Un tangon de spinnaker
Deux écoutes de spinnaker
Deux écoutes de voile d'avant
Une amure de spi
Une écoute de grand voile
Un stick
Chariots de Génois

EQUIPEMENTS DE SECURITE

Gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage (à la charge des équipages)

Seau et amarre
Bidon de sécurité
Pompe de cale

SYSTÈME DE MOUILLAGE

Ancre et chaîne
Ligne de mouillage
Deux pare battages