



INSTRUCTIONS DE COURSE

VERSION 10/06/2021

PRO SAILING TOUR

SAISON 1

2021



1. REGLES

1.1. La régates sera régie par :

- 1.1.1. Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV), modifiées dans l'avenant à l'avis de course, et affichées en Annexe des IC.
- 1.1.2. La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2 modifiées. Les horaires sont précisés dans l'Annexe PARCOURS de chaque Episode.

1.2. Pour les règles du Pro Sailing Tour 2021 :

- « Umpire » désigne un arbitre sur l'eau chargé de juger directement les courses.
- « Concurrent » et « chef de bord » font référence à une personne participant à la compétition du Pro Sailing Tour.
- « Episode » regroupe l'ensemble des courses organisées dans une même ville.
- « Bateau accompagnateur » désigne tout bateau accrédité arborant un pavillon fourni par l'organisation.

1.3. Règles complémentaires [DP]

Il est rappelé aux concurrents qu'ils :

- 1.3.1. Ne doivent pas, conformément à l'article 10.j du RIPAM, gêner les autres navires lorsqu'ils naviguent dans les chenaux.
- 1.3.2. Doivent rigoureusement respecter toutes les zones interdites à la navigation et/ou réglementées, y compris pour tous les bateaux qui accompagnent les concurrents (bateaux accompagnateurs, VIP, Spectateurs, presse, etc.).
- 1.3.3. Doivent respecter les règles en vigueur dans les différents ports/plages et se conformer aux consignes de la direction de course.

1.4. Jury

Un jury national sera constitué conformément aux règlements fédéraux et sera présent toute la durée de chaque épisode. Ses décisions seront sans appel conformément à la décision du BE de la FFVoile en date du 10.04.2021.

2. PC COURSE

2.1. Emplacement

Le PC Course sera situé à l'adresse indiquée ainsi que les horaires, dans le programme de chaque Episode.

2.2. Coordonnées :

L'adresse mail du PC Course est la suivante : yachtsconsulting@gmail.com
Le numéro de téléphone du PC Course +33 06 11 57 43 56 et +33 06 22 19 12 30

3. AVIS AUX CONCURRENTS [NP]

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau d'affichage officiel situé au PC Course **à la base de vie (camion podium)**, et seront répétés sur le tableau électronique consultable sur le site internet de l'évènement.

4. MODIFICATIONS AUX DOCUMENTS DE COURSE [NP]

Chaque modification aux documents de course, incluant toute modification signalée lors des briefings, sera affichée sur le tableau d'affichage officiel et si possible sur le tableau électronique consultable sur le site internet de l'évènement au plus tard 30 minutes avant l'heure du premier signal d'avertissement du jour indiqué dans l'article 6 des IC, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

- 4.1. Des modifications orales aux instructions de course pourront être données sur l'eau. Dans ce cas, le comité de course informera par VHF chaque bateau qui devra accuser réception.

5. SIGNAUX FAITS A TERRE

Quand le pavillon « APERCU » est envoyée à terre, le signal d'avertissement sera fait dans un délai raisonnable après l'amené de ce pavillon. Ceci modifie Signaux de course.

6. PROGRAMME DES COURSES

6.1. Programme

Le programme de chaque Episode sera défini dans l'avenant « Programme Episode » de l'avis de course (article7).

6.2. Le dernier jour de chaque Episode, l'heure du dernier signal d'avertissement sera indiquée dans l'avenant « Programme Episode ».

6.3. En cas de circonstances exceptionnelles, la direction de course, en accord avec le comité de course, pourra modifier ou annuler le programme de l'Episode.

7. PAVILLON DE CLASSE

7.1. Pour tous les parcours DEFI 24 HEURES et INSHORE (Côtiers et Construits), le pavillon de classe sera un pavillon avec le logo OCEAN FIFTY.

8. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini dans l'annexe Parcours.

9. LES PARCOURS

9.1. Parcours DEFI 24 HEURES

Pour chaque Episode, un(des) parcours prévisionnel(s) est(sont) décrit(s) dans l'Annexe Parcours du programme de l'Episode. Le parcours définitif sera communiqué au plus tard lors du briefing Skipper.

Au plus tard avec le signal d'avertissement, le comité de course affichera le cap compas approximatif de la première marque et la longueur approximative du premier bord.

9.1.1. Marque de dégagement

Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra un pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra un pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie « Signaux de course »).

9.1.2. Réduire le parcours (Pavillon S)

Le comité de course peut réduire le parcours après le départ en application de la RCV 32.1 ou en fonction des impératifs de l'AO.

Les marques de parcours définies avec un astérisque * dans l'Annexe Parcours signifie que le comité de course, après avoir notifié chaque concurrent préalablement, peut raccourcir le parcours à cette marque. Dans ce cas les concurrents contournent ladite marque du côté requis et rejoignent la ligne d'arrivée directement. Seule les marques avec un * peuvent faire l'objet de cette procédure. Toutes les autres marques de parcours à la suite d'une telle procédure n'ont plus rang de marque de parcours.

Chaque bateau recevra une information via WhatsApp / texto ainsi que par email aux coordonnées mentionnées par chaque skipper lors de l'inscription. Ce message sera transmis au plus tard 4 heures avant de parer ladite marque et/ou avant de parer la marque précédente.

A cet effet chaque bateau devra s'assurer que ses moyens de communication à bord et les logiciels de messagerie puissent recevoir les emails en provenance de la direction de course yachtsconsulting@gmail.com. La non réception d'un email de la direction de course en provenance de cette adresse ne pourra donner lieu à une réparation.

9.2. Parcours INSHORE – (CÔTIERS et CONSTRUITS)

Les parcours INSHORE sont décrits en annexe Parcours des IC.

10. MARQUES

10.1. La marque de départ est une bouée ORANGE.

10.2. La marque d'arrivée est une bouée VERTE.

10.3. Parcours DEFI 24 HEURES ET INSHORE :

Les positions géographiques approximatives des marques de parcours sont indiquées dans l'annexe Parcours de l'Episode. La marque de dégagement est une bouée gonflable ORANGE.

10.4. Parcours CONSTRUITS :

Les marques de parcours sont décrites en annexe Parcours.

10.5. LE DEPART

Les départs seront donnés selon la RCV 26 modifiée comme suit :

10.5.1. Pour tous les parcours :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
5	Pavillon de Classe OCEAN FIFTY	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon « I », « P », « U », « Noir »	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

10.6. 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.

10.7. Ligne de départ

10.7.1. La ligne de départ sera entre le mat arborant un pavillon ORANGE sur le bateau du comité de course et le côté parcours de la marque ORANGE.

10.7.2. Une marque « Inner » (petite bouée ROUGE) pourra être mouillée à proximité de l'axe de la ligne. Cette marque a alors rang de marque de départ et devra être laissée du même côté que le bateau comité. Il est interdit de passer entre cette marque et le bateau comité.

10.7.3. Un bateau qui passerait entre cette marque et le bateau comité devra réparer en contournant le bateau comité avant de revenir prendre le départ. S'il ne le fait pas, il sera disqualifié par les umpires conformément à l'IC 12.1.3 c ou 12.2.2 c.

10.8. Rappels [NP]

10.8.1. 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 72. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

10.8.2. Les bateaux UFD ou BFD devront quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible. Les umpires pourront relayer l'appel VHF du comité de course en pointant un pavillon noir, avec un coup de sifflet, vers le bateau identifié jusqu'à ce qu'il quitte la zone de course.

10.9. Fermeture de la ligne de départ

Pour tous les types de parcours : un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 5 minutes après son signal de départ sera classé DNS. Ceci modifie les RCV A4 et A5.

11. L'ARRIVEE

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

11.1.1.1. Ligne d'arrivée du DEFI 24 h : cf. Annexe PARCOURS de l'Episode

11.1.1.2. Ligne d'arrivée côtiers : la ligne d'arrivée est définie entre le mât du bateau comité arborant un pavillon bleu et la marque d'arrivée bouée gonflable verte.

11.2. Pour les parcours INSHORE, après l'arrivée du dernier bateau ayant effectué le parcours et fini, un bateau umpire restera stationné à proximité du bateau comité/arrivées pendant 2 minutes.

12. SYSTEME DE PENALITE

12.1. Parcours DEFI 24 HEURES :

12.1.1. Arbitrage :

12.1.1.1. Pour les parcours DEFI 24 HEURES, le jugement semi-direct sera assuré par les umpires du départ jusqu'au franchissement de la marque de dégagement.

12.1.1.2. Après que chaque bateau ait passé la marque de dégagement et jusqu'à la ligne d'arrivée, le jugement semi-direct cessera, et les umpires quitteront la zone de course lorsque le dernier bateau aura passé la marque.

12.1.1.3. En cas d'absence de marque de dégagement, l'arbitrage semi-direct par les umpires sera assuré du départ jusqu'à 30 minutes après le départ.

12.1.1.4. Si les umpires l'estiment nécessaire, le jugement semi-direct pourra être prolongé au-delà des 30 minutes après le départ. En ce cas, une annonce VHF canal 72 informera les bateaux de la fin de ce jugement semi-direct.

12.1.2. Réclamations entre bateaux en jugement semi-direct :

Voir procédure selon IC 12.2 ci-dessous. Arborer le pavillon Y (et le pavillon rouge en cas d'application de IC 14.1 et IC 14.2)

12.1.3. Réclamations entre bateaux sans jugement semi-direct (application du chapitre 5 des RCV) :

Voir procédure selon IC 14.2 ci-dessous. Arborer le pavillon rouge en cas d'application de IC 14.1 et IC 14.2.

12.2. Parcours INSHORE (CÔTIERS et CONSTRUIITS) :

12.2.1. Réclamations entre bateaux :

Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 des RCV pour un incident dans lequel il est impliqué ou selon la RCV 31, 44 modifiée. Dans ce cas, il doit hélér « proteste » et arborer visiblement un pavillon Y (de dimensions minimums de 30x30cm) à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation jusqu'à une décision des umpires ou jusqu'à ce que le bateau réclamé effectue une pénalité. Un bateau impliqué dans un incident peut répondre en effectuant rapidement la pénalité correspondante. Un bateau qui réclame selon cette IC n'a pas droit à une instruction (ceci modifie la RCV 60).

12.2.2. Si aucun bateau n'effectue de pénalité, un umpire doit signaler sa décision de la façon suivante :

- a. Un pavillon vert avec un signal sonore : « Pas de pénalité ».
- b. Un pavillon rouge avec un signal sonore : « Une pénalité est donnée ». L'umpire héléra ou désignera chaque bateau pénalisé. Le pavillon rouge restera arboré jusqu'à ce que la pénalité ait été effectuée.
- c. Un pavillon noir avec un signal sonore : « Un bateau est disqualifié ». L'umpire héléra ou désignera le bateau disqualifié. Le bateau identifié devra quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible.
- d. Les umpires pourront doubler les signaux par une annonce VHF canal 72.

12.2.3. Pénalités à l'initiative des umpires :

Un umpire peut pénaliser un bateau sans réclamation d'un autre bateau lorsque le bateau :

- a. enfreint la RCV 31, 44 modifiée et n'effectue pas de pénalité
- b. enfreint l'IC 1.3,
- c. obtient un avantage malgré une pénalité effectuée
- d. enfreint délibérément une règle
- e. commet une infraction à la sportivité
- f. manque à effectuer une pénalité lorsque requis par un umpire.

L'umpire peut lui imposer une ou plusieurs pénalités devant être effectuées selon la RCV 44.2 modifiée ou le disqualifier. Si le bateau est disqualifié, il devra quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible.

12.2.4. Si la pénalité n'est pas effectuée, le bateau désigné sera disqualifié selon l'IC 12.2.2(c).

12.2.5. Un bateau ne doit pas contourner ou passer une marque du mauvais côté. S'il le fait, il peut corriger son erreur conformément à la RCV 28.2 seulement avant de contourner ou passer la marque suivante ou avant de finir. Si ce bateau ne corrige pas son erreur avant de contourner ou passer la marque suivante ou avant de finir, un umpire peut disqualifier ce bateau conformément à l'IC 12.2.2(c).

12.2.6. Une décision, action ou absence d'action des umpires ne pourra donner motif à une demande de réparation ou à une demande de réouverture de la part d'un bateau. [NP]

12.2.7. Les bateaux umpire peuvent se positionner en tout point de la zone de course. [NP]

12.3. Une réclamation du jury selon la RCV 60.3(a)(1) pourra être déposée contre un bateau impliqué dans un incident ayant fait l'objet d'une action des umpires, si le jury estime que cet incident peut avoir causé une blessure ou un dommage sérieux.

12.4. Barème des pénalités [DP] : Ce tableau donne le minimum de pénalité que le jury doit appliquer tout au long de l'épreuve, il peut également augmenter la pénalité jusqu'à la disqualification.

En cas d'infraction à une IC comportant la mention [DP] non listée dans le tableau ci-dessous, la pénalité pourra être inférieure à une disqualification.

	Infractions	Pénalités minimum
12.4.1	Sauf décision des umpires sur l'eau ou autorisation de la direction de course, infraction à l'IC 1.3	1 point à DSQ sur la course la plus proche de l'infraction.
12.4.2	Sauf dérogation accordée par le jury pour un cas de force majeure, non-conformité de la composition de l'équipage à l'AC 4.5.	4 points sur le classement de la journée.
12.4.3	Non-conformité aux règles de classe et de jauge (Equipements)	5 points sur le classement de la journée.
12.4.4	Non-respect de l'affichage de la publicité fournie par l'AO (Avis course article 6.1) sauf autorisation de la direction de course	1 point sur le classement de la journée

12.5. Le score d'un bateau pénalisé en points est le score qu'il aurait reçu sans cette pénalité, diminué du nombre de points correspondant. Cependant, il ne doit pas recevoir moins de points que pour DSQ (à l'exception de DNE).

Un bateau enfreignant une règle dans plus d'un incident doit recevoir une pénalité pour chaque incident, toutefois un bateau ne peut recevoir un nombre de points inférieur à DSQ (à l'exception de DNE).

12.6. Les actions suivantes de la part des barreaux et/ou membres d'équipage en course pourront être considérées comme une infraction à l'esprit de sportivité selon 12.2.3(e) et pourront entraîner une pénalité de la part d'un umpire :

- Tentatives verbales excessives pour exercer des pressions, conseiller ou influencer les décisions des umpires.
- Objection répétitive ou continue à une décision d'umpire (verbale ou autre),
- Insulter les umpires avant ou après une décision (voir également call MR M4).
- Les infractions à cette IC peuvent aussi être transmises au Jury. La pénalité est à la discrétion du Jury et peut comprendre l'exclusion de toute participation ultérieure à l'épreuve. Les infractions graves à cette IC pourront être communiquées au jury par l'AO pour une action selon la RCV 69. [DP]

13. TEMPS CIBLES ET TEMPS LIMITES

13.1.

PARCOURS	TEMPS CIBLE	TEMPS LIMITE POUR FINIR POUR LE PREMIER	TEMPS LIMITE POUR FINIR APRÈS LE PREMIER
DEFI 24 heures	24 heures	30 heures	4 heures
INSHORE COTIERS	2 heures	2 heures et 30 minutes	30 minutes
INSHORE CONSTRUITS	45 minutes	60 minutes	10 minutes

13.2. Les bateaux ne finissant pas avant la fin de ces temps limites seront classés DNF. Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5.

14. RECLAMATIONS

14.1. Pour les parcours DEFI 24 HEURES, à partir de la fin du jugement direct, tout bateau qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau doit en informer le comité de course au plus tard au franchissement de la ligne d'arrivée ou de son abandon. Le pavillon rouge devra rester arboré jusqu'à l'accusé de réception VHF du bateau réclamé et du comité de course.

14.2. Pour les parcours DEFI 24 HEURES ET INSHORE, tout bateau qui a l'intention de réclamer contre un autre pour non-respect d'une zone interdite à la navigation et/ou réglementée doit arborer visiblement un pavillon rouge (de dimension minimum 30x30cm), le prévenir par VHF au moment de l'infraction et en informer le comité de course. Le pavillon devra rester arboré jusqu'à l'accusé de réception VHF du bateau réclamé et du comité de course.

14.3. Pour les parcours INSHORE (CÔTIERS et CONSTRUITS), tout bateau qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que celles mentionnées à l'IC 12.2.1 doit arborer visiblement un pavillon rouge (de dimension minimum 30x30cm) et informer le bateau umpire stationné à proximité du bateau comité à l'arrivée pendant 2 mn après l'arrivée du dernier bateau. Le jury doit repousser le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire. Les réclamations n'ont pas besoin d'être faites par écrit. Le jury peut recueillir les témoignages et mener l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.

14.4. Les formulaires de réclamations sont disponibles **à la base de vie (camion podium)**. Les réclamations ou les demandes de réouverture doivent y être déposées au plus tard une heure après l'heure d'arrivée du dernier bateau classé dans la dernière course du jour ou une heure après l'heure de fermeture de la ligne d'arrivée selon ce qui est le plus tard.

14.5. Pour le DEFI 24 heures, en cas d'arrivée des bateaux avant 08h00, les réclamations ou les demandes de réouverture doivent être déposées **à la base de vie (camion podium)** entre 09h00 et 09h30 au plus tard le jour de l'arrivée.

14.6. Seules les RCV 1.1 et 62.1(c) pourront donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la RCV 60.

14.7. Des avis seront affichés sur le tableau officiel d'information et répétés si possible sur le tableau électronique, au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation, pour informer les concurrents des lieux et heures des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins.

15. CLASSEMENTS

15.1. Classement de chaque course validée avec système de points à maxima :

Le nombre de points attribués au premier sera le nombre d'inscrits à l'Episode + 1 point, puis le nombre de points attribués pour les bateaux suivants va en décroissant. Pour exemple si 6 bateaux inscrits à un Episode :

- Le 1^{er} marque 7 points
- Le 2^{ème} marque 6 points
- Le 3^{ème} marque 5 points
- Le 4^{ème} marque 4 points
- Le 5^{ème} marque 3 points
- Le 6^{ème} marque 2 points

15.1.1. Un bateau qui a été disqualifié dans un incident aboutissant à l'abandon d'un autre bateau suite à blessure ou dommage sérieux sera classé DNE sans instruction pour la course durant laquelle s'est produit l'incident ainsi que pour les courses du même Episode où le bateau ayant subi la blessure ou le dommage sera classé DNC en raison de cette blessure ou de ce dommage. Si le jury l'estime nécessaire, cette décision sera prise à l'issue d'une instruction sur l'eau. Sinon, cette décision sera prise sans instruction. Le jury pourra prolonger cette décision sur les Episodes suivants à l'issue d'une instruction en cas de circonstances exceptionnelles. Ceci modifie la RCV 63.1.

15.1.2. **Les bateaux classés RET / OCS / DSQ / DNE / BFD / DNC / NSC / DNS / DNF marquent 1 point.**

15.1.3. Les bateaux à égalité dans une course recevront le nombre de points de la place pour laquelle ces bateaux sont à égalité. Ceci modifie la RCV A7.

15.1.4. Coefficients :

- (a) Le Défi 24 Heures est affecté d'un coefficient 3,
- (b) Tous les parcours INSHORE (côtiers et Construits) sont affectés d'un coefficient 1.

15.1.5. Aucune course ne peut être retirée pour le classement général de l'Episode,

15.1.6. 2 courses devront être validées pour valider chacun des Episodes du Pro Sailing Tour 2021,

15.2. Classement général d'un Episode validée avec système de points à maxima

Le classement général de l'Episode est obtenu par addition des points obtenus sur toutes les journées de course. Le bateau avec le plus grand nombre de points est classé 1^{er}. Le nombre de points alloués au premier se fait sur la base du nombre de bateaux inscrits à l'Episode + 1 point, puis le nombre de point attribué pour les bateaux suivants va en décroissant. Pour exemple si 6 bateaux inscrits à un Episode :

- Le 1^{er} marque 7 points
- Le 2^{ème} marque 6 points
- Le 3^{ème} marque 5 points
- Le 4^{ème} marque 4 points
- Le 5^{ème} marque 3 points
- Le 6^{ème} marque 2 points

15.3. Classement du ProSailingTour 2021

- a. Le vainqueur du pro Sailing Tour sera le bateau ayant le plus grand nombre de points au classement général à l'issue de la Finale,
- b. Chaque Episode est affectée d'un coefficient 1,
- c. La Finale Toulon – Brest est affectée d'un coefficient 3,
- d. Chaque Episode compte pour le classement général,
- e. Si un Episode n'a pas lieu, ou si il n'est pas validé, aucun point n'est attribué pour ledit épisode.
- f. En cas d'égalité à l'issue de la finale, l'annexe A8 sera utilisée pour départager les égalités en remplaçant en A8.1, « les scores de chaque bateau dans chaque course » par « les scores de chaque bateau dans chaque Episode » (ceci modifie RCV A8.1)

16. REGLES DE SECURITE

La direction de course sera joignable en permanence :

- Téléphone portable +33 06 11 57 43 56 et +33 06 22 19 12 30
- Email yachtsconsulting@gmail.com

16.1. Abandon [DP]

Un bateau qui abandonne doit prévenir le comité de course aussitôt que raisonnablement possible.

16.2. Equipement individuel de flottabilité [DP]

La règle 40.2 pourra s'appliquer.

16.3. Equipement individuel de protection

- 16.3.1 Le port d'un vêtement ou d'un EIF de protection contre les chocs est recommandé.
- 16.3.2 Le port du gilet de sauvetage est obligatoire pour tous les équipiers du coucher du soleil au lever du soleil pour les courses au large (DEFI 24 heures – FINAL).(NP)

16.4. Utilisation de la VHF – Autre moyen de géolocalisation [NP] [DP]

- 16.4.1. Les bateaux sont responsables du bon fonctionnement de leur VHF ; ils doivent veiller le canal de la course du départ sur l'eau au retour à terre.
- 16.4.2. Des balises de positionnement seront fournies par l'AO aux bateaux, et installées selon les consignes données par la direction de course.
- 16.4.3 Le transpondeur AIS doit être correctement programmé et en service (en mode TX / RX) en permanence lors de toutes les courses.

16.5. Matériel de sécurité à bord

- Une balise AIS individuelle pour chaque équipier,
- Une combinaison de survie pour chaque équipier,
- Eléments énergétiques dans le bidon de survie non obligatoire,
- Le bidon d'eau de survie sera plombé en position et fermeture pour la course défi 24h
- Le container de survie sera plombé en position pour la course défi 24h
- Le radeau de survie sera plombé en position durant tout l'épisode
- Les trackers GEORACING fournis par l'organisation,
- Peuvent être débarqués pour les courses inshore :
 - les TPS,
 - le bidon d'eau de survie,
 - le container de survie (à l'exception des fusées)
 - Le tracker GEORACING dédié au DEFI 24 h,

17. REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT – CONTRÔLE – VERIFICATION – ASSISTANCE TECHNIQUE

17.1. Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles. Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé. A partir de ce moment, aucune assistance extérieure n'est autorisée avant le contrôle.

17.2. Un bateau doit être conforme aux règles depuis le premier jour des courses de l'épisode à 09h00 jusqu'au dernier jour des courses de l'épisode à 18 heures. En cas d'infraction aux règles constatée par le comité technique entre les courses, le jury pourra pénaliser le bateau en infraction sur la dernière course validée comptant pour le classement de l'épisode. [DP]. Un contrôle des feux sera effectué la veille du premier jour des courses de chaque épisode entre 19 heures à minuit.

17.3. Quand il n'y a pas de course, les bateaux doivent rester aux emplacements définis dans le programme de l'épisode sauf en cas d'autorisation écrite préalable de la direction de course. [NP] [SP]

18. PUBLICITE [NP] [SP]

Les bateaux doivent porter la publicité fournie par l'AO, conformément aux règles de Classe.

19. BATEAUX OFFICIELS

- Le bateau du comité de course arbore une oriflamme bleu marine lettrage blanc COMITE de COURSE.
- Le bateau de la direction de course arbore une oriflamme noire lettrage blanc DIRECTION COURSE.
- Les bateaux Umpires arborent une oriflamme jaune lettrage noir UMPIRE.
- Les bateaux sécurité plan d'eau arborent une oriflamme rouge lettrage blanc SECURITE.
- Les bateaux Medias arborent une oriflamme rose lettrage blanc MEDIAS.
- Le bateau TV – drone arbore une oriflamme noire lettrage blanc Pro Sailing Tour CANAL+
- Les bateaux de l'Organisation arborent une oriflamme verte lettrage blanc ORGANISATION.
- Les bateaux Assistance ou Accompagnateur des Teams arborent une oriflamme blanche lettrage noir TEAM.

20. EVACUATION DES DETRITUS [NP] [DP]

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

21. COMMUNICATIONS [DP] [NP]

Sauf en cas d'urgence, un bateau qui est en course ne doit ni émettre ni recevoir de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

Les équipages pourront embarquer un smartphone et/ou une tablette tactile, utilisable seulement en émission, destinés à alimenter les réseaux sociaux.

Pour toutes les courses à courir, un media man pourra être embarqué sur chaque bateau.

22. REMISE DES PRIX

La présence de tout l'équipage aux remises des prix est obligatoire.

Le programme des remises des prix fera l'objet d'un avenant Programme à l'Avis de Course pour chaque Episode.



Annexe Comité d'Organisation - Arbitres
--

Le comité d'organisation

DIRECTION GENERALE
Directeur PRO SAILING TOUR Julien MAURIAT

DIRECTION de COURSE
Directeur de course Gilles CHIORRI

Les Arbitres

COMITE DE COURSE
Présidente du comité de course Carole JAOUEN

COMITE TECHNIQUE
Présidente du comité technique Nathalie MONIER

Jury

Chef Umpire Thierry POIREY
Umpire 1 Corinne AULNETTE
Umpire 2 Marc BOUET

Annexe Parcours CONSTRUITS

Description des marques :

La marque de départ est une bouée gonflable ORANGE

La marque Inner est une petite bouée gonflable ROUGE ou ORANGE

la porte 1 est une porte avec 2 bouées gonflables ORANGE 1A et 1B

la porte 2 est une porte avec 1 bouée gonflable ORANGE 2A et 1 bouée gonflable VERTE 2B

la marque d'arrivée est une bouée gonflable VERTE

Annexe Bateaux Assistance ou Accompagnateurs - « Bateaux Accrédités »
--

1. Un bateau Assistance ou Accompagnateur de Team d'un ou plusieurs bateaux concurrents doit avoir été accrédité par l'AO et arborer sur l'eau l'oriflamme blanche lettrage noir TEAM qui lui a été remis. Il doit remplir le formulaire d'accréditation, précisant notamment à quel(s) Team(s) il est rattaché.
2. Cette annexe s'applique à tout moment pendant que tous les bateaux accrédités sont sur le site du Pro Sailing Tour.
3. Tous les bateaux accrédités doivent respecter les consignes de la direction de course.
4. Tous les bateaux accrédités doivent respecter les consignes de l'AO pour les mises à l'eau, sorties de l'eau et le stationnement de leur remorque.
5. Tous les bateaux accrédités doivent avoir à bord tout l'armement de sécurité requis par la réglementation.
6. Pour tous les bateau accrédités, le port du gilet de sauvetage est obligatoire pour toutes les personnes embarquées. Le pilote doit utiliser le coupe circuit.
7. La veille du canal de course est obligatoire pour les bateaux accrédités.
8. Les bateaux accrédités doivent respecter les zones de course réservées, conformément aux instructions de la direction de course.

9. Pour tous les parcours :

Sauf consignes verbales de la direction de course sur l'eau, les bateaux accrédités doivent se trouver 100 mètres sous une ligne parallèle à la ligne de départ depuis le signal préparatoire jusqu'à ce que tous les bateaux en course aient quitté la zone de départ ou jusqu'à ce que la course soit retardée, annulée ou qu'un rappel général ait été signalé.

Ensuite, les bateaux accompagnateurs doivent rester en arrière à une distance minimum de 100 mètres du dernier concurrent de la flotte ou à 100 mètres à l'extérieur du bateau le plus extérieur de la flotte, sauf autorisation spéciale du comité de course ou de la direction de course.

De plus, les bateaux Accompagnateurs naviguant à plus de 5 nœuds doivent rester au moins à 150 mètres de tout bateau en course,

AVENANT N° 1 AVIS DE COURSE PRO SAILING TOUR

Annexe – Modifications aux Règles de Course à la Voile

- A1.1** Conformément à la décision du Bureau Exécutif du 10 avril 2021, à la prescription fédérale à la RCV 86.3, cette compétition utilisera les Règles de Course à la Voile modifiées détaillées ci-dessous.
- A1.2** Quand un bateau soumis à ces Règles rencontre un bateau qui n’y est pas soumis, il doit respecter les Règles de Course à la Voile.
- A1.3** Modification aux règles

Définition	<p>La définition de Finir est supprimée et remplacée par :</p> <p>Finir Un bateau <i>finir</i> quand une partie quelconque de ses coques coupe la ligne arrivée depuis le côté parcours après avoir terminé toutes pénalités. Cependant, il n'a pas <i>fini</i> si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) reçoit une pénalité d'un umpire, (b) effectue une pénalité selon la règle 44, (c) corrige une erreur selon la règle 28.2 commise sur la ligne, ou (d) continue d'<i>effectuer le parcours</i>.
Définition	<p>La définition de Place à la marque est supprimée et remplacée par :</p> <p>Place à la marque Place pour un bateau pour naviguer sur sa <i>routenormale</i> pour contourner ou passer la <i>marque</i> du côté requis.</p>
Définition	<p>La définition <i>Route libre derrière</i> et <i>route libre devant</i> ; engagement est supprimée et remplacée par :</p> <p>Un bateau est <i>en route libre derrière</i> 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. Cependant un bateau avec une de ses coques entre les coques de l'autre bateau est <i>en route libre derrière</i>. L'autre bateau est <i>en route libre devant</i>. Ils sont <i>engagés</i> quand aucun des deux n'est <i>en route libre derrière</i>. Cependant ils sont aussi <i>engagés</i> quand un bateau situé entre eux établit un <i>engagement</i> sur les deux.</p>
RCV 7	<p>Ajouter une nouvelle règle 7 :</p> <p>7 DERNIER POINT DE CERTITUDE Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.</p>
RCV 13	La règle 13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD est supprimée.
RCV 17	La règle 17 SUR LE MEME BORD, ROUTE NORMALE est supprimée

RCV 18	<p>Supprimer la règle 18 et remplacer par :</p> <p>18 PLACE A LA MARQUE</p> <p>18.1 Quand la règle 18 s'applique</p> <p>La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une <i>marque</i> du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la <i>zone</i>. Cependant, elle ne s'applique pas entre un bateau s'approchant d'une <i>marque</i> et un autre la quittant. La règle 18 ne s'applique plus entre des bateaux quand le bateau ayant droit à la <i>place à la marque</i> est sur le bord suivant et que la <i>marque</i> est derrière lui.</p> <p>18.2 Donner la place à la marque</p> <p>(a) Quand le premier bateau atteint la <i>zone</i>,</p> <p>(1) si les bateaux sont <i>engagés</i>, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la <i>place à la marque</i>,</p> <p>(2) si les bateaux ne sont pas <i>engagés</i>, le bateau n'ayant pas encore atteint la <i>zone</i> doit par la suite donner la <i>place à la marque</i>.</p> <p>(b) Si le bateau ayant droit à la <i>place à la marque</i> quitte la <i>zone</i>, le droit à la <i>place à la marque</i> prend fin et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau si nécessaire, en fonction de la relation entre les bateaux au moment où la règle 18.2(a) est à nouveau appliquée.</p> <p>(c) Si un bateau a obtenu un <i>engagement</i> à l'intérieur et que, depuis le moment où l'<i>engagement</i> a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la <i>place à la marque</i>, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.</p> <p>18.3 Virer de bord ou empanner</p> <p>(a) Si la <i>place à la marque</i> pour un bateau inclut un changement de <i>bord</i>, ce virement ou cet empannage ne doit pas être effectué plus rapidement qu'un virement ou empannage pour suivre sa <i>route normale</i>.</p> <p>(b) Quand un bateau prioritaire <i>engagé</i> à l'intérieur doit changer de <i>bord</i> à une <i>marque</i> pour suivre sa <i>route normale</i>, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de <i>bord</i>, passer plus loin de la <i>marque</i> que nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3(b) ne s'applique pas à une <i>marque</i> d'une porte ou à une <i>marque</i> d'arrivée et un bateau doit être exonéré pour une infraction à cette règle si la route d'un autre bateau n'a pas été affectée avant que le bateau change de <i>bord</i>.</p>
RCV 20	<p>Quand la règle 20 s'applique :</p> <p>20.1 Un bateau peut indiquer son besoin de <i>place</i> pour virer ou sa réponse par le canal VHF 72.</p> <p>20.2 Les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur ou d'un membre d'équipage :</p> <p>(a) pour « <i>place pour virer</i> », pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent ; et</p> <p>(b) pour « <i>virez</i> », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.</p>

<p>RCV 21</p>	<p>La règle 21 est supprimée et remplacée par :</p> <p>21 ERREURS DE DEPART ; EFFECTUER DES PENALITES ; METTRE UNE VOILE A CONTRE</p> <p>21.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'une ses prolongements après son signal de départ pour <i>prendre le départ</i> doit se <i>maintenir à l'écart</i> d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce que sa coque soit entièrement du côté pré-départ ou si il ne navigue plus vers le côté pré-départ de la ligne.</p> <p>21.2 Supprimée</p> <p>21.3 Supprimée</p>
<p>RCV 23</p>	<p>23 GENER UN AUTRE BATEAU</p> <p>23.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas <i>en course</i> ne doit pas gêner un bateau qui est <i>en course</i> ou un bateau umpire.</p> <p>23.2 Si cela est raisonnablement possible, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui navigue sur un autre bord du parcours ou qui est soumis à la règle 21.1. Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa <i>route normale</i>.</p> <p>23.3 Après avoir pris le départ et sauf quand il navigue sur sa <i>route normale</i>, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui effectue une pénalité.</p>
<p>RCV 41</p>	<p>La règle 41 est supprimée et remplacée par :</p> <p>41 AIDE EXTERIEURE</p> <p>Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf</p> <p>(a) de l'aide pour un membre d'équipage qui est malade, blessé, en danger ou pour le sortir de l'eau et le remonter à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération</p> <p>(b) après une collision, de l'aide de l'équipage de l'autre bateau, pour se dégager</p> <p>(c) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux</p> <p>(d) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un bateau dans la même course.</p>
<p>RCV 44</p>	<p>La règle 44 est supprimée et remplacée par :</p> <p>44. PENALITES</p> <p>44.1 Effectuer une pénalité sans jugement direct (application du chapitre 5 des RCV): La règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux (2) tours est remplacée par une pénalité de un (1) tour.</p> <p>44.2 <u>Effectuer une pénalité sous jugement semi-direct :</u> <u>Un bateau peut effectuer une pénalité quand il peut avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident en course, ou la règle 31. Cependant, quand un bateau peut 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.</u> <u>Après qu'une pénalité a été signalée par un umpire selon l'IC 12.1.2, et l'IC 12.2, un bateau effectue une pénalité en se ralentissant aussitôt que possible pour réduire son VMG sans gêner tout autre bateau, mais pas avant de prendre le départ.</u> <u>La pénalité sera signalée comme effectuée par un signal sonore et l'affalé du pavillon rouge par un umpire.</u> <u>Les umpires pourront doubler les signaux par une annonce VHF canal 72.</u></p> <p>44.3 Limitation aux pénalités Si un bateau a plusieurs pénalités, alors les pénalités doivent être effectuées consécutivement.</p>

ANNEXE WP – REGLES POUR WAYPOINTS

Quand cela est précisé dans l'avis de course, les courses seront régies par les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

Version mai 2021 – Traduction Commission Centrale d'Arbitrage

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de *Marque* est modifiée comme suit :

Marque Un objet ou un *waypoint* qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la *marque*.

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition *Waypoint* :

Waypoint Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de *Zone* est modifiée comme suit :

Zone L'espace autour d'une *marque* sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la *zone* à une *marque* qui est un *waypoint* peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la *zone* quand une partie quelconque de sa coque est dans la *zone*.