



INSTRUCTIONS DE COURSE

PRO SAILING TOUR

SAISON 2

2022



1. REGLES

1.1. La régata sera régie par :

- 1.1.1. Les règles telles que définies dans les High Speed Rules (HSR) ceci modifie l'avis de course articles 1.1 et 1.2,
- 1.1.2. La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les Règles des HSR. Les horaires sont précisés dans l'Annexe Parcours de chaque Episode.

1.2. Pour les règles du *Pro Sailing Tour 2022* :

- « Umpire » désigne un arbitre sur l'eau chargé de juger directement les courses.
- « Jugement direct » fait référence à toutes les phases sur lesquelles les umpires jugent directement les courses sur l'eau.
- « Jugement classique » fait référence à toutes les phases sur lesquelles les umpires cessent de juger directement les courses sur l'eau.
- « Concurrent » 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 la règle 8 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 règlementées, 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 physiquement ou en visio pour toute la durée de chaque épisode.

2. PC COURSE

2.1. Emplacement

Le PC Course sera situé à l'adresse indiquée pour chaque épisode dans l'annexe spécifique à l'épisode.

2.2. Coordonnées

L'adresse mail du PC Course est la suivante : directioncourse@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 et seront répétés sur le tableau électronique consultable sur le site internet de l'évènement.

<https://prosailingtour.com/la-course/>

4. MODIFICATIONS AUX DOCUMENTS DE COURSE [NP]

4.1. 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'avenant Programme sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

4.2. 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 envoyé 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 épisode sera défini dans l'avenant « Programme épisode » de l'avis de course (AC 8).

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

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'épisode.

7. PAVILLON DE CLASSE

Pour tous les parcours, 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 épisode, un(des) parcours prévisionnel(s) est(sont) décrit(s) dans l'Annexe Parcours de l'épisode. 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 HSR 32.1 ou en fonction des impératifs de l'AO.

Une marque de parcours identifiée avec un astérisque * dans l'Annexe Parcours signifie que le comité de course, après avoir notifié préalablement chaque bateau, peut raccourcir le parcours à cette marque. Dans ce cas les bateaux doivent contourner ladite marque du côté requis et rejoindre directement la ligne d'arrivée. Seules les marques avec un * peuvent faire l'objet de cette procédure. A la suite d'une telle procédure, toutes les marques de parcours suivantes 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.

Pour ce faire, chaque bateau devra s'assurer que ses moyens de communication à bord et les logiciels de messagerie puissent recevoir les emails de la direction de course directioncourse@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 de l'épisode.

10. MARQUES

10.1. La marque de départ est décrite en Annexe Parcours de l'épisode.

10.2. La marque d'arrivée est décrite en Annexe Parcours de l'épisode.

10.3. Parcours DEFI 24 HEURES ET INSHORE :

Les positions géographiques approximatives des marques de parcours sont indiquées dans l'Annexe Parcours de l'épisode.

La marque de dégagement est décrite en Annexe Parcours de l'épisode.

10.4. Parcours CONSTRUITS :

Les marques de parcours sont décrites en Annexe Parcours de l'épisode.

10.5. LE DEPART

Les départs seront donnés 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 « P », « I », « 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 mât arborant un pavillon ORANGE sur le bateau du comité de course et le côté parcours de la marque de départ.

10.7.2. Une marque « Inner » (petite bouée type frite) 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 12.1.5 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 (voir HSR 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 HSR 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 le côté parcours de la marque d'arrivée.

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 ET DE REPARATION

12.1. JUGEMENT DIRECT

12.1.1. Parcours INSHORE et COTIERS : le jugement direct sera assuré depuis la phase de départ jusqu'à l'arrivée.

12.1.2. Parcours DEFI 24 HEURES : le jugement direct sera assuré depuis la phase de départ jusqu'au franchissement de la première marque ou pendant un temps qui sera défini dans l'Annexe Parcours de l'Episode.

12.1.3. Pénalités :

Le système de pénalité sera décidé par le comité de course en fonction des conditions existantes et sera signalé par l'envoi d'un pavillon **ROUGE** ou **JAUNE** au plus tard avec le signal d'avertissement.

Après qu'une pénalité a été signalée par un umpire selon l'IC 12.1.5 b ou l'IC 12.1.5 c, un bateau effectuera une pénalité :

- a. En cas de conditions maniables (vent inférieur ou égal à 15 nds et mer calme) : Pavillon **ROUGE****
 - Sur la phase de départ et sur une section de près (bords indirects avec virements de bord) => en effectuant un empannage et en revenant au près.
 - Sur une section de portant (bords indirects avec empannages) => en effectuant un virement de bord et en revenant au portant.
 - Sur un bord direct => en effectuant un tour dans le même sens en commençant par un virement ou un empannage au choix,
- b. En cas de conditions difficiles (vent supérieur à 15 nds et mer forte) : Pavillon **JAUNE****
 - en se ralentissant aussitôt que possible pour réduire sa VMG, mais pas avant de prendre le départ. Un umpire fera un signal sonore et affalera le pavillon Jaune pour signaler que la pénalité a été effectuée. Les umpires pourront doubler les signaux par une annonce VHF canal 72.

12.1.4. Réclamations entre bateaux :

Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau pour une infraction présumée à une règle des HSR après un incident dans lequel il a été impliqué ou pour une infraction présumée à la règle HSR 31 modifiée pour un incident qu'il a vu. Dans ce cas, il doit hélér « proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge (de dimensions minimums de 30x30cm) à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation jusqu'à une décision des umpires. Un bateau qui réclame selon cette IC n'a pas droit à une instruction (voir HSR 63.1.a).

12.1.5. Signaux faits par les umpires :

- a. Un pavillon vert avec un signal sonore signifie « Pas de pénalité ».
- b. Un pavillon rouge ou jaune avec un signal sonore signifie : « Le bateau identifié doit effectuer une pénalité ». L'umpire héléra ou désignera le bateau pénalisé.
- c. Un pavillon noir avec un signal sonore signifie : « Le bateau identifié est disqualifié ». L'umpire héléra ou désignera le bateau disqualifié, qui devra quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible.

12.1.6. Pénalités à l'initiative des umpires :

Quand les umpires décident qu'un bateau :

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

Les umpires peuvent, en l'absence de réclamation d'un autre bateau, lui imposer une ou plusieurs pénalités devant être effectuées selon l'IC 12.1.5 b ou le disqualifier. Si le bateau est disqualifié, il devra quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible.

Si la pénalité n'est pas effectuée, le bateau désigné sera disqualifié selon l'IC 12.1.5 c.

12.1.7. Les actions suivantes de la part des barreurs et/ou membres d'équipage en course pourront être considérées comme une infraction à l'esprit de sportivité selon l'IC 12.1.6 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 HSR 69. [DP]

12.1.8. Effectuer le parcours

Un bateau ne doit pas contourner ou passer une marque du mauvais côté. S'il le fait, il peut corriger son erreur tant qu'il n'a pas contourné ou passé la marque suivante ou tant qu'il n'a pas fini (ceci modifie la HSR 28.2). 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 12.1.5 c.

12.1.9. 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. Les bateaux umpire peuvent se positionner en tout point de la zone de course.**12.1.10.** Une réclamation du jury selon la HSR 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.

12.2. JUGEMENT CLASSIQUE

12.2.1. Le jugement classique s’appliquera dès que l’arbitrage direct cessera.

12.2.2. Réclamations entre bateaux :

Pendant qu’il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau pour une infraction présumée à une règle des HSR ou du RIPAM après un incident dans lequel il a été impliqué ou pour une infraction présumée à la règle HSR 31 modifiée, s’il a vu l’incident. Dans ce cas, il devra se conformer à l’IC 14.1 ou IC 14.2.

12.2.3. Pénalités au moment d’un incident

Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d’avoir enfreint une ou plusieurs règles des HSR ou la règle HSR 31 ou du RIPAM, dans un incident pendant qu’il est en course.

Le bateau effectue une pénalité aussitôt que possible en faisant rapidement un tour dans le même sens comprenant un virement de bord et un empannage.

A l’issue de la pénalité, le bateau devra en informer le jury et l’autre bateau par l’intermédiaire du comité de course aussitôt que possible.

12.2.4. Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l’intermédiaire du comité de course.

12.2.5. 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 (points à retirer)
12.2.5.a	Sauf décision des umpires sur l’eau ou autorisation de la direction de course, infraction à l’IC 1.3	1 point négatif à DSQ sur la course la plus proche de l’infraction.
12.2.5 b	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 négatifs sur le classement de la journée.
12.2.5 c	Non-conformité aux règles de classe (Equipements)	5 points négatifs sur le classement de la journée.
12.2.5 d	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 négatif sur le classement de la journée

12.2.6. Le score d’un bateau pénalisé en points est le score qu’il aurait reçu sans cette pénalité, diminué du nombre de points correspondant.

12.2.7. Un bateau enfreignant une règle dans plus d’un incident doit recevoir une pénalité pour chaque incident.

13. TEMPS CIBLES ET TEMPS LIMITES

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

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	60 minutes	70 minutes	10 minutes

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 respecter les exigences selon la RCV 61.1 (a) (ceci modifie HSR 61.1 a et b) et 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 12.1.4 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 au PC Course. 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 au PC COURSE entre 09h00 et 09h30 au plus tard le jour de l'arrivée.
- 14.6.** Seule la HSR 62 pourra donner lieu à demande de réparation.
- 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 général de chaque course validée avec système de points a 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 7 bateaux inscrits à un Episode :

- Le 1^{er} marque 8 points
- Le 2^{ème} marque 7 points
- Le 3^{ème} marque 6 points
- Le 4^{ème} marque 5 points
- Le 5^{ème} marque 4 points
- Le 6^{ème} marque 3 points
- Le 7^{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. Voir HSR 63.1.

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

15.1.3. Les bateaux classés DNE marquent 0 point. Ceci modifie l'Avis de Course 14.1.3

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

15.1.5. Egalités dans une série :

- Pour le classement de chaque épisode, il sera appliqué A 8.1, puis A 8.2
- Pour le classement final du Pros Sailing Tour 2022, à l'issue de la Grande Finale, supprimer A 8.1 et appliquer directement A 8.2

15.1.6. Coefficients :

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

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

15.1.8. 2 courses devront être validées pour valider chacun des Episodes du Pro Sailing Tour 2022,

15.2. Classement général de l'Episode validé avec système de points a 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 points attribués pour les bateaux suivants va en décroissant. Pour exemple si 7 bateaux inscrits à un Episode :

- Le 1^{er} marque 8 points
- Le 2^{ème} marque 7 points
- Le 3^{ème} marque 6 points
- Le 4^{ème} marque 5 points
- Le 5^{ème} marque 4 points
- Le 6^{ème} marque 3 points
- Le 7^{ème} marque 2 points

15.2.1. Coefficient :

- a. Chaque Episode est affectée d'un coefficient 1,
- b. La Finale Cowes-Roscoff est affectée d'un coefficient 3,
- c. Chaque Episode compte pour le classement général,
- d. Si un Episode n'a pas lieu, ou s'il n'est pas validé, aucun point n'est attribué pour ledit épisode,
- e. Le vainqueur du Pro Sailing Tour 2022 sera le bateau ayant le plus grand nombre de points au classement général à l'issue de la Finale.

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 : directioncourse@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]

Le comité de course indiquera le port de l'EIF en arborant le pavillon Y avec un signal sonore au plus tard au signal d'avertissement. HSR 40

16.3. Equipement individuel de protection

16.3.1. Le port d'un vêtement ou d'un EIP 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

- Les éléments requis par les RC et RSO 3,
- Le radeau de survie et les mouillages seront plombés 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 de course de l'épisode à 09h00 jusqu'au dernier jour de course 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.
- 17.3.** [DP]. Un contrôle des feux sera effectué la veille du premier jour de course entre 19heures et minuit.
- 17.4.** 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, et ne peut participer en rien à la navigation.

22. REMISE DES PRIX

La présence d'un membre de l'équipage ou de son représentant 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

Umpire 3

Bertrand CALVARIN

Umpire 4 (Brest)

Laurent REMY

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,

ANNEXE HS-HIGH SPEED RULES (HSR) PRO SAILING TOUR 2022

Annexe – Modifications aux Règles de Course à la voile

A1.1 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.

A 1.2 Modifications aux règles :

A 1.2.1 la règle 31 est modifiée comme suit :

Toucher une marque

Pendant qu’il est en course, ni l’équipage ni aucune partie de la coque d’un bateau ne doit 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. De plus, pendant qu’il est en course, un bateau ne doit pas toucher un bateau comité de course qui est également une marque.

A 1.2.2 Ajouter une nouvelle règle 41.(e)

(e) de l’aide pour sortir de l’eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l’emplacement approximatif de la récupération.

Cette Annexe HS High Speed Rules a été approuvée par World Sailing selon la réglementation 28.1.5(b) et peut être publiée en tant que document indépendant, joint aux IC.

Version Avril 2021 – traduction Commission Centrale d’Arbitrage

HS.1 Modifier Terminologie – Concurrent dans l’Introduction :

Une personne qui participe ou qui a l’intention de participer à l’épreuve ou le skipper, l’équipe ou le bateau selon ce qui est le mieux approprié

HS.2 Ajouter une nouvelle définition – Boundary : **Nota : sans objet pour le PST**

Boundary Les lignes décrites dans les instructions de course en tant que « boundary » (limites de la zone de course).

HS.3 La définition *Route libre derrière* et *route libre devant, engagement* est remplacée par : **Route libre derrière et route libre devant, engagement** Un bateau est *en route libre derrière* un autre quand ses coques sont derrière une ligne perpendiculaire au point le plus arrière des coques de l’autre bateau. Cependant, un bateau avec l’une ou l’autre

de ses coques entre les coques de l'autre bateau est *en route libre derrière*. L'autre bateau est *en route libre devant*. Ils sont *engagés* quand aucun d'eux n'est *en route libre derrière*. Cependant, ils sont également *engagés* quand un bateau entre eux les engage tous deux.

HS.4 La définition de *Finir* est remplacée par :

Finir Un bateau *finit* quand, après avoir *pris le départ*, une partie quelconque de ses coques coupe la ligne d'arrivée depuis son côté parcours après avoir effectué toute pénalité. Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il

- (a) reçoit une pénalité d'un umpire,
- (b) effectue une pénalité selon la règle 44,
- (c) corrige une erreur commise en ayant *effectué le parcours* sur la ligne, ou
- (d) continue d'*effectuer le parcours*.

Dans un Match Race, quand les pénalités sont annulées par un umpire après que l'un ou les deux bateaux ont *fini*, chacun doit être enregistré comme ayant *fini* quand il a coupé la ligne.

HS.5 La définition de *Se maintenir à l'écart* est remplacée par :

Se maintenir à l'écart Un bateau se *maintient à l'écart* d'un bateau prioritaire

- (a) si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir besoin d'agir pour l'éviter et,
- (b) si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact avec lui.

HS.6 La définition de *Place à la marque* est remplacée par :

Place à la marque La place pour un bateau pour suivre sa route normale pour contourner ou passer la marque du côté requis.

HS.7 Ajouter une nouvelle définition *OCS* :

OCS Un bateau est *OCS* quand, à son signal de départ, une partie quelconque de ses coques se trouve du côté parcours de la ligne de départ.

HS.8 La définition d'*Obstacle* est remplacée par :

Obstacle Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route, alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté, des *boundaries* et un objet, une zone ou une ligne ainsi définis dans les instructions de course sont aussi des *obstacles*. Cependant, un bateau *en course* n'est pas un *obstacle* pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus

- (a) de s'en *maintenir à l'écart* et qu'ils ne s'approchent pas de la ligne de départ pour *prendre le départ* quand le premier bord est un bord de large, ou
- (b) si la règle 22 s'applique, de l'éviter.

HS.9 La définition de *Place* est remplacée par :

Place L'espace dont un bateau a besoin, dans les conditions existantes, y compris l'espace pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2, la règle 28.3, et la règle 31, pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin.

HS.10 La définition de *Prendre le départ* est remplacée par :

Prendre le départ Un bateau prend le départ quand

- (a) ses coques ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ à son signal de départ ou après, une quelconque partie de ses coques coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours, ou
- (b) ayant coupé la ligne de départ en direction de la première *marque* et ayant été identifié en tant qu'OCS, il effectue une pénalité pour un OCS.

HS.11 La définition de *Zone* est remplacée par :

Zone L'espace autour des *marques*, *obstacles* ou la *boundary*, sur une distance de trois longueurs de coque. Un bateau est dans la *zone* quand une partie quelconque de ses coques est dans la *zone*.

HS.12 Remplacer la règle 2 par :

2 NAVIGATION LOYALE

Un bateau et son propriétaire doivent concourir dans le respect des principes reconnus de sportivité et de fair-play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle seulement s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués. La pénalité doit être une disqualification qui ne peut être retirée. Quand les courses sont jugées sur l'eau, un bateau n'a pas besoin d'effectuer une pénalité sauf quand cela lui a été signalé par un umpire.

HS.13 Ajouter une nouvelle règle 7 :

7 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.

HS.14 Supprimer la règle 13 et remplacer par :

13 Supprimée

HS.15 Supprimer la règle 14 et remplacer par :

14 EVITER LE CONTACT

Si cela est raisonnablement possible, un bateau doit

- (a) éviter le contact avec un autre bateau,
- (b) ne pas causer de contact entre bateaux, et
- (c) ne pas causer de contact entre un bateau et un objet qui doit être évité.

Cependant, un bateau prioritaire ou naviguant dans la *place* ou dans la *place à la marque* à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne *se maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

HS.16 Supprimer la règle 16.2 et remplacer par :

16.2 Supprimée

HS.17 Supprimer la règle 17 et remplacer par :

17 Supprimée

HS.18 Supprimer la règle 18 et remplacer 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. La règle 18 ne s'applique plus entre des bateaux quand le bateau ayant droit à la *place à la marque* est sur le bord suivant et que la *marque* est derrière lui.

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* prend fin et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau en fonction de 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

- (a) Si la *place à la marque* pour un bateau inclut un changement de *bord*, ce virement ou cet empannage ne doit pas être effectué plus rapidement qu'un virement ou empannage pour suivre sa *route normale*.
- (b) Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit virer de bord ou empanner à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas,

jusqu'à ce qu'il vire de bord ou empanne, passer plus loin de la *marque* que nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3(b) ne s'applique pas à une *marque* d'une porte ou à une *marque* d'arrivée et un bateau doit être exonéré pour avoir enfreint cette règle si la route d'un autre bateau n'a pas été affectée avant que le bateau change de bord.

HS.19 Supprimer la règle 19 et remplacer par :

19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre des bateaux quand au moins l'un d'eux est dans la *zone* d'un *obstacle*, sauf quand il est également une *marque* que les bateaux sont tenus de laisser du même côté.

Cependant la règle 19 ne s'applique pas quand la règle 20 s'applique.

19.2 Donner la place à un obstacle

(a) La route d'un bateau prioritaire quand la règle 19 s'applique pour la première fois détermine le côté de l'*obstacle* pour que la règle 19 s'applique.

(b) Quand les bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place* de passer entre lui et l'*obstacle* sauf

- (1) s'il a été dans l'incapacité de le faire depuis le moment où l'*engagement* a commencé
- (2) s'il a été dans l'incapacité de le faire car il donne ou prend la *place à la marque* selon la règle 18.2(a), ou
- (3) s'il est dans l'incapacité de le faire car il prend la *place* selon la règle 20.2.

Cependant, la *place* dans la règle 19.2 n'inclut pas la *place* pour virer de bord sauf si c'est la seule option pour passer l'*obstacle*.

HS.20 Supprimer la règle 20 et remplacer par :

20 PLACE POUR PASSER UNE BOUNDARY (Nota : sans objet pour le PST)

20.1 Quand la règle 20 s'applique

La règle 20 s'applique entre des bateaux qui ont *pris le départ* quand au moins l'un d'eux est dans la *zone* d'une *boundary*.

20.2 Donner la place à une boundary

(a) Quand la règle 20 s'applique pour la première fois, un bateau *engagé* extérieur ou en *route libre derrière* à ce moment doit par la suite donner à un bateau intérieur ou en *route libre devant* la *place* pour suivre sa *route normale*, incluant la *place* pour virer de bord ou empanner, alors que le bateau intérieur ou en *route libre devant* est dans la *zone*, sauf si le bateau tenu de donner la *place* est dans l'incapacité de le faire car il doit donner ou prendre la *place à la marque* selon la règle 18.2(a).

- (b) Quand les bateaux passent une *boundary* sur des bords opposés, un bateau qui navigue sur un bord du parcours vers une *marque* au vent ou une porte au vent doit être considéré comme le bateau intérieur.

HS.21 Supprimer la règle 21 et remplacer par :

21 supprimée

HS.22 Supprimer la règle 23.1 et remplacer par :

23.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course* ou un bateau umpire.

HS.23 Supprimer la règle 23.2 et remplacer par :

23.2 Si cela est raisonnablement possible, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui navigue sur un autre bord du parcours. Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa *route normale*.

HS.24 Ajouter une nouvelle règle 23.3

23.3 Dans un match race, quand des bateaux de matchs différents se rencontrent, toute route suivie par chaque bateau doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou avec la volonté de gagner son propre match.

HS.25 Ajouter une nouvelle règle 23.4

23.4 Après avoir *pris ledépart* et sauf quand il navigue sur sa *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui effectue une pénalité ou un bateau qui navigue vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou vers une de ses extrémités.

HS.26 Supprimer la règle 42 et remplacer par :

42 PROPULSION

Un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse. Son équipage peut ajuster le réglage des voiles, des safrans, des dérives et des coques, et accomplir d'autres actions de navigation en bon marin.

HS.27 Supprimer la règle 50 et remplacer par :

50 VETEMENTS ET EQUIPEMENT DU CONCURRENT

50.1 Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids.

50.2 Le poids des vêtements ou de l'équipement porté (comprenant nourriture, boisson et équipement individuel de sécurité obligatoire) ne doit pas excéder 8.0 kg par membre d'équipage. Les vêtements et l'équipement doivent être pesés secs.

50.3 Les vêtements et l'équipement des membres d'équipage ne doivent pas retenir l'eau dans le but d'augmenter le poids.

HS.28 Supprimer la règle 70.5 et 70.6 et remplacer par :

70.5 Il ne doit pas y avoir appel d'une action ou omission incorrecte ou d'une décision des umpires ou d'une décision d'un jury.

70.6 Supprimée

HS.29 Ajouter la règle Annexe N1.10 :

N1.10 Dans la règle N.1, un umpire international peut être désigné dans le jury ou dans un panel de ce jury, à la place d'un juge international.

HS.30 Supprimer la règle 71 et remplace par :

71 Supprimée

HS.31 Supprimer la règle 90.2(c) et la remplacer par :

(c) Les instructions de course peuvent être modifiées à condition que la modification soit faite par écrit et affichée au tableau officiel d'information avant l'heure précisée dans les instructions de course, ou, si sur l'eau, après l'envoi du troisième substitut avec un signal sonore, qu'elle soit communiquée à chaque bateau avant son signal d'avertissement.

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*.