



2^{ème} étape de l'ENGIE KITE TOUR
Championnat de France de Speed Crossing
Du 10 au 12 juin 2016
A Leucate La Franqui
Par le KSL et l'AFCK

INSTRUCTIONS DE COURSE

Préambule (Rappel des formalités d'inscription)

Les concurrents résidant en France doivent présenter au moment de leur inscription :

- *Leur licence et assurance FFVL valide et leur carte compétiteur avec certificat médical*
- *Une assurance en responsabilité civile qui sera : soit celle proposée avec la licence FFVL, soit une assurance en responsabilité civile couvrant la pratique des glisses aérotractées en compétition d'un montant de garanties au moins égal au montant garanti par l'assurance délivrée par la FFVL.*
- *Une autorisation parentale pour les mineurs*
- *Une autorisation de prélèvement anti-dopage pour les mineurs*

Un compétiteur inscrit doit pouvoir justifier de son état civil

1. REGLES

La compétition est régie par :

- Le règlement sportif glisses aérotractées Kitesurf – Course (Speed Crossing, Race et KiteFoil) 2016
- Les RRS, Racing Rules of Sailing

Les modifications de règles approuvées par l'IKA et l'ISAF sont décrites dans l'annexe A.

2. DEROGATION AUX REGLES DE CLASSE

Les règles de classe limitant la longueur des lignes et limitant les dimensions des ailerons ne seront pas applicables sur la compétition.

Le Championnat de France de Speed Crossing est ouvert à tous types de planches sans restriction.

3. RESPONSABILITE

Les concurrents participent à la compétition entièrement à leurs propres risques. La décision de participer à une course ou de rester en course relève de leur seule responsabilité (RRS 4).

L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la compétition, aussi bien avant, pendant, qu'après la compétition.

Conformément au règlement interne de la FFVL et son règlement médical, le compétiteur atteste que son état de santé ne s'est pas modifié depuis la date de son certificat médical de non contre indication médicale rédigé pour la prise de licence annuelle et qu'il ne présente pas de contre indication médicale à la pratique en compétition ce jour.

Il accepte de s'engager dans la course conformément aux règles décrites par les présentes instructions de course et de l'avis de course.

Le stockage du matériel, y compris dans les zones prévues à cet effet, sont sous la responsabilité individuelle de chaque compétiteur.

4. EXIGENCES DE SÉCURITÉ

Conformément à la règle 2.2.1 du règlement FFVL, les concurrents doivent être équipés des éléments suivants :

- un moyen de repérage lumineux individuel et une combinaison isothermique conforme à la division 240,
- un casque conforme,
- un gilet d'aide à la flottabilité 50N conforme ou une veste de protection conforme,
- un déclencheur conforme permettant d'annuler la puissance de l'aile sans la perdre (déclencheur),
- un libérateur conforme permettant la désolidarisation complète de l'aile et du concurrent,
- un dispositif coupe ligne adapté aux conditions de compétition.

A terre, il est demandé aux compétiteurs de positionner leurs planches de kite avec les ailerons dirigés vers le sol, afin d'éviter tout accident.

Excepté au bord de l'eau, dans la zone technique de Kite, les compétiteurs ne doivent pas rester l'aile en l'air.

Le Comité de Course pourra réclamer contre tout concurrent ne respectant pas ces règles. Après décision du jury, le concurrent pourra être déclaré DSQ sur une ou plusieurs manches courues par le compétiteur.

5. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents sont affichés sur le tableau officiel d'informations situé au Poste de Surveillance de la plage des Coussoules (La Franqui 11).

6. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard 1 heure 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.

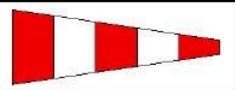
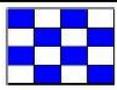
7. SIGNAUX FAITS A TERRE

Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé sur la plage des Coussoules près de la zone technique réservée aux compétiteurs.

Quand le pavillon « Aperçu » est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 20 minutes après l'affalé de ce pavillon « Aperçu ».

8. PAVILLONNERIE

Retard ou annulation

				
Dénomination	Aperçu	N	A	H
Signification	Retard	Annulation	Retour à terre Arrêt des courses	Retour à terre attendez infos
Signal d'accompagnement	↑ ● ● ↓ ●	↑ ● ● ● ↓ ●	Avec Aperçu ou N	Avec Aperçu ou N

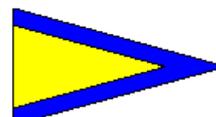
Changer le bord suivant



Manches à suivre



Rappel général



9. PROGRAMME DES COURSES

Les courses sont prévues selon le programme suivant :

Dates	Briefing	Signal d'avertissement de la 1ère course possible du jour	Dernier départ possible
10/06/2016	11h00	12h00	19h30
11/06/2016	9h00	9h30	19h30
12/06/2016	9h00	9h30	15h00

Le dernier jour de la régata, aucun signal d'avertissement ne sera donné après 15h00.

10. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est affiché au tableau officiel.

11. PARCOURS

Les parcours sont affichés au tableau officiel.

Les parcours type Speed Crossing sont en annexe du règlement sportif AFCK.

Les parcours pourront être réduits selon la RRS 32.2.

12. MARQUES

Les marques de parcours sont décrites et affichées au tableau officiel avec les parcours.

13. ÉMARGEMENT

La table d'émargement est située sur la plage des Coussoules près de la zone technique réservée aux compétiteurs.

Les concurrents ont pour obligation d'émarger :

- Avant chaque mise à l'eau pour la première manche de leur série Speed Crossing du jour,
- Ou à chaque nouvelle manche après un retour à terre demandé par la direction de course.

Le retour d'émargement est fait :

- Après chaque retour à terre demandé par la direction de course.

En cas d'abandon les compétiteurs doivent émarger dès leur retour à terre.

L'émargement sera récupéré par le secrétaire de course 30 minutes après la fermeture de la ligne d'arrivée de la dernière manche avant le retour à terre demandé par la direction de course.

Si un compétiteur ne revient à terre qu'après le délai d'émargement, il doit se signaler auprès du directeur de course et confirmer son retour à terre.

Tant qu'un concurrent n'a pas émargé au départ d'une course, il sera disqualifié pour chaque course courue non émargée.

Le non émargement, au retour à terre demandé par la direction de course, entraîne la disqualification de toutes les courses validées depuis le dernier émargement de départ.

Le délai d'émargement de départ sur l'eau est défini par la fermeture de la ligne de départ. Les concurrents n'ayant pas émargé sont classés DNC.

Le défaut d'émargement ne peut donner lieu à demande de réparation.

14. IDENTIFICATION DES CONCURRENTS

Les compétiteurs s'engagent à porter le lycra officiel de façon à ce qu'il soit parfaitement lisible durant les courses ainsi que dans le cadre de la reconnaissance du plan d'eau. Tout compétiteur qui ne portera pas son lycra en course sera disqualifié.

Il est recommandé de crier son numéro aux pointeurs, en particulier à l'arrivée.

15. ARBITRES DESIGNES

Directeur de course	Olivier MOURAGUES
Président du jury	Jean-Marc BOUIS
Membres du jury	Erwan BAUMARD LE LANN
	Azita KHATAI

16. DÉPART

La ligne de départ est constituée par un pavillon orange sur le bateau comité et une bouée cylindrique AFCK orange.

Un kiteboard qui ne prend pas le départ au plus tard 5 minutes après le signal de départ de sa course sera classé DNS.

Modification RRS 29 et 30.3 : dans la minute avant le départ, aucune partie du kiteboard ou du corps du concurrent ne doit se trouver dans le triangle déterminé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque. Si un concurrent enfreint cette règle et est identifié, il sera disqualifié sans instruction et classé BFD.

Application RRS 26 modifiée comme suit :
Signal pavillon et signal sonore

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Envoi du pavillon ROUGE + 1 signal	5 min
Préparatoire	Affalée du ROUGE , Envoi du JAUNE + 1 signal	4 min
Une minute	Affalée du JAUNE + 1 signal	1 min
Départ	Envoi du pavillon VERT + 1 signal	0

17. ARRIVÉE ET FINIR

La ligne d'arrivée est décrite sur le schéma du parcours, et est généralement constituée par un bateau arrivée arborant un pavillon bleu et une bouée crayon jaune.

La ligne d'arrivée restera ouverte dans un délai de 20 minutes après le passage des 50 % de la flotte, sans excéder une heure après l'arrivée du premier. Les compétiteurs n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans les délais impartis sont classés DNF.

Toutefois, le comité de course peut fermer la ligne d'arrivée lorsque l'ensemble de la flotte encore en course a entièrement fini.

Un kiteboard finit lorsque, alors que le concurrent est en contact avec le flotteur, une partie quelconque de son flotteur, ou le concurrent en route normale, coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas fini si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il :

- Effectue une pénalité selon la RRS 44.2
- Corrige une erreur commise sur la ligne conformément à la RRS 28.2 ou
- Continue d'effectuer le parcours

Il est interdit de franchir la ligne d'arrivée après avoir fini, sous peine de disqualification (DSQ).

18. AIDES EXTERIEURES

Aucune assistance extérieure ne sera autorisée pendant les courses.

19. PENALITE AU MOMENT DE L'INCIDENT

Il est fait application de la règle RRS ANNEXE F 44.1 ou 44.2.

20. RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION

Un concurrent ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre concurrent à la première occasion raisonnable.

Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury situé à côté de l'émargement.

Toute réclamation concernant une course courue, une reconnaissance d'infraction ou une demande de réparation devra être déposée au secrétariat du jury dans un délai de 30 minutes après la fermeture de la ligne d'arrivée de la dernière course avant le retour à terre.

Des avis seront affichés au tableau officiel pour informer les concurrents. Les instructions auront lieu au bureau du Jury situé près du Poste de Surveillance de la plage des Coussoules. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel.

Les intentions de réclamations du comité de course ou du jury seront affichées pour informer les concurrents selon la RRS 61.1(b).

Les contestations des résultats affichés sur le tableau doivent être déposées auprès du commissaire au résultat dans un délai de 20 minutes après l'affichage des résultats.

Le dernier jour de course, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée :

- dans le temps limite de réclamation, si la partie requérante a été informée de la décision la veille,
- pas plus de 20 minutes après que la partie requérante a été informée de la décision ce même jour.

Ceci modifie la RRS 66.

Le dernier jour de la régata une demande de réparation basée sur une décision du jury devra être déposée pas plus tard que 20 minutes après que la décision a été affichée. Ceci modifie la RRS 62.2.

21. COURSE

Une course validée permet de valider l'épreuve.

Le nombre maximum de courses consécutives est de 4 avec un maximum de 8 courses par jour.

22. CLASSEMENT

Systeme de classement :

Le classement est effectué en fonction de la place d'arrivée :

- 0.7 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème}
- 3 points au 3^{ème}
- et ainsi de suite

Courses retirées :

- Chaque compétiteur se verra retiré au terme de la compétition son ou ses moins bons résultats dans sa catégorie en fonction du nombre total de courses validées.
- 0 course retirée pour 1 à 3 courses validées
- 1 course retirée pour 4 à 6 courses validées
- 2 courses retirées pour 7 à 10 courses validées
- 3 courses retirées pour 11 à 15 courses validées
- 4 courses retirées pour 16 et au-delà

23. COUCHER DE SOLEIL

Pendant toute la durée de l'épreuve, le coucher de soleil est fixé à 21h35.

ANNEXE A

1. Dans les règles RRS 29.1, 30.1, 30.2 et 30.3, changer « , de son équipage ou de son équipement » en « ou du concurrent ».
2. Ajout de la nouvelle règle RRS F3.31, Toucher une marque :
« En course, un kiteboard ne doit pas toucher la marque au vent. »
3. La règle RRS F4.44.1 est changée en :
« Un kiteboard peut effectuer une pénalité d'un tour lorsqu'il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 pendant un incident alors qu'il est en course. Les instructions de course peuvent spécifier l'utilisation d'autres pénalités. Cependant,
(a) si un kiteboard a enfreint une règle du chapitre 2 et la règle RRS F3.31 lors du même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour avoir enfreint la règle RRS F3.31 ;
(b) si le kiteboard a causé une blessure, un dommage sérieux ou un chavirement, ou obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction malgré la pénalité effectuée, sa pénalité doit être l'abandon. »
4. La règle RRS F4.44.2 est renommée « Pénalité d'un tour » et est changée en :
« Après s'être largement écarté des autres kiteboards aussitôt que possible après l'incident, un kiteboard effectue une pénalité d'un tour en faisant un tour complet avec son flotteur dans l'eau incluant un virement complet et un empannage complet. Une navigation normale doit être établie entre le virement et l'empannage (ou vice versa) avec le concurrent sur le coté correct de la planche en position normale de navigation. Quand un kiteboard effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du coté parcouru de la ligne avant de finir. »
5. Dans les règles RRS 61.1(a)(4) et 62.1(b), changer « dommage » en « dommage ou chavirement ».
6. A la fin de la règle RRS 62.1(b), ajouter :
« cependant, si avant l'incident, il y a un risque clair de situation pouvant causer un chavirement que le concurrent peut raisonnablement anticiper et éviter, et que le concurrent ne l'a pas fait, ou si un concurrent par ses propres actions a créé une situation qui conduit à un risque clair de chavirement, le concurrent ne doit pas être éligible à une réparation. »
7. Supprimer la dernière phrase de la règle RRS F5.61.1(a)
8. Supprimer la règle RRS F5.62.1(e)
9. Ajouter une nouvelle règle RRS 64.1(d) :
« Quand un kiteboard a dans un premier temps enfreint une règle du chapitre 2 et, de ce fait, a causé un chavirement dont une réparation a été accordée, il doit être classé RCT s'il a abandonné

ou DCT s'il est disqualifié. Lorsqu'il récidive une seconde fois ou plus, il doit être classé DNE (disqualification non retirable). »