



INSTRUCTIONS DE COURSE

Trophée des Entreprises SRH

Samedi 20 avril et Dimanche 21 avril 2024
Grade : 5A

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

La mention [DP] (Discretionary Penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (RCV),
- 1.2 Les règlements fédéraux,
- 1.3 L'annexe C « Utilisation des bateaux »,
- 1.4 La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2, entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil.

2. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information situé sur les vitres de la terrasse de la SRH (1^{er} étage du club).

3. 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.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons sur la terrasse de la SRH.
- 4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 45 minutes après l'affalé de l'Aperçu.
- 4.3 Le pavillon « Aperçu » sur « H » avec deux signaux sonores (un signal sonore lors de l'amenée) signifie : « La course est retardée, il est interdit aux concurrents de quitter le ponton ; attendez les instructions ultérieures », le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 45 minutes après que le signal « Aperçu » sur « H » aura été amené. Ceci modifie « Signaux de course ».
- 4.4 Quand le pavillon « Y » est envoyé à terre, les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40. Ceci modifie le préambule du chapitre 4.

5. PROGRAMME DES COURSES

5.1 Les courses sont prévues selon le programme suivant :

DATE	HORAIRES	PROGRAMME
Samedi 20 avril 2024	09h30 à 12h00	Confirmation des inscriptions / Inventaire et prise en charge des bateaux
	12h00	Briefing des skippers
	12h30	Départ ponton
	14h00	Premier signal d'avertissement, courses à suivre
	19h30	Cocktail dînatoire à La Colombe
Dimanche 21 avril 2024	09h15	Briefing des skippers
	10h30	Premier signal d'avertissement, courses à suivre
	Après les courses	Remise des prix sur la terrasse du club

5.2 Après un long retard, 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.

6. PAVILLON DE CLASSE

Le pavillon de classe sera le pavillon SRH.

7. ZONES DE COURSE

La zone de course est située en Baie du Havre.

8. LES PARCOURS

8.1 Les parcours construits sont décrits en **annexe A** « Description des parcours construits », en incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée, ainsi que la longueur indicative des parcours.

8.2 Le ou les parcours côtiers qui seront susceptibles d'être mis en place chaque jour de course seront distribués au moment du briefing skippers.

8.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer, et si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours.

8.3 Cas des parcours côtiers : l'envoi du pavillon « D » sur le bateau Comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement à contourner à bâbord. L'absence de pavillon « D » signifie qu'il n'existe pas de bouée de dégagement. Le pavillon « Vert » hissé avec le pavillon « D » signifie que la bouée de dégagement est à contourner à Tribord. Ceci modifie Signaux de course.

8.4 Pointage officiel à une marque pendant un parcours côtier :
Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques à contourner précisées sur les parcours qui seront distribués lors du briefing skippers (ceci modifie la RCV 32). Les modalités d'application sont fixées en annexe B « Pointage officiel à une marque ».

9. MARQUES

9.1 Les marques de parcours sont décrites ci-dessous :

Marques de parcours bananes N°1 et N°2	Bouée cylindrique orange
Marque de départ	Bouée cylindrique rouge
Marque de changement de parcours	Bouée cylindrique jaune
Marque d'arrivée	Bouée bâton jaune



- 9.2 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

10. ZONE INTERDITE

Le chenal d'accès au Grand Port du Havre est interdit à la navigation pendant toute la durée des courses. Les bateaux ne pourront l'emprunter de façon limitée que pour sortir et rentrer au port. Tout manquement à cette procédure pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

11. LE DEPART

- 11.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et une bouée cylindrique rouge à l'extrémité bâbord.
- 11.2 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après le signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).
- 11.3 Un bateau du comité de course pourra annoncer les numéros ou les noms des bateaux OCS ou BFD au plus tôt 1 minute après le signal de départ 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 60.1(b)).

12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS : CAS DES PARCOURS CONSTRUITS

- 12.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.
- 12.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis (ceci modifie la RCV 28).
- 12.3 En cas de changement de parcours à la bouée au vent du parcours banane, la bouée 2 (Dog leg) ne sera pas remouillée.

13. L'ARRIVEE

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

14. SYSTEME DE PENALITE

- 14.1 Quand les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B section II du RIPAM, la RCV 44.1 ne s'applique pas.
- 14.2 Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 : une infraction aux règles autres que 28 et 31 et aux règles du chapitre 2 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification.
- 14.3 La pénalité de remplacement pour une infraction aux RCV (à l'exception des RCV du chapitre 2 et des RCV 28 et 31) pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification.



15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

15.1 Pour les parcours construits, les temps cibles et les temps limite sont les suivants :

	Temps cible	Temps limite après l'arrivée du 1 ^{er} bateau
Parcours construits	1 h	20 minutes
Parcours côtiers	Sans objet	30 minutes

Le manquement à respecter le temps cible ne constituera pas motif à réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

15.2 Les bateaux manquant à finir dans le délai indiqué ci-dessus après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

16. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

16.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury situé dans les locaux de la SRH au 1^{er} étage du club. Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite.

16.2 Le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour.

16.3 Des avis seront affichés dans les 15 minutes suivant le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans le local du jury situé au Secrétariat de la SRH.

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

16.5 Les infractions aux instructions suivantes ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1(a)) :

- Départ : Bateaux en attente,
- Règles de sécurité (sauf la règle d'utilisation du bout dehors et la zone interdite)
- Publicité
- Bateaux accompagnateurs
- Limitation de sorties de l'eau
- Equipement de plongée et housses sous-marine de protection
- Communication radio et téléphone

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

- a. dans le temps limite de réclamation si la partie demandant la réparation a été informée de la décision la veille,
- b. pas plus de 30 minutes après que la partie requérante a été informée de la décision ce même jour. Ceci modifie les RCV 66 et 62.2.

16.7 Le dernier jour de course, une demande de réparation basée sur une décision du jury ou sur le classement général affiché, devra être déposée au plus tard 30 minutes après l'affichage. Ceci modifie la RCV 62.2.

17. CLASSEMENT

17.1 Le nombre de courses devant être validées pour valider la compétition est de 2.

17.2 Courses retirées

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

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



18. REGLES DE SECURITE

- 18.1 Emargement de sortie : l'appel fait par le président du Comité de course lors du briefing skipper vaudra émargement de sortie. La présence du skipper est obligatoire lors des briefings du samedi et du dimanche. Tout manquement à cette procédure pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.
- 18.2 Conformément à l'article 10 des présentes IC, le chenal d'accès au Grand Port du Havre est interdit à la navigation pendant toute la durée des courses. Les bateaux ne pourront l'emprunter de façon limitée que pour sortir et rentrer au port. Tout manquement à cette procédure pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.
- 18.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible. [DP]
- 18.3 Le canal VHF utilisé en course est le canal 72.
- 18.4 Utilisation du Bout dehors :
La sortie du bout dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

19. COMPOSITION DES EQUIPAGES - REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT [DP]

- 19.1 Les équipages devront être constitués de membres de l'entreprise représentée, et pourront le cas échéant être complétés de personnes non membres (extérieurs) dans un quota de 1 extérieur pour un équipage de 5 personnes et de 2 pour les équipages constitués de 6 équipiers.
- 19.2 Le remplacement d'équipiers ne sera pas autorisé sans l'approbation préalable du comité de course ou du jury.
- 19.4 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité de course. Les demandes de remplacement doivent être faites au comité à la première occasion raisonnable.
- 19.5 L'annexe C précise les conditions d'utilisation des bateaux ainsi que le matériel fourni.
- 19.6 L'organisation n'est pas tenue de fournir un bateau de remplacement en cas d'impossibilité technique pour un bateau de continuer l'épreuve.

20. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 20.1 Les bateaux (J80) sont fournis par l'organisation avec un jeu de voiles. Les équipages sont autorisés à naviguer avec leur propre spinnaker aux couleurs de leur entreprise. Dans ce cas, les équipages concernés devront fournir un certificat de jauge ou de conformité à la classe J80 lors de la confirmation de l'inscription le samedi 20 avril 2024.
- 20.2 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course (annexe C). Sur l'eau, un membre de l'organisation peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

21. PUBLICITE DE L'EPREUVE [DP]

Les bateaux peuvent être tenus de porter la publicité fournie par l'AO.

22. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU [DP]

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

23. COMMUNICATION RADIO [DP]

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



24. DECISION DE COURIR

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

ARBITRES DESIGNES

Président du comité de course : Frédéric Bertin

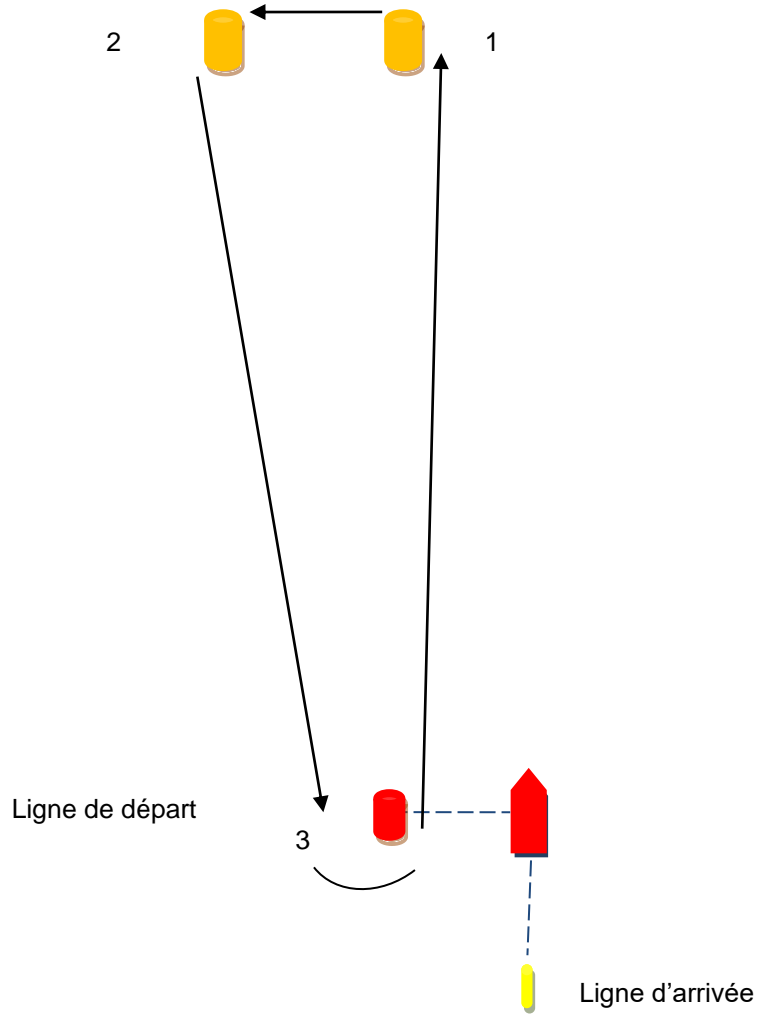
Président du jury : Christophe Lachèvre



ANNEXE A : PARCOURS CONSTRUITS

1/ Description des parcours construits

Les bouées 1, 2 et 3 sont à laisser à bâbord.



Flamme numérique 2 : Départ – 1 - 2 - 3 - 1 – 2 – 3 - Arrivée



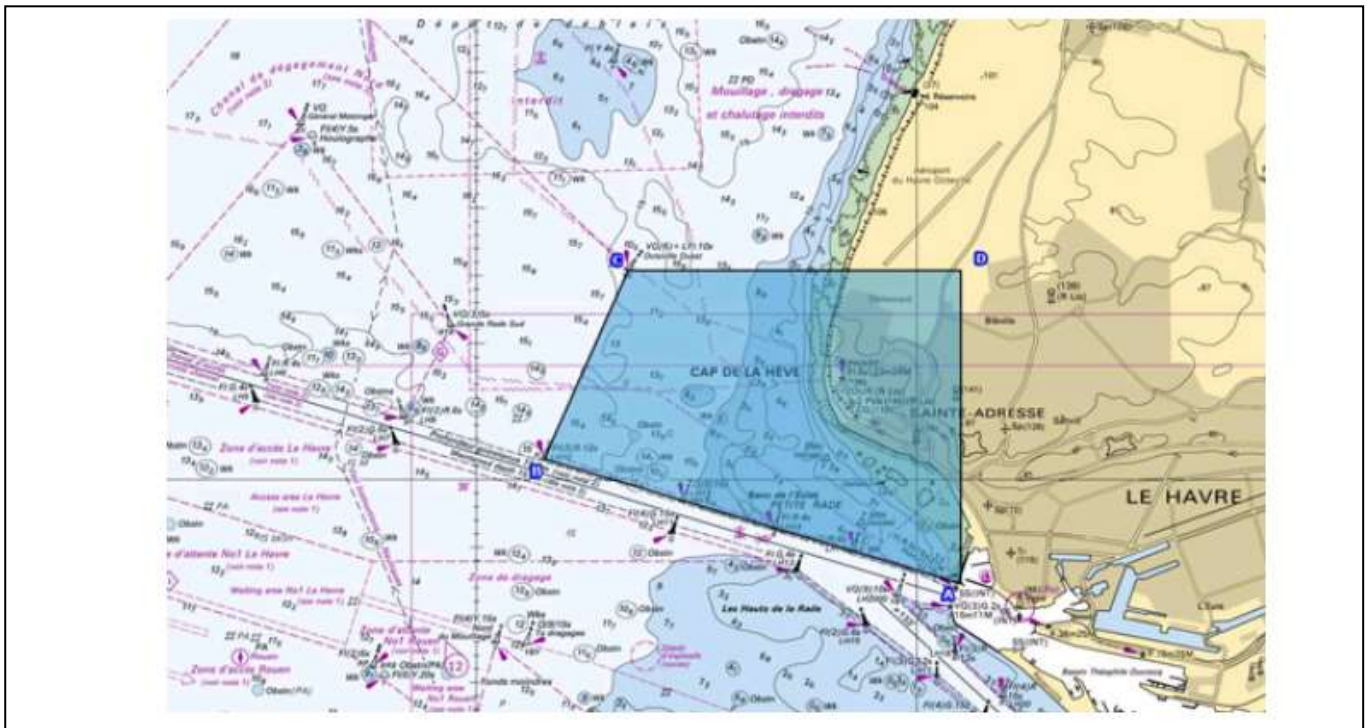
(2 tours)

Flamme numérique 1 : Départ – 1 – 2 – 3 - Arrivée



(1 tour)

2/ Zone de course des parcours construits



ANNEXE B : POINTAGE OFFICIEL A UNE MARQUE

Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée n'importe quelle marque du parcours.

Si un bateau du comité de course arborant le 2ème substitut (ceci modifie Signaux de Course) se tient près d'une marque du parcours, l'ensemble marque et bateau comité constitue une porte où un pointage officiel des concurrents est effectué.

Les concurrents devront passer cette porte et continuer leur course.

Si par la suite, le comité de course décide d'interrompre la course, il arborera les pavillons « S sur H » accompagnés de deux signaux sonores (ceci modifie Signaux de course) signifiant « La course est interrompue et le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée. Le comité de course confirmera, si possible, ces indications par V.H.F.

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la RCV 69.



ANNEXE C : UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, des variations ne pourront donner lieu à réparation. (Ceci modifie la RCV 62).

- 1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de 1800 € à l'ordre de La SRH au moment de la confirmation de l'inscription, soit par chèque soit par empreinte de carte bancaire.
- 1.2 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident. Si une retenue est faite sur la caution le samedi 20 avril 2024, le skipper sera tenu de rétablir le montant total de la caution avant le départ ponton le dimanche 21 avril pour conserver son admissibilité.
- 1.3 Chaque skipper est responsable des dommages ou de la perte de son bateau sauf responsabilité autre déterminée par le jury.
- 1.4 Pavillons et combinaisons de voiles possibles :
Le Comité de Course pourra restreindre la voilure des concurrents au plus tard au signal d'avertissement comme suit :

Pas de pavillon : GV haute + Foc et Spi autorisé

Pavillon Oscar : GV haute + Foc (spi interdit)

- 1.5 Le Comité de Course décidera des bateaux utilisés pour chaque course et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, le skipper ayant eu l'attribution de ce bateau utilisera temporairement un autre bateau.
- 1.6 Le Comité de Course peut autoriser l'utilisation d'un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.
- 1.7 Avarie et temps pour réparer :
- 1.7.1 Avant l'envoi du pavillon orange avant une course ou dans les cinq minutes après le passage de la ligne d'arrivée, selon ce qui est le plus tard, un bateau ayant une avarie doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du Comité de Course et y rester, pour lui signaler son besoin d'assistance technique. Il peut aussi faire un appel VHF pour demander l'assistance de la commission technique.
- 1.7.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du Comité de Course/ Comité Technique.
- 1.7.3 Après l'envoi du pavillon orange, une course ne sera pas retardée ni annulée en raison d'une avarie, sauf si le signal d'avarie a été envoyé comme requis par l'IC 1.7.1.
- 1.7.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti, ou des avaries survenues après le signal d'avertissement ne pourra donner lieu à réparation. Ceci modifie la RCV 62.

2. ARTICLES ET ACTIONS INTERDITES

Sauf en cas d'urgence ou pour éviter un dommage ou une blessure, ou en cas de consigne différente d'un arbitre ou d'un membre de l'organisation, les actions suivantes sont interdites :

- 2.1. Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.
- 2.2. L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.
- 2.3. Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité de Course.
- 2.4. Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.
- 2.5. Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.
- 2.6. Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.



- 2.7. Quitter l'emplacement à quai ou le mouillage sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages ou sans avoir l'autorisation du Comité de course, pendant les jours de course, alors que la flamme Aperçu est envoyée à terre.
- 2.8. Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9. Mettre des pennons sur le spinnaker en cas d'utilisation du spinnaker fourni par l'organisation.
- 2.10. Transpercer les voiles fournies par l'organisation, même pour mettre des pennons.
- 2.11. Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf en cas d'urgence ou pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.
- 2.12. Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.13. Utiliser un winch pour régler l'écoute de grand voile, le pataras et le hale-bas.
- 2.14. Régler la tension des filières.
- 2.15. Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.16. Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.
- 2.17. Après le signal de départ, et pendant la navigation au près pendant plusieurs secondes, la position de la bôme principale ne doit pas être contrôlée autrement que par la grande écoute avec la poulie fixée au fond du cockpit et le halebas.
- 2.18. L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.19. Avoir le bout dehors sorti, sauf lorsqu'on envoie, porte ou affale le spinnaker. Le bout dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker.
- 2.20. Sortir le bout dehors avant d'être sur le nouveau bord du parcours après être entré dans la zone d'une marque à contourner sans porter le spinnaker.
- 2.21. Protéger les filières avec des mousses afin de faciliter le rappel de l'équipage.
- 2.22. Laisser le point d'amure de la GV libre sans dépasser la marque de jauge en tête de mat.
- 2.23. S'accrocher aux haubans (galhaubans et bas-haubans) et aux filières pour faciliter la bascule du bateau.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

- 3.1. Embarquer les équipements suivants :
 - (a) les principaux outils
 - (b) ruban adhésif
 - (c) bouts (élastiques ou sinon de 4 mm de diamètre ou moins)
 - (d) marqueurs
 - (e) matériel pour pennons
 - (f) montre, chronomètres et compas à main
 - (g) manilles et manillons
 - (h) velcro
 - (i) chaise de calfat ou boudrier
 - (f) pavillon avarie : Pavillon Blanc
- 3.2. Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :
 - (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent
 - (b) fixer les pennons
 - (c) empêcher que les voiles soient endommagées ou tombent par-dessus bord
 - (d) marquer les repères de réglage
 - (e) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés
- 3.3. Modifier le nombre de palans de la grande écoute.
- 3.4. Réparation de fortune, sous réserve d'utiliser le matériel de réparation autorisé et que la réparation soit réalisée en « bon marin » et n'entraîne aucun risque de détérioration supplémentaire.

4. ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

- 4.1. Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au comité de course, même si le dommage ou la perte n'est pas enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des courses ultérieures.
- 4.2. A la fin de chaque journée de navigation :
 - (a) rouler et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé
 - (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour
 - (c) relâcher la tension du pataras
- 4.3. A la fin du dernier jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau et vider l'eau du bateau (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marques.
- 4.4. Toute demande de modification de l'équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu'une réponse oui/non soit possible.
- 4.5. Se conformer à toute règle, y compris les limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement.
- 4.6. Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.
- 4.7. Saisir les voiles sur le mât au moyen du matériel fournis par l'organisateur.
- 4.8. En cas de réparation de fortune, il est obligatoire d'avertir aussitôt que possible et avant la course suivante la commission technique pour une remise en conformité

5. LISTE D'EQUIPEMENT

Les éléments suivants, non fixés, fournis par l'organisation doivent être embarqués à tout moment à leur place pendant la navigation. Toute perte devra être signalée sur le rapport de dommage journalier.

5.1 Voiles et équipement des voiles

- Grand voile
- Voile d'avant
- Spinnaker
- Une manivelle de winch
- 3 manilles
- Une écoute de spinnaker
- Une écoute de grand voile
- 2 écoutes de foc

5.2 Equipements de sécurité

- Un bidon étanche scellé contenant le matériel de sécurité pour une navigation jusqu'à 6 milles
- Seau et amarre
- Bouée de sauvetage
- Une ligne de mouillage

