

Compétition Régional de Matelotage Région de l'Est

Épreuve du Ravitaillement en Mer (Va-et-vient ultraléger)

Normes & Règlements



Version 2.0

HISTORIQUE DE RÉVISION	3
1. MISSION.....	4
2. RÉFÉRENCES & CONNASSANCES.....	4
2.A) RÉFÉRENCES	4
2.B) CONNASSANCE	4
2.C) TERMINOLOGIE	4
2.D) DÉFINITION	4
3. PERSONNELS, RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	5
3.A) OFFICIELS.....	5
3.B) ÉQUIPE.....	5
4. ÉQUIPEMENT & MATÉRIEL.....	5
4.A) POUR LES OFFICIELS	5
4.B) CASQUE PROTECTEUR	5
4.C) CANIFS.....	5
4.D) CHAUSSURES	5
4.F) MATÉRIEL DU VA-ET-VIENT ULTRALÉGER	6
5. INSTALLATION POUR L'ÉPREUVE	6
5.A) DISPOSITION DU MATÉRIEL.....	6
5.B) ESPACE REQUIS	6
5.C) POINTS D' ANCRAGES	6
5.D) ZONES DE DANGER.....	7
5.E) ZONES HORS LIMITS	8
6. DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION	8
7. RÈGLEMENTS.....	8
7.A) GÉNÉRALITÉS	8
7.B) POSITIONNEMENT DU PERSONNEL DE LA MANOEUVRE	8
7.C) SHÉMA DE LA MANOEUVRE DU VA-ET-VIENS ULTRALÉGER	9
7.D) UTILISATION DES POULIES	9
7.E) UTILISATION D'ESTROPE.....	9
7.F) UTILISATION DES CORDAGES	9
7.G) CONFECTION DE NŒUD.....	9
7.H) CHARGE.....	10
7.I) TECHNIQUE D'ÉLINGUAGE.....	10
7.J) MOUCHETAGE DES CROCS	10
7.K) MANŒUVRE DE TRANSBORDEMENT	10
7.L) RANGEMENT DU MATÉRIEL	10
7.M) ZONES DE DANGER ET HORS LIMITE.....	10
8. ÉVALUATION.....	11
8.A) ÉVALUATION PAR LE JUGES	11
8.B) POINTAGE	11
8.C) POINTS DE PÉNALITÉ.....	11
8.D) ÉLIMINATION.....	12
8.E) NORMALISATION DE RÉSULTAT (COORDONATEUR SEULEMENT)	12

ANNEXE « A »	DESCRIPTION DES POSTES DE MANOEUVRE	14
ANNEXE « B »	SHÉMA D'INSTALLATION DU MATÉRIEL PRÉLIMINAIRE À LA MISE EN PLACE DU VA-ET-VIENS ULTRALÉGER	14
ANNEXE « C »	PROCÉDURE DE LA MANŒUVRE DU VA-ET-VIENT LÉGER	15
ANNEXE « C »	PROCÉDURE DE LA MANŒUVRE DU VA-ET-VIENT LÉGER (SUITE).....	16
ANNEXE « D »	SIGNAUX DE COMMUNICATION.....	17
ANNEXE « E »	CONFIGURATION ALTERNATIVE	19
ANNEXE « F »	AIDE-MÉMOIRE POUR L'ÉNONCÉ PRÉPARATOIRE DES JUGES	20

HISTORIQUE DE RÉVISION

Date	Section	Modification
2013-04-13	1	Augmentation du temps total pour la manœuvre de 25 à 30 min
		Clarification du but recherché pas l'épreuve
	3.A	Limitation de l'implication des juges dans le déroulement de l'épreuve.
	6 Tableau #2 .6	Augmentation du temps total pour la manœuvre de 25 à 30 min
	8.B.1	Clarification sur les pointage pour transbordement et perte de la charge en mer
	8.C.1	Ajout d'une note indiquant que les points perdent pour faute d'installation ne compte qu'une seul fois dans l'ensemble de l'épreuve.
		Clarification de la faute majeure « b » Utilisation et/ou installation non sécuritaire de partie du gréement
		Clarification à la faute des parties de gréement non retournée abord du navire ravitailleur
	8.C.2	Ajout d'une note sur les fautes durant les transbordements
		Modification du pointage pour la faute « Mauvaise installation de la charge » modifié de faute majeure à faute mineur.
		Suppression des fautes de mauvaise installation de la charge et de nœuds mal fait
		Modification des points de faute la faute de perte de charge de 10 à 5 points
	8.C.3	Modification des points de faute de 5 à 10 points
		Suppression de l'infraction spéciale « B » Dépassement du temps limite de transbordement (-25pts)
	8.C.4	Suppression de point pour les infractions à la sécurité
	8.E	Ajout de la section de la normalisation des résultats dans le cas où une équipe aurais reçu un résultat négatif.
	8.D.2	Clarification au sujet de la disqualification
	Annexe « C » Tableau #5 Étape #2	Correction à la procédure du navire ravitailleur navires
	Annexe « C » Tableau #5 Étape #3	Correction à la procédure des deux navires
Section « A » Feuille de pointage	Correction des pointages et des fautes	

1. MISSION

La mission de cette épreuve est de faire le plus grand nombre de transbordement en utilisant un va-et-vient léger et de sécuriser le matériel en 30 minutes. L'objectif recherché de cette épreuve est de développer la connaissance et l'expérience requise pour mettre en pratique cette manœuvre afin qu'elle soit mise en pratique au sein des unités de cadet.

Cette épreuve a pour but de mettre grandement aux défis les habiletés du capitaine particulièrement, l'organisation et la coordination de l'équipe dans un cadre de temps restreint et la résolution de problème technique en matelotage.

2. RÉFÉRENCES & CONNAISSANCES

2.A) RÉFÉRENCES

2.a.1) L'information décrite dans ce document est basée sur les sources suivantes :

Va-et-vient léger: Admiralty Man. of Seamanship (BR67) Ch.6 Replenishment at Sea, Page 6-39
ISBN 0 11 772696 6
A-CR-CCP-003/PT-12, Leçon 28, Page 6-4-115
A-PD-152-001/PT-001 Ch.11 article 1123 Page 11-31

Élingage : A-CR-CCP-003/PT-12, Leçon 20, Page 6-4-85

2.B) CONNAISSANCE

2.b.1) Il est fortement recommandé de lire les références ci-dessus. Elles vous aideront grandement à exécuter cette épreuve. La majeure partie de la connaissance requise y est consignée.

2.C) TERMINOLOGIE

2.c.1) La terminologie utilisée dans ce document est conforme aux termes francophones utilisés par la marine canadienne et par les OCC. Vous trouverez davantage d'information dans la littérature utilisée par les unités de cadets de la marine.

2.D) DÉFINITION

Sécurisé : Action de ranger et/ou arrimer correctement le matériel utilisé pour une manœuvre.

Va-et-vient ultra léger : Appareil de transbordement simplifié et à charge très légère respectant, dans la mesure du possible, les normes et méthodes du va-et-vient léger utilisé sur les navires de la marine canadienne

Filin léger : Le filin léger est en partie le lance-amarre et le premier quart de hâle-dehors qui permettra le transfert de la filière au navire receveur pour qu'elle y soit connectée. Il est aussi utilisé à la fin de la manœuvre pour retourner la filière et le lance-amarre

Hâler : Désigne l'action de tirer un courant halage quelconque.

Choquer : Désigne l'action de laisser filer un courant de halage quelconque.

Tenir bon : Désigne l'action de ne rester immobile

Donnez du mou : Désigne l'action d'abaisser la tension légèrement

Prendre le mou : Désigne l'action de récupérer l'excédent de cordage

Transbordement : Phase du va-et-vient léger dans laquelle des objets sont véhiculés sur le va-et-vient. Voir les étapes de la phase transbordement au tableau de l'annexe « C »

3. PERSONNELS, RÔLES ET RESPONSABILITÉS

3.A) OFFICIELS

3.a.1) Deux juges : Les juges sont responsables des toutes les activités liées à cette épreuve. Avant le début de la compétition, les juges doivent inspecter le matériel pour s'assurer que tout y est et que les pièces d'équipement sont en bon état et sécuritaires. L'horaire et l'ordre de compétition des équipes devront également être affichés par les juges.

Les juges doivent préparer un énoncé préparatoire pour l'épreuve qui sera lu à chaque équipe en préparation pour l'épreuve. Cet énoncé indiquera les consignes de sécurité, les consignes sur le matériel et son rangement ainsi que sur l'emplacement et les points d'encrage. Voir Annexe « F » pour utiliser l'aide-mémoire de l'énoncé préparatoire

Les juges doivent informer les capitaines d'équipe aux conditions de l'environnement en leur faisant visiter les lieux de compétition avec va-et-vient léger correctement installé.

3.a.2) Un juge – marqueur/chronométreur : Le Juge - marqueur a la responsabilité de compléter la documentation et la feuille de pointage pour chaque équipe qui participera à l'épreuve. Il peut aussi agir à titre de juge intérimaire lorsqu'une équipe provient du même CC qu'un juge. Il sera responsable du chronométrage de l'épreuve.

3.a.3) Tout le personnel cadre de cette épreuve devra construire installé le va-et-vient et vérifier son bon fonctionnement afin de s'assurer que l'exécution de l'épreuve est possible et sécuritaire. Cette activité aidera les juges dans la rédaction de leur énoncé préliminaire.

3.a.4) Les juges utiliseront les formulaires d'évaluation du capitaine et de l'épreuve à la fin de ce document. Voir section A et B

3.a.5) Tous les juges – marqueurs/chronométrateurs ne sont autorisés à fournir une assistance quel qu'elle soit à l'exception de situation pouvant mettre en danger la sécurité des participants et juges. Dans ce cas, le chronomètre sera arrêté jusqu'à ce que la situation soit résolue.

3.B) ÉQUIPE

3.b.1) L'équipe doit être composée de six cadets et d'un substitut (ce dernier ne prendra pas part aux finales régionales). On suggère de diversifier la composition de l'équipe en intégrant des cadets de différentes phases pour assurer une certaine continuité au sein de l'équipe.

3.b.2) Les habiletés de chef du capitaine seront évaluées et contribueront au pointage de l'équipe.

3.b.c) Durant l'épreuve, le capitaine de l'équipe en compétition demandera l'arrêt du chronomètre afin que le juge inspecte le gréement et donne leur approbation pour la poursuite de la manœuvre.

4. ÉQUIPEMENT & MATÉRIEL

4.A) POUR LES OFFICIELS

4.a.1) Deux chronomètres, deux sifflets, un ruban à mesurer et de la peinture en aérosol ou du ruban à masquer pour délimiter les zones de danger et hors limite.

4.B) CASQUE PROTECTEUR

4.b.1) Tous les cadets participant porteront un casque protecteur durant l'épreuve

4.C) CANIFS

4.c.1) Seuls les couteaux pliables sont permis. Ils seront portés au bout de l'aiguillette. Des couteaux seront également fournis sur demande. Les couteaux qui ne sont pas en cours d'utilisation devront être refermés.

4.D) CHAUSSURES

4.d.1) Tous les participants porteront les bottines réglementaires. Les articles superflus comme les doubles semelles, les lacets de couleurs et les attaches de plastique ou de métal ne sont pas permis.

- 4.d.2) Les juges porteront également des chaussures dont la pointe est renforcée d'acier, soit les bottines de parade ou les bottes de la tenue de combat naval.

4.F) MATÉRIEL DU VA-ET-VIENT ULTRALÉGER

Tableau #1

QTE.	ARTICLES	TAILLE	EMPLACEMENT
1	Filière	Cordage 2 fois la longueur prévue entre les navires 19mm (3/4 po) dia., pour une installation ultra légère a courte distance et d'une charge de 15Kg max.	Ravitailleur
1	Hâle dedans	Cordage 1.5 fois la longueur prévue entre les navires 5 mm (1/4 po) dia., pour une installation ultra légère a courte distance et d'une charge de 15Kg max.	Ravitailleur
1	Hâle dehors	Cordage 2 fois la longueur prévue entre les navires 5 mm (1/4 po) dia., pour une installation ultra légère a courte distance et d'une charge de 15Kg max.	Ravitailleur
4	Poulies de bois simple	75mm (3 po) pour poulie de retour des hâles.	2 au Ravitailleur 2 au Receveur
2	Grosse poulies de bois simple	150mm(6 po) pour poulie de retour de la filière	Ravitailleur
1	Poulie va-et-vient	150mm(6 po) pour poulie du va-et-vient	Ravitailleur
2	Lance-amarre	1.5 fois la longueur prévue entre les navires	Ravitailleur
2	Signaux vert	30cm x 30cm avec une poigné Voir Annexe « E »	1 au Ravitailleur 1 au Receveur
2	Signaux rouge	30cm x 30cm avec une poigné Voir Annexe « E »	1 au Ravitailleur 1 au Receveur
2	Signaux jaune	30cm x 30cm avec une poigné Voir Annexe « E »	1 au Ravitailleur 1 au Receveur
2	Sifflets nautique		1 au Ravitailleur 1 au Receveur
1	Fil à surlier	Rouleau	
3	Charge divers pour élingage varié	8 – 15 kg (20 – 35 lbs) (ex : Baril, Boite, Poche)	Ravitailleur
1	Estrope avec croc	Pour recevoir et connecter la filière	Receveur
2	Grosse estropes	Pour fixer les poulies de retour de la filière au point d'ancrage du navire ravitailleur	Ravitailleur
4	Petite estropes	Pour fixer les poulies de retour des hâles aux points d'ancrage	2 au Ravitailleur 2 au Receveur
2	Gaffes		1 au Ravitailleur 1 au Receveur
1	Ligne de rappel	Cordage 180cm (6 pi) de long de 5mm (1/4 po) de dia.	Ravitailleur

5. INSTALLATION POUR L'ÉPREUVE

5.A) DISPOSITION DU MATÉRIEL

- 5.a.1) Il sera nécessaire d'identifier le navire ravitailleur et receveur et placer le matériel approprié a chaque navire en conséquence.
- 5.a.2) Une rambarde de fortune doit être installé sur chaque navire

5.B) ESPACE REQUIS

- 5.b.1) Tout endroit ayant la possibilité d'avoir 4 points d'ancrage solide et un distance minimal, suggéré, de 3m (15pieds) entre les navires est suffisant. La distance entre les navires ne peut être modifiée au cours de la compétition. Voir figure i.

5.C) POINTS D'ANCRAGES

- 5.c.1) Durant la préparation de l'épreuve, les juges doivent identifier 4 points d'ancrage solides pour recevoir les poulies du gréement. Ils devront en faire part dans leur énoncé préparatoire. (Exemple : poteaux de volleyball, poteaux de basketball mobile, 2 arbres)
- 5.c.2) Le point d'ancrage #1 est le point d'attache de la filière sur navire receveur. Toutes méthodes et/ou nœud sécuritaire connus et enseignés dans le programme des cadets de la marine qui ne glissera pas de sa position est permis. Il est aussi utilisé comme point d'ancrage pour la poulie de retour supérieur du hâle-dehors.
- 5.c.3) Le point d'ancrage #3 et #4 sont les points d'ancrage des poulies de retour de la filière et du hâle-dedans sur le navire ravitailleur. Toutes méthodes t/ou nœud sécuritaire connus est enseignés dans le programme des cadets de la marine qui ne glissera pas de sa position est permis. Si l'utilisation d'une estrope ou d'un cordage est nécessaire, le diamètre de celui-ci doit être du même que celui du cordage qui passe dans la poulie qu'il retient. Pour les poulies de retour du hâle-dedans, d'autres points d'ancrage indépendant peuvent être ajoutés.
- 5.c.4) Le point d'ancrage #2 est le point d'ancrage inférieur du hâle-dehors sur navire receveur. Toutes méthode set/ou nœud sécuritaire connus et enseignés dans le programme des cadets de la marine qui ne glissera pas de sa position est permis.

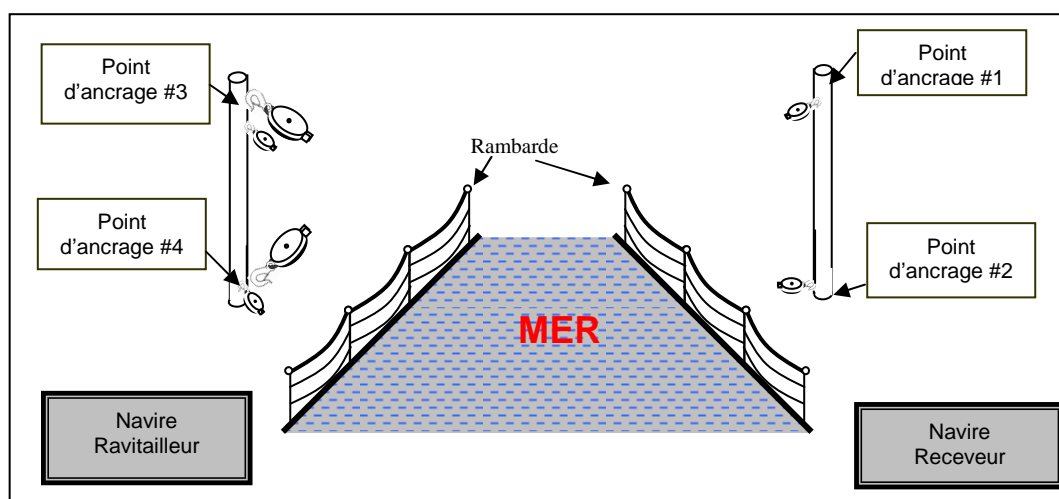


Figure i

- 5.c.5) Pour éviter que les estropes glissent sur les poteaux l'utilisation de collet de corde ou de nœud. Un collet de corde est fait de la même façon qu'une surliure ordinaire cependant, fait au tour d'un espar. Voir figure suivant :

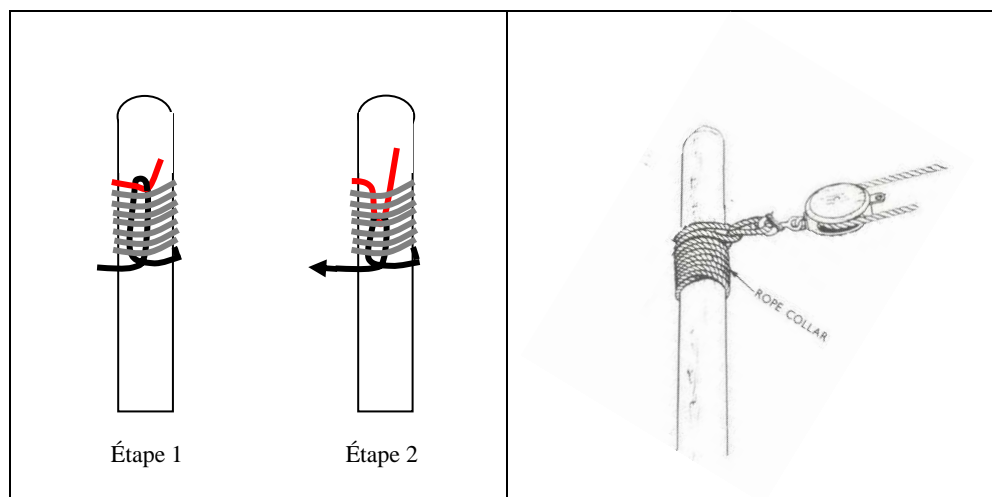


Figure ii

5.D) ZONES DE DANGER

- 5.d.1) Aucun personne ne peut-être en dessous du gréement lorsque transbordement s'effectue.

5.E) ZONES HORS LIMITS

- 5.e.1) Les participants ne peuvent avoir aucun pied complet dans la mer. Si un participant de l'épreuve ne respecte pas cette directive une infraction à la sécurité sera appliquée.

6. DÉROULEMENT DE LA COMPÉTITION

Tableau # 2

	ÉTAPE	TEMPS	REMARQUES
1.	Enregistrement	1 min	Préparation des formulaires d'évaluation de l'équipe. Cette activité être concomitante à une autre et doit être fait durant la participation de l'équipe précédente.
3.	Préparation de l'équipe	4 min	Le capitaine de l'équipe donne ces instructions & vérifie le matériel
4.	Installation	T ₁	Placement des cordages & élingage des charges doivent être faite à cette étape
5.	Inspection du gréement & corrections	5 min	Le capitaine demandera un arrêt du chronomètre pour que les juges effectuent l'inspection de sécurité du gréement. Si le gréement n'est pas conforme, les juges demanderont les corrections requises. Lorsque les juges seront satisfaits, le chronomètre sera remis en marche et l'épreuve continuera
6.	Exécution du va-et-vient avec le maximum de transbordements complet et récupération du gréement	T ₂ T ₁ +T ₂ <=30min maximum	
7.	Rangement du matériel	5 min	Cette étape fait partie de l'épreuve évalué.
8.	Évaluation & finalisation opération de rangement non complété	5 min	Rencontre du capitaine d'équipe par les juges et les autres cadets finalisent le rangement

Notez que les équipes disposent de 30 minutes maximum pour effectuer l'installation du gréement, l'exécution complète du va-et-vient. A ce point les navires non plus de cordages les reliant. L'équipe disposera alors de 5 min pour faire le rangement du matériel. Une pause de 5 min au chronomètre sera faite avant l'exécution du va-et-vient pour l'inspection de sécurité des juges.

7. RÈGLEMENTS

7.A) GÉNÉRALITÉS





- 7.a.1) Les juges ne sont pas autorisés à modifier les règlements en cours de compétition. Les juges sont autorisés à apporter des modifications aux grosseurs des cordages et des poulies utilisées seulement en fonction des considérations locales avant la compétition.
- 7.a.2) La manœuvre du va-et-vient léger, décrite dans ce document, est conforme à celle dans les manuels en référence. Notez que bien des éléments ont été réduit ou simplifier pour le but de l'exercice.
- 7.a.3) Durant l'épreuve, aucun aide-mémoire ou autre document ne peut être utilisé par les participants.

7.B) POSITIONNEMENT DU PERSONNEL DE LA MANOEUVRE

Les membres de chacun des navires doivent être positionnés selon le schéma de la manœuvre plus bas. Voir Annexe « A » pour la description des postes de manœuvre.

7.b.1) NAVIRE RAVITAILLEUR

Tableau #3

SYMBOL	POSTE DE MANOEUVRE	POSITION
	Maître de la manœuvre (capitaine)	Il doit être à droite du gréement lorsqu'il fait face au navire receveur
	Signaleur & Manœuvrier de la charge	À droite du maître de manœuvre
	Manœuvrier du hâle dedans	À droite du signaleur du ravitailleur
	Manœuvrier de la filière Manœuvrier du lance-amarre	Il doit être à gauche du gréement lorsqu'il fait face au navire receveur

7.b.2) NAVIRE RECEVEUR

Tableau #4

SYMBOL	POSTE DE MANŒUVRE	POSITION
S	Signaleur & Manœuvrier charge	Il doit être à gauche du gréement lorsqu'il fait face au navire ravitailleur
H	Manœuvrier du hâle dedans	À gauche du signaleur

7. b.3) L'emplacement des membres d'équipage de chaque navire doit être confirmé au schéma d'aménagement de ce règlement

7.C) SHÉMA DE LA MANŒUVRE DU VA-ET-VIENS ULTRALÉGER

Ce schéma illustre la disposition générale des membres des navires et du gréement.

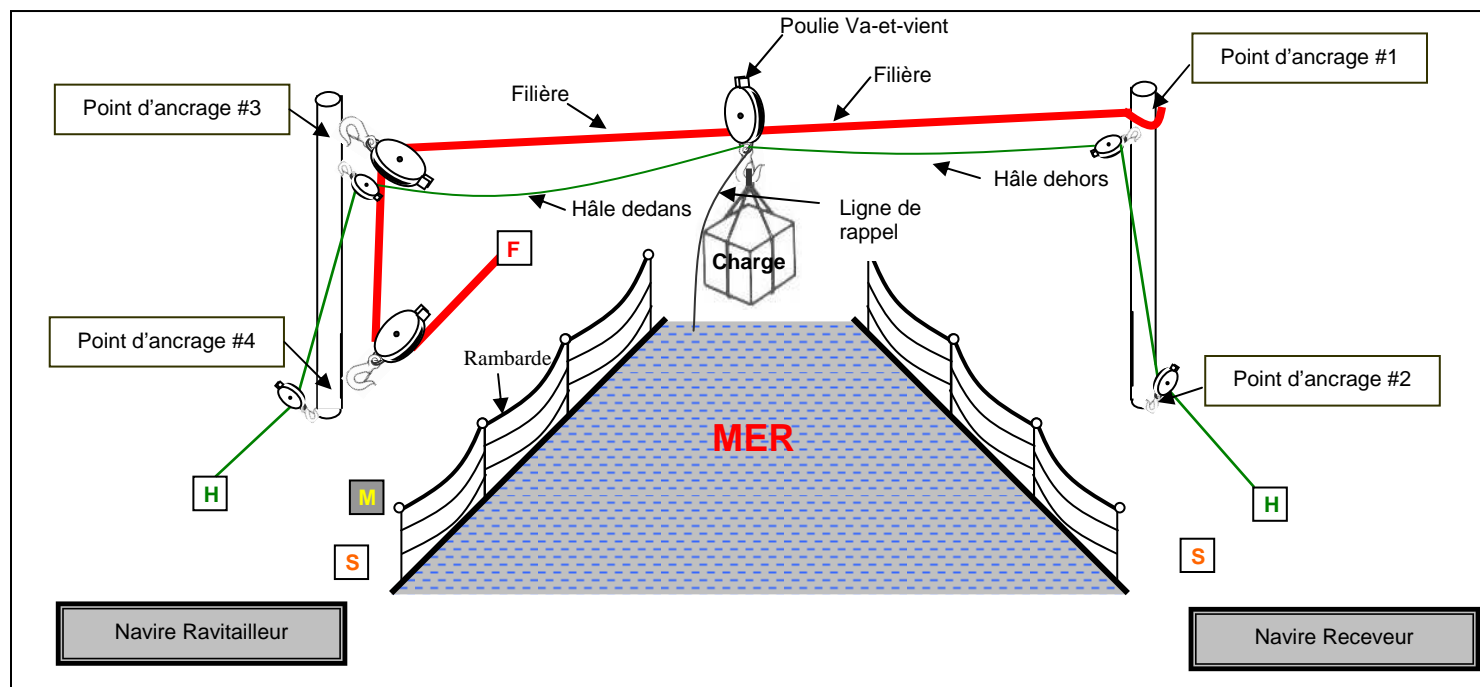


Figure iii

7.D) UTILISATION DES POULIES

- 7.d.1) Le courant, courant de halage et filière doivent être installés adéquatement dans la poulie afin que le cordage puisse voyager sur le réa de celle-ci.
- 7.d.2) Une des extrémités de chaque hâle doit être attachée à la poulie du va-et-vient.

7.E) UTILISATION D'ESTROPE

- 7.e.1) L'épissure ou le nœud de l'estrope ne doit pas être en contact avec un croc, une manille, et surface connexe. Elles ne doivent, également, pas être pliées ou courbées.
- 7.e.2) Les estropes de gros diamètre doivent être utilisées pour les poulies de retour de la filière.

7.F) UTILISATION DES CORDAGES

- 7.f.1) Durant les manœuvres de transbordement, le surplus des long cordages doit être lové en « S »

7.G) CONFECTION DE NŒUD

- 7.g.1) Tous nœuds confectionnés durant l'épreuve doivent être correctement faits et utilisés dans la bonne situation en conformité avec les normes enseignées aux cadets de la marine.

7.H) CHARGE

- 7.h.1) Différents types de charge doivent être utilisés afin d'utiliser des techniques d'élingage variées.
- 7.h.2) Une ligne de rappel doit être attachée au collet du croc ou au croc même de la poulie du va-et-vient afin de faciliter le contrôle et la récupération de la charge.
- 7.h.3) L'utilisation d'une gaffe pour assister à la récupération de la charge est obligatoire

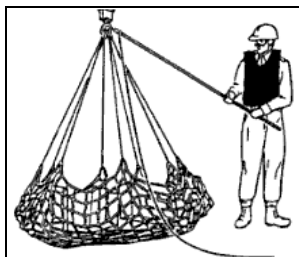


Figure iv

7.I) TECHNIQUE D'ÉLINGAGE

- 7.i.1) L'élingage de la charge doit être conforme disposition décrite par les références de ce document.

7.J) MOUCHETAGE DES CROCS (si nécessaire)

- 7.j.1) Tous les crocs qui ne sont pas munis d'un dispositif de sûreté doivent être mouchetés. On ne mouchettera évidemment pas les crocs munis de languettes.
- 7.j.2) Le mouchetage doit être fait de la manière illustrée ci-dessous. Conformément à référence de ce document.

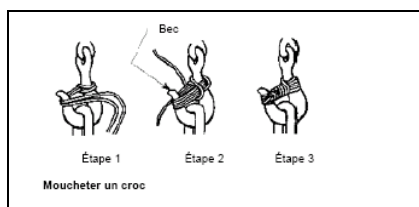


Figure v

7.K) MANŒUVRE DE TRANSBORDEMENT

- 7.k.1) Les manœuvres de transbordement doivent respecter la procédure de transbordement décrite à l'annexe « B »
7. k.2) Les signaux de communication doivent être conformes à ceux décrits à l'annexe « C »

7.L) RANGEMENT DU MATÉRIEL

- 7.l.1) Le matériel doit être rangé de la façon prescrite par les juges durant leur énoncé préparatoire.
- 7.l.2) Les estropes doivent être rangées ensemble dans la zone de rangement du matériel.
- 7.l.3) Les long cordages doivent être lovés en « S » dans la zone de rangement du matériel

7.M) ZONES DE DANGER ET HORS LIMITE

- 7.m.1) Les juges ne sont pas tenus d'émettre d'avertissement lorsqu'il y a une infraction à la sécurité, cependant, s'il le désirent, ils ne peuvent en émettre qu'un seul pour la durée de l'épreuve d'une équipe.

Le juge devons le communiquer leur choix à cette égard et l'énoncer aux participants durant l'énoncé préliminaire.

7.m.2) La pose d'une pied complet dans la mer constitue une infraction de à la sécurité

8. ÉVALUATION

8.A) ÉVALUATION PAR LE JUGES

- 8.a.1) Lorsque l'épreuve est commencée, seul le capitaine de l'équipe peut demander que le chronomètre soie arrêté.
- 8.a.2) Le capitaine de l'équipe peut demander au juge chronométrateur d'arrêter le temps lorsqu'un problème surviens et qu'une réparation ou le remplacement d'un équipement fournis est nécessaire, le chronomètre sera arrêté. Le chronomètre sera remis en marche lorsque la situation sera rétablie et aucune pénalité ne sera appliquée à l'équipe.
- 8.a.3) Si l'arrête du chronomètre et que la raison de l'arrêt ne s'applique pas pour des raisons de sécurité une pénalité sera accordé à cette équipe.
- 8.a.4) Un juge sifflera un coup de sifflet pour signaler qu'une infraction de sécurité a été observé et il emmétra une avertissement verbal au sujet de l'infraction. À la seconde infraction à la sécurité, un juge émiettera deux coup de sifflet, l'épreuve sera arrêté et l'équipe sera disqualifier.

8.B) POINTAGE

- 8.b.1) Chaque transbordement complet donne 15 points lorsqu'une charge est installé sur la poulie du va-et-vient, transbordée sur l'autre navire et décrochée. Si la charge est perdue en mer, le transbordement n'est pas complet, donc les point pour transbordement ne compte pas et une pénalité supplémentaire de 5 points s'ajoute.
- 8.b.2) Les points de pénalités déduits dépendent de la gravité de la faute. Les aspects reliés au matelotage et au gréement seront évalués sur la même feuille de pointage.
- 8.b.3) En cas d'infraction à la sécurité, une juge émiettera un coup de sifflet pour le signaler, ainsi l'équipe est avisée que la prochaine infraction à la sécurité conduira à l'élimination. À la second infraction à la sécurité ou en cas de blessure, le chronomètre sera arrêté et l'épreuve sera disqualifier.

8.C) POINTS DE PÉNALITÉ

8.C.1) FAUTE D'INSTALLATION & RANGEMENT

Les fautes d'installation ne sont comptabilisé qu'une seul fois durant toutes l'épreuve.

Fautes mineures (-1 points par faute)

- a) Mauvaise installation de la poulie du va-et-vient
- b) Point d'ancrage instable et épissures d'estropes incorrectement placées
- c) Mauvaise installation des hâles à la poulie du va-et-vient
- d) Mauvaise installation de la ligne de rappel à la poulie du va-et-vient
- e) Lovage du cordage excédentaire pas fait
- f) Lance-amarre non retenu au lancé
- g) Phase du test de transbordement non complété
- h) Mauvais positionnement des participants
- i) Mauvaise élingage des charges (**3 fautes possibles**)
- j) Mauvais nœud ou mal fait

Fautes majeures (-5 points par faute)

- a) Phase du test de transbordement non complété
- b) Utilisation ou installation non sécuritaire des poulies, cordages ou estropes
- c) Nœud non stable
- d) Mouchetage incorrect/non sécuritaire (s'il peut être retiré par ex)
- e) Partie du gréement qui n'est pas abord du ravitailleur à la fin du temps alloué.
(Poulie Va-et-vient, Hale dedans, Hale dehors, Filière, Lance-amarre, **5 points par équipement** jusqu'à

concurrence de 25)

8.C.2) FAUTE DE MANŒUVRE DE TRANSBORDEMENT

Les fautes durant les transbordements son cumulative pour l'ensemble de la manœuvre.

Fautes mineures (-1 points par faute)

- a) Mauvaise signalisation
- b) Mauvais ordre de manœuvre
- c) Transbordement aller-retour de la même charge
- d) Manœuvre exécutée sans ordre ou mauvaise action
- e) Oublie ou mauvaise utilisation de la gaffe
- f) Gréement en contact avec l'eau
- g) Mauvaise technique de halage (max 2 fautes)

Fautes majeures (-15 points par faute)

- a) Perte de la charge en mer

8.C.3) INFRACTIONS SPÉCIALES

- a) Arrêt du chronomètre non justifié (-10pts)

8.C.4) INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ

- a) Omettre de porter de casque protecteur
- b) Omettre de porter les bottines réglementaires
- c) Courir
- d) Se livrer à des jeux brusques
- e) Lancer des objets
- f) Marcher sur un cordage ou le matériel
- g) Pénétrer dans une zone de danger ou hors limites
- h) Marcher avec un canif ouvert
- i) Passer ou être sous le va-et-vient alors qu'il est sous tension
- j) Couper en pointant la lame vers soi ou quelqu'un d'autre plutôt que vers l'extérieur
- k) Avoir les mains ou les doigts trop près d'une poulie en service
- l) Oublie de faire faire l'inspection du gréement par les juges

8.D) ÉLIMINATION

8.d.1) Une équipe est automatiquement disqualifier en cas de blessure.

8.d.2) Une équipe peut également être disqualifier lorsque les deux juges considèrent qu'il y a eu une infraction grave à la sécurité ou qu'une second infraction à la sécurité a été soulever.

8.d.3) Tout geste d'insubordination de la part d'un participant conduira à son élimination de toutes les compétitions et à son remplacement par un substitut.

8.d.4) Toute insubordination ou geste allant à l'encontre de l'esprit sportif d'un entraîneur, d'un officier ou d'un instructeur civil doit être signalé au Juge en chef qui demandera à son auteur de quitter le périmètre immédiat de la compétition. L'incident devra être rapporté suivant la chaîne de commandement appropriée.

8.E) NORMALISATION DE RÉSULTAT (COORDONATEUR SEULEMENT)

8.e.1) À la suite de la compilation des résultat de toutes les équipes ayant participé. La normalisation des pointages sera nécessaire lorsqu'une équipe a reçu une pointage négatif. Seulement le coordinateur de la compétition est autorisé a effectuer la normalisation Afin de normalisé les résultats, il suffit d'augmenter les résultats de chaque essaie par le pointage du plus bas.

Par exemple

Résultat reçues	Résultat normalisés
-----------------	---------------------

Équipe A = 12	Équipe A $12+5 = 17$
Équipe B = -5	Équipe B $-5+5 = 0$
Équipe C = -2	Équipe C $-2+5 = 3$
Équipe D = 10	Équipe D $10+5 = 15$

ANNEXE « A » DESCRIPTION DES POSTES DE MANOEUVRE

Tableau #4

ABRÉV.	POSTE DE MANOEUVRE	RÔLES ET RESPONSABILITÉ
M	Maître de la manœuvre (capitaine)	<ul style="list-style-type: none"> Il est le responsable de la manœuvre et de la sécurité de l'ensemble de l'opération. Il dirige les personnes du ravitailleur et commande la manœuvre. Il est responsable de s'assurer que le pont est sécurisé correctement selon les directives des juges. Dispose du sifflet de manœuvre
S	Signaleur & Manœuvrier de la charge	<ul style="list-style-type: none"> Signaler à l'autre navire les l'action à faire Le signaleur du receveur utilisera le sifflet de son navire pour répondre au maître de la manœuvre Préposé à la charge
H	Manœuvrier du hâle dedans	<ul style="list-style-type: none"> Actionner le hâle de son navire
F	Manœuvrier de la filière Manœuvrier du lance-amarre	<ul style="list-style-type: none"> Actionner le la filière Préposé au lance-amarre

ANNEXE « B » SHÉMA D'INSTALLATION DU MATÉRIEL PRÉLIMINAIRE À LA MISE EN PLACE DU VA-ET-VIENS ULTRALÉGER

Cette installation fait partie de l'épreuve et doit donc être refaite pour par chaque équipe.

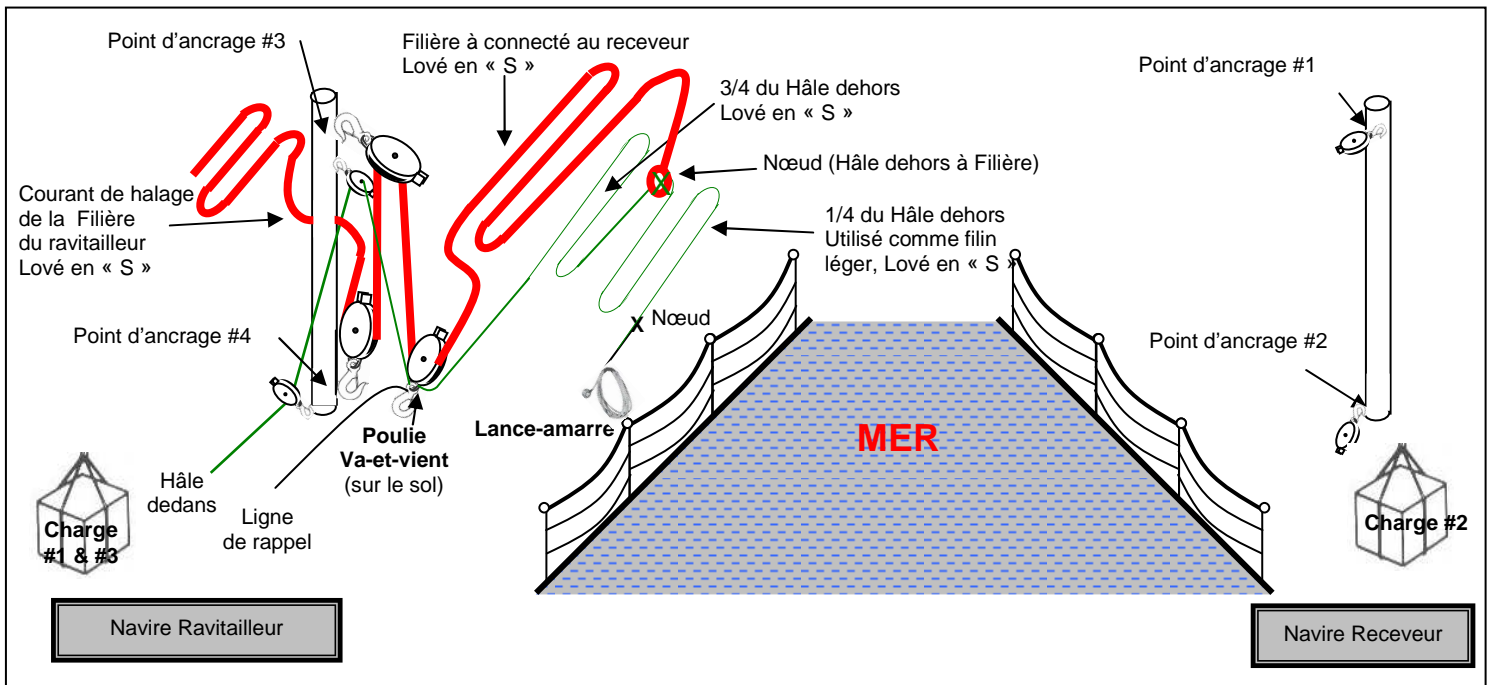


Figure vi

ÉTAPES DE PRÉPARATION

- 1) Installer les poulies de retour des deux navires
- 2) Passer le hâle-dedans dans ses poulies de retour et fixer l'extrémité au collet de la poulie du va-et-vient
- 3) Passer la moitié de la filière dans ses poulies de retour et dans la poulie du va-et-vient
- 4) Faire un nœud de chaise simple au bout de la filière si nécessaire (Note à l'énoncé préliminaire des juges)
- 5) Fixer une extrémité du hâle-dehors à la poulie du va-et-vient
- 6) Fixer la filière au 3/4 de distance sur le hâle-dehors
- 7) Lover en « S » l'excédent de cordage
- 8) Préparer le lance-amarre pour être lancé
- 9) Arrêt du chronomètre & inspection de sécurité

ANNEXE « C » PROCÉDURE DE LA MANŒUVRE DU VA-ET-VIENT LÉGER

On considère à ce point que le matériel pour la mise en place du va-et-vient et que l'inspection de sécurité est fait!

Tableau #5

PHASE	ÉTAPE	NAVIRE RAVITAILLEUR	NAVIRE RECEVEUR
CONTACT	1	<ul style="list-style-type: none"> Capitaine siffle 1 coup avec le sifflet pour au navire receveur de se préparer à recevoir le lance-amarre Le manœuvrier au lance-amarre se prépare à lancer le lance-amarre 	
	2		<ul style="list-style-type: none"> Le signaleur se place à couvert et siffle 1 coup de sifflet pour signaler qu'il est prêt à recevoir le lance-amarre.
	3	<ul style="list-style-type: none"> Capitaine siffle 2 coups pour indiquer au navire receveur le lancer du lance-amarre. Capitaine ordonne de « lancez le lance-amarre » quand vous être prêt Si le lance-amarre tombe à l'eau, le Capitaine siffle 3 coups et reprendre à l'étape #1 	<ul style="list-style-type: none"> Si le lance-amarre tombe à l'eau ou n'est pas capturer, Le signaleur siffle 3 coups de sifflet
	4	<ul style="list-style-type: none"> Si le lance-amarre a été attrapé, Capitaine ordonne verbalement « Tenez bon » Capitaine ordonne verbalement de lancer le lance-amarre, le manœuvrier doit ensuite s'assurer de fixer le lance-amarre au hâle-dehors. Ensuite, Capitaine Ordonne de « choquez le filin léger » et de signaler le navire receveur de « hâlez le hâle-hors ». 	<ul style="list-style-type: none"> Le signaleur ordonne verbalement de « hâlez le filin léger » Lorsque le hâle-dehors arrive abord, le signaleur ordonne verbalement « Tenez bon » Le manœuvrier au hâle détache le lance-amarre et on le passe dans les poulies de retour. Le signaleur signale le ravitailleur de « Choquez le hâle-dehors et la filière » et ordonne verbalement de « hâlez le filin léger »
	5		<ul style="list-style-type: none"> lorsque la filière et arrivé abord du receveur, le signaleur ordonne verbalement « Tenez bon »
	6	<ul style="list-style-type: none"> Capitaine ordonne verbalement « Tenez bon » et le signaleur répète le signale « Tenez bon » 	<ul style="list-style-type: none"> Le manœuvrier au hâle fixe la filière au point d'ancrage #1 et détache le hâle-dehors de la filière Le signaleur signale au ravitailleur que la « filière est connectée ».
TEST	7	<ul style="list-style-type: none"> Capitaine ordonne la mise en tension de la filière, « hâlez la filière » Capitaine ordonne de « choquez le hâle dedans » et demande au signaleur de signaler au navire receveur de « hâlez de hale dehors ». Lorsque la poulie va-et-vient et arrivé sur l'autre navire, le capitaine ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement de la poulie du va-et-vient 	<ul style="list-style-type: none"> Le signaleur du navire receveur reçoit le signale et ordonne de « hâlez le hâle-dehors ». Lorsque la poulie va-et-vient et arrivé sur l'autre navire, le signaleur, signale le ravitailleur et ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement de la poulie du va-et-vient.
	8		<ul style="list-style-type: none"> Le signaleur ordonne verbalement de « choquez le hâle-dehors » et signale le ravitailleur de « hâlez le hâle-dedans »
	9	<ul style="list-style-type: none"> Capitaine reçoit le signal de hâlez le hâle-dedans provenant de l'autre navire et ordonne verbalement de « hâlez le hâle-dedans » Lorsque la poulie va-et-vient et arrivé sur le ravitailleur, le capitaine ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement de la poulie du va-et-vient Capitaine ordonne de « choquez la filière » pour enlever la tension dessus 	<ul style="list-style-type: none"> Lorsque le signaleur reçoit le signal « Tenez bon », il ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement de la poulie du va-et-vient.

ANNEXE « C » PROCÉDURE DE LA MANŒUVRE DU VA-ET-VIENT LÉGER (SUITE)

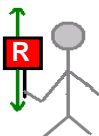
PHASE	ÉTAPE	NAVIRE RAVITAILLEUR	NAVIRE RECEVEUR	
TRANSBORDEMENT	La phase de transbordement doit être répétée le plus souvent possible afin d'accumuler des points. Voir la section pointage pour les détails.	10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Capitaine ordonne de préparé la charge et de l'accroché à la poulie du va-et-vient ◆ Capitaine ordonne la mise en tension de la filière, « Hâlez la filière » ◆ Capitaine ordonne de « choquez le hâle- dedans » et demande au signaleur de signaler au navire receveur de « Hâlez de hale dehors ». 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Le signaleur du navire receveur reçoit le signale et ordonne de « Hâlez le hâle dehors ». ◆ Lorsque la poulie va-et-vient et arrivé sur le navire receveur, le signaleur, signale le ravitailleur et ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement
			<ul style="list-style-type: none"> ◆ Lorsque la poulie va-et-vient et arrivé sur l'autre navire, le capitaine ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement de la poulie du va-et-vient 	
		11		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Le signaleur signale au ravitailleur d'abaissé la tension sur la filière afin de décrocher la charge.
		12	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Capitaine ordonne verbalement de « Choquez la filière » 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Le signaleur ordonne verbalement de décroché la charge arrivée. ◆ Le manœuvrier à la charge décroche la charge et prépare une nouvelle charge et l'accroche sur la poulie du va-et-vient. ◆ Le signaleur signale au ravitailleur de remettre la tension sur la filière ◆ Le signaleur ordonne verbalement de « choquez le hâle-dehors » et signale le ravitailleur de « Hâlez le hâle-dedans »
		13	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Capitaine reçoit le signal de mettre la filière en sous tensions et ordonne verbalement de « Hâle la filière » ◆ Capitaine reçoit le signal de hâler le hâle-dedans provenant de l'autre navire et ordonne verbalement de « Hâlez le hâle-dedans ». ◆ Lorsque la poulie va-et-vient et arrivé sur le ravitailleur, le capitaine ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement de la poulie du va-et-vient ◆ Capitaine ordonne de « choquez la filière » pour enlever la tension ◆ Capitaine ordonne au manœuvrier de la charge de remplacé ou de retiré la charge 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Lorsque le signaleur reçoit le signal « Tenez bon », il ordonne verbalement « Tenez bon » afin arrêter le mouvement de la poulie du va-et-vient.
DÉTACHEMENT	La phase de détachement consiste à rapatrier tous le gréement sur le navire ravitailleur	14	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Capitaine demande de signaler que la manœuvre de « transbordement est terminée ». 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Lorsque le signaleur reçoit le signal Manœuvre complété, il répond par le même signal.
		15	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Capitaine demande de signaler au navire receveur de ce « préparé à relâcher la filière ». 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Le manœuvrier du Hâle-dehors retire le Hâle-dehors des poulies de retour et l'attache à la filière, te qu'il la reçu au début. ◆ On love le lance-amarre et on l'attache à la filière pour le retourner au ravitailleur. ◆ On signale au ravitailleur que la filière est prête à être relâché.
		16	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Capitaine demande de signaler au navire receveur de « relâcher la Filière ». De « choquer le gréement ». ◆ Il ordonne à son navire de « Hâler gréement ». 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Le signaleur ordonne verbalement de « choquez le gréement » et signale le ravitailleur de « Hâlez le gréement »
		17	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Lorsque le gréement est a bord du ravitailleur ◆ Capitaine ordonne verbalement de « sécurisé le va-et-vient » 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Lorsque le gréement a complètement quitté le navire, le signaleur ordonne verbalement de « sécurisé le va-et-vient »

ANNEXE « D » SIGNAUX DE COMMUNICATION

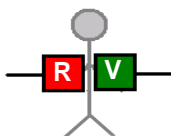
Hâler



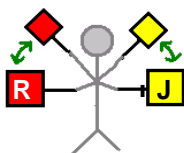
Choquer



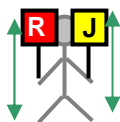
Connecter la filière



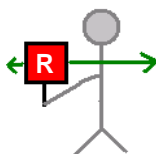
Mettre tension sur la filière



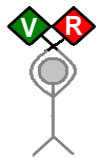
Abaisser la tension sur la filière



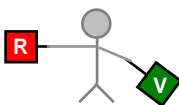
Tenez bon



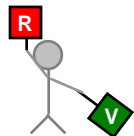
Manœuvre Complété



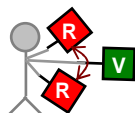
Préparé la relâche de la filière



La relâche de la filière est prête






Relâcher de la filière



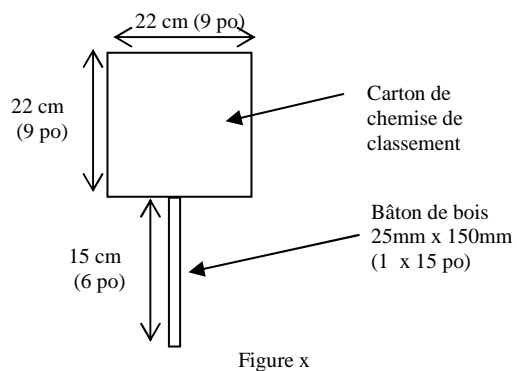
FABRICATION DES SIGNAUX DE COMMUNICATION

- ◆ Utilisé deux chemise à classé rouge, verte et jaune.
- ◆ Découpé-les selon la démission à droite.
- ◆ Coller le bâton au centre entre les deux côtés de la chemise
- ◆ Collé les deux côtés de la chemise ensemble,
- ◆ notez que le signal vert à une bande diagonal blanche

Tableau #6

Verte avec diagonal blanche	Rouge	Jaune
		
Figure vii	Figure viii	Figure ix

Modèle :



ANNEXE « E » CONFIGURATION ALTERNATIVE

Utilisation de poteaux de volleyball, basketball portatif

Cette épreuve est conçue pour être effectuée dans cette situation.

Utilisation de 2 arbres de diamètre de plus de 20 cm.

Pour assurer que la filière et attache de poulie de celle-ci ne glisse pas au tronc d'arbre, l'utilisation de nœud « Tour-mort et 2 demi-clefs » est recommandé.

Pour attacher les poulies de retour de la filière. Accroché la poulie sur l'œil d'un nœud de chaîne simple que vous aurez préalablement faire et attaché le tout à l'arbre à l'aide du nœud « Tour-mort et 2 demi-clefs »

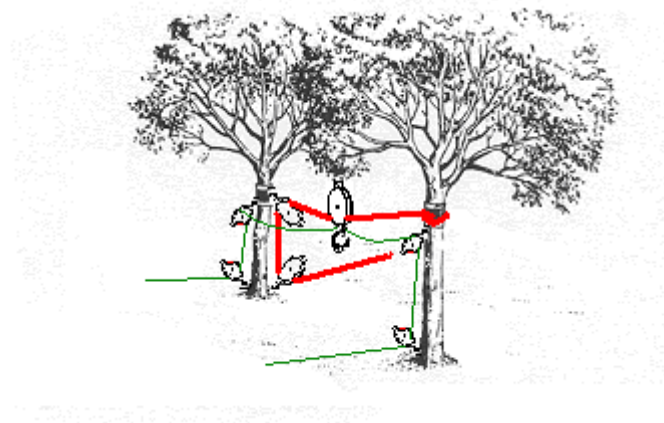


Figure xi

Utilisation d'ouverture de porte face-à-face.

Installer une estrope sur un 2x4 ou 2x6, fixer une poulie de retour sur l'estrope et coincé dans le cadre de la porte afin d'avoir d'un côté le madrier et de l'autre la poulie.

Pour la poulie supérieure, accoter l'estrope sur la porte fermée. Pour la poulie inférieure, passé l'estrope sous la porte fermée. Ainsi les poulies de retour et points d'ancrage sont suffisamment solide et stable.

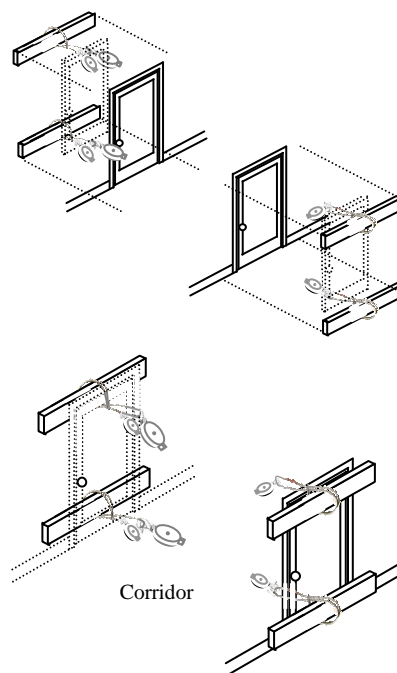


Figure xii

Il est laissé au bon jugement des installateurs de ce grément trouver des méthodes afin de pouvoir faire le va-et-vient avec l'utilisation de 4 points d'ancrage sécuritaires. Ces configurations ne sont que des suggestions et doivent être adaptées en fonction de l'environnement local

ANNEXE « F » AIDE-MÉMOIRE POUR L'ÉNONCÉ PRÉPARATOIRE DES JUGES

Juge #1 : _____

Juge #2 : _____

Date : _____

Installation : _____

Points d'ancrage : _____
Connexion _____
de la filière _____

Matériel : _____

Rangement : _____

Zones de danger _____
& hors limites _____

Autres directive _____

SECTION « A » ÉPREUVE DU RAVITAILLEMENT EN MER (VA-ET-VIENT LÉGER) - ÉVALUATION DU VA-ET-VIENT

CCMRC/ FLOTTILLE:	DATE/HEURE :	JUGE N° 1:	JUGE N° 2:
-------------------	--------------	------------	------------

PHASE D'INSTALLATION & DE DÉMONTAGE		Infraction à la sécurité (50 points par faute)	✓
Fautes mineures (1 points par faute)	✓		
Mauvaise installation de la poulie du va-et-vient		Omettre de porter de casque protecteur	
Point d'ancrage instable et épissures d'estropes incorrectement placées		Omettre de porter les bottines réglementaires	
Mauvaise installation des hâles à la poulie du va-et-vient		Courir	
Mauvaise installation de la ligne de rappel à la poulie du va-et-vient		Se livrer à des jeux brusques	
Lovage du cordage excédentaire pas fait		Lancer des objets	
Lance-amarre non retenu au lancé		Marcher sur un cordage ou du matériel	
Mauvais positionnement des participants		Pénétrer dans une zone de danger ou hors limites	
Mauvaise élingage des charges (3 fautes possibles)		Marcher avec un canif ouvert	
Mauvais nœud ou mal fait		Passer ou être sous le va-et-vient alors qu'il est sous tension	
Fautes majeures (5 points par faute)		Oublie de faire faire l'inspection de sécurité par les juges	
Phase du test de transbordement non complété		Couper en pointant la lame vers soi ou quelqu'un d'autre plutôt que vers l'extérieur	
Utilisation et/ou installation non sécuritaire de partie du gréement		Avoir les mains ou les doigts trop près d'une poulie en service	
Nœud non stable			
Mouchetage incorrect/non sécuritaire (s'il peut être retiré par ex)		Infraction	
Partie du matériel non retourné à la fin de temps alloué (5 pts par partie) (Poulie Va-et-vient, Hâle dedans, Hâle dehors, Filière, Lance-amarre)		Arrêt injustifié du chronomètre (5pts par arrêt)	

PHASE DE TRANSBORDEMENT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
✓ Transbordement complété (15 points)																									
✓ Fautes mineures (1 point)																									
Mauvaise signalisation																									
Mauvais ordre de manœuvre																									
Transbordement aller-retour de la même charge																									
Manœuvre exécutée sans ordre ou mauvaise action suite d'un ordre																									
Oublie ou mauvaise utilisation de la gaffe																									
Gréement ou charge en contact avec l'eau																									
Mauvaise technique de halage																									
Mauvaise installation de la charge																									
✓ Fautes majeures (5 points)																									
Perte de la charge en mer																									

Total des fautes : Nb de faute mineur _____ x -1 + Nb de faute majeur _____ x -5 + Infractions _____ x -5 = _____

GRAND TOTAL (SECTIONS A+B)

TOTAL SECTION A (Nombre de transbordements _____ x 15 – Total des fautes _____ = _____

SECTION « B » ÉPREUVE DU RAVITAILLEMENT EN MER (VA-ET-VIENT LÉGER) - ÉVALUATION DU CAPITAINE

DATE : _____

CCMRC / FLOTTILLE : _____

CAPITAINE : _____

JUGE 1 : _____ JUGE 2 : _____

1) CONNAISSANCES				
Dans quelle mesure le capitaine est-il habile à utiliser et à transmettre ses connaissances?	1	2	3	4
2) CONFIANCE				
Dans quelle mesure le capitaine est-il habile à démontrer le degré de confiance que l'on s'attend d'un bon chef	1	2	3	4
3) PLANIFICATION & PRÉPARATION PRÉLIMINAIRE				
Dans quelle mesure le capitaine à élaborer un plan d'action et préparer son équipe en fonction de ce plan	1	2	3	4
4) ENTHOUSIASME				
Comment calibreriez-vous l'enthousiasme	1	2	3	4
5) COMMUNICATIONS				
Le capitaine utilise-t-il la bonne terminologie pour diriger les actions de son équipe	1	2	3	4
6) INTERACTIONS AVEC L'ÉQUIPE				
Dans quelle mesure le chef interagis de façon efficace avec les membres de son équipe	1	2	3	4
7) SÉCURITÉ				
Dans quelle mesure le capitaine est-il conscient de sa sécurité et celle des autres membres son équipe	1	2	3	4
8) CONTRÔLE				
Mesurez l'efficacité du capitaine à garder le contrôle sur son équipe et à la faire progresser à un rythme constant	1	2	3	4
9) ESPRIT SPORTIF				
	1	2	3	4
10) PRÉSENTATION				
Mesurez l'efficacité du capitaine ce présenter correctement	1	2	3	4

Points : _____/40

Section B Totale: (Points/2) _____/20

Commentaires : _____

CCMRC : _____ FLOTTILLE : _____

ÉPREUVE : _____

GRADE	NOM	PRÉNOM	DATE DE NAISSANCE	POSITION
1				Capitaine
2				
3				
4				
5				
6				
				Substitut
				Entraîneur

COMMANDANT : _____

COORDONNATEUR DE FLOTTILLE : _____

*****NOTE*****

LES SUBSTITUTS NE PRENNENT PAS PART AUX FINALES RÉGIONALES