

FEDERATION FRANCAISE DE VOILE LIGUE POITOU – CHARENTES DE VOILE

Club ;



INSTRUCTIONS DE COURSE

Date ;

Préambule - Rappel des formalités d'inscription

Les concurrents (chaque membre de l'équipage) résidant en France doivent présenter au moment de leur inscription :

- leur licence FFVoile valide portant le cachet médical et accompagnée d'une autorisation parentale pour les mineurs
- si nécessaire, la fiche de sur classement dûment complétée
- l'autorisation de port de publicité
- le certificat de jauge ou de conformité.

Les voiliers admis doivent confirmer leur inscription auprès de l'autorité organisatrice.

Le skipper doit fournir la liste de tous les membres de l'équipage. Les concurrents (chaque membre de l'équipage) résidant en France doivent présenter au moment de leur inscription les licences F.F.Voile valides, portant le cachet médical et accompagnées d'une autorisation parentale pour les mineurs.

Les concurrents étrangers non licenciés en France devront justifier de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de l'ISAF et d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 1,5 million d'Euros.

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1. les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile 2009/2012*
- 1.2. les prescriptions nationales s'appliquant aux concurrents étrangers précisées sans objet
- 1.3. les règlements fédéraux,
- 1.4. la partie B, section II du RIPAM (COLREG) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 des RCV, entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil de 8h00 à 19h00
- 1.5. En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'informations situé à l'étage du Club. XXXXXXXXXX

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée avant 09h00 le jour où elle entrera en vigueur, 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 seront envoyés sur le mât de pavillons du bateau comité.
- 4.2. Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de **30 minutes** après l'amenée de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

- 4.3 **Quand le pavillon Y** est envoyé à terre, la règle 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau. Ceci modifie le préambule du chapitre 4.
Les concurrents devront arborer dans leur pataras ou à défaut dans le hauban tribord un pavillon distinctif de classe défini comme suit :
- Classe 1 : flamme numérique 1**
 - Classe 2 : flamme numérique 2**
 - Classe 3 : flamme numérique 3**
 - Classe 4 : flamme numérique 4**
- Tout concurrent qui n'est plus en course doit enlever le pavillon distinctif de sa classe.

5 **PROGRAMME DES COURSES**

Réunion des skippers est fixée **le voir annexe**

Le premier signal d'avertissement sera donné **le**

voir annexe

Le premier signal d'avertissement sera donné **le**

voir annexe

- 5.3. Quand il y a eu un long retard et que plus d'une course (ou séquence de courses pour deux classes ou plus) seront disputées le même jour, le signal d'avertissement de la première course et de chaque course à suivre sera fait aussitôt que possible. Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore pendant quatre minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

6 **PAVILLONS DE CLASSE**

Pour les Classes 1, 2 et 3 le pavillon du signal d'avertissement sera la flamme 1, pour la Classe 4 le pavillon du signal d'avertissement sera la flamme 4

Classe 1 :

Yachts construits avant le 31-12-1968, conformes à leurs plans d'origine sans modification conséquente vis à vis de l'état d'origine (par modification conséquente, il faut entendre toute modification du matériau des espars, du matériau de la coque, du matériau du lest ou des plans anti dérive).

Classe 2 :

Yachts construits avant le 31-12-1968, conformes à leurs plans d'origine mais comportant une ou plusieurs modifications conséquentes vis à vis de l'état d'origine (par modification conséquente, il faut entendre toute modification du matériau des espars, du matériau de la coque, du matériau du lest ou des plans anti dérive).

Répliques conformes aux plans d'origine de yachts réalisées d'après des plans établis avant le 31-12-1968.

Classe 3 :

Yachts construits avant le 31-12-1968 (ou, pour des séries de bateaux, yachts dont le prototype a été réalisé avant le 31-12-1968), conformes à leurs plans d'origine et pouvant se prévaloir d'un certificat établi relativement aux règles de la jauge 1957 du Royal Océan Racing Club ou pouvant présenter un tel certificat, établi pour un sister-ship. Dans ce cas, le Comité Technique se réserve le droit de mesurer une ou plusieurs dimensions du yacht, afin de vérifier la cohérence de son certificat.

Nota : la Classe 3 est clairement incluse dans les deux premières. Dans l'esprit des organisateurs, elle est plus spécifiquement orientée vers les yachts qui ont été conçus dans l'optique précis du règlement de la jauge 1957 du Royal Océan Racing Club. Ainsi, les bateaux doivent se montrer les plus proches possible de leur état de jauge d'origine.

Classe 4 :

Yachts construits avant le 31-12-1976, conformes à leurs plans d'origine et pouvant se prévaloir d'un certificat établi relativement aux règles de la jauge IOR ou pouvant présenter un tel certificat, établi pour un sister-ship. Dans ce cas, le Comité Technique se réserve le droit de mesurer une ou plusieurs dimensions du yacht, afin de vérifier la cohérence de son certificat.

Nota : la Classe 4 est réservée à titre expérimental sur la période 2006-2007. Elle fait l'objet d'un départ décalé et d'un classement séparé des trois autres classes. Dans l'esprit des organisateurs, elle est spécifiquement orientée vers les yachts qui ont été conçus dans l'optique précis des premiers règlements de la jauge IOR, afin d'étudier la possibilité d'étendre le champ d'action de la jauge. Ainsi, les bateaux doivent se montrer les plus proches possible de leur état de jauge d'origine.

7 **ZONES DE COURSE**

Pertuis Antioche et Breton pour La rochelle (voir en annexe pour les autres plans d'eau)

8 LES PARCOURS

8.1 Les parcours sont de type côtiers.

8.2 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du comité de course affichera le cap compas approximatif du premier bord du parcours et le numéro du parcours à effectuer.

8.3 Quand il y a une porte, les bateaux doivent passer entre les marques et le bateau comité formant la porte.

8.4 Une réduction de parcours pourra avoir lieu à cette porte, le bateau comité arborera le **pavillon S**, suivi de deux signaux sonores.

8.4.1 Si le vent s'avère trop faible pour donner un départ à l'heure prévue sur la zone indiquée dans les instructions de course, le comité de course, en plus du pavillon aperçu, peut envoyer le pavillon L. Il donne par VHF le nom de la marque du parcours choisie vers laquelle il fait route à une vitesse de 4 à 5 nœuds. Les concurrents doivent le suivre en convoi moteur. Les bateaux en panne de moteur se font remorquer par d'autres concurrents, en aucun cas il ne peuvent reprocher au comité de course de ne pas les attendre.

Si au cours de ce trajet, le comité de course juge que les conditions sont devenues satisfaisantes, il s'arrête en un point quelconque et mouille une nouvelle ligne de départ.

Il affiche sur un tableau à l'arrière du bateau du comité de course, la 1^{ère} marque de parcours à passer ou à contourner après le départ.

Au moins quatre minutes avant le début de la procédure, le comité de course envoie le pavillon orange, une minute avant le début de la procédure, le comité de course amènera les pavillons L et l'aperçu.

Comme tout parcours côtier le comité de course pourra mouiller une bouée de dégagement en envoyant le pavillon D, si le pavillon vert est envoyé, cette bouée de dégagement sera à laisser et à contourner sur tribord, l'absence du pavillon vert signifie que la bouée est laissée à bâbord.

Si une fois les bateaux arrivés en convoi à la marque désignée, le comité de course juge qu'il ne peut toujours pas donner un départ, il affichera la nouvelle marque à rejoindre.

8.4.2 Si une fois le départ donné le vent s'avère trop faible le comité de course peut annuler la course en envoyant le pavillon N et le paragraphe 8.4.1 des instructions de course s'applique à nouveau

9 MARQUES

9.1 Les marques de parcours sont définies par le parcours choisi par le comité de course.

9.2 Les marques de départ et d'arrivée sont définies par le parcours choisi par le comité de course.

9.3 La marque de dégagement est

10 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Les zones considérées comme des obstacles sont définies avec les parcours.

11 LE DEPART

11.1 PROCEDURE DE DEPART

Les départs des courses sont donnés en application de la règle 26 modifiée des R.C.V, modifiées comme suit :

Envoi du **pavillon orange au moins quatre minutes avant le signal d'avertissement** (application du paragraphe 5.3 des IC)

. H - 6 minutes : Signal d'avertissement : envoi des pavillons des classes 1, 2 et 3

. H - 4 minutes : Signal préparatoire : envoi soit le pavillon "P", soit le "I", soit le "Z", soit le Noir,

. H - 1 minute : Dernière minute : Amené du signal préparatoire (avec signal sonore long)

. H - 0 minute : Signal de Départ : amené des pavillons des classes 1, 2 et 3

IL EST PRECONISE PAR L'YCC, L 'UTILISATION DU PAVILLON I

En cas de présence de bateaux de la classe IV :

. H + 6 minutes : Signal d'avertissement : pavillon de la classe 4

. H + 4 minutes : Signal préparatoire : soit le pavillon "P", soit le "I", soit le "Z", soit le Noir,

. H + 1 minutes : Dernière minute : Amené du signal préparatoire (avec signal sonore long)

. H + 0 minutes : Signal de Départ : Amené du pavillon de la classe 4

11.2 La ligne de départ sera matérialisée par le mât arborant un pavillon du Yacht Club Classique et le pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et par la bouée cardinale des Minimales, à l'extrémité bâbord.

Pour les autres lignes de départ celles-ci sont définies par les parcours choisis par le comité de course.

11.3 Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ.

En cas de présence de bateaux de la classe 4, le comité de course leur demande expressément par VHF de se tenir hors de la zone de départ collectif des classes 1 à 3, et au moins à 0,2 mille en arrière de la ligne

11.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard **10 minutes** après son signal de départ sera classé **DNS**. Ceci modifie la règle A4.

13 L'ARRIVEE

La ligne d'arrivée des courses est matérialisée à bâbord par le mât arborant le pavillon bleu et le pavillon orange sur le bateau comité et à tribord par la bouée cardinale des Minimes.

14 SYSTEME DE PENALITE

La règle 44 s'applique

- 14.1 Pour les classes 1 à 4, la règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.
- 14.2 Quand les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B section II du RIPAM, la règle 44.1 ne s'applique pas.
- 14.3 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.

15 TEMPS LIMITES

- 15.1 **Les temps limites** de course sont fixés à **deux heures** après le passage du **5ème bateau** sur la ligne d'arrivée, sauf exigence particulière induite par l'ouverture des portes du Bassin des Chalutiers, laissée à l'appréciation du Comité.
- 15.2 Temps limite compensé : le temps limite compensé pour les épreuves courues selon un système de handicap ou s'adressant à des groupes de classes courant en temps compensé :
- 15.4 Un classement unique type one ton, toutes classes confondues pour les classes 1 à 3, classement séparé pour la classe 4, sera établi ; les temps de chaque course seront compensés en fonction du rating de chaque bateau selon la Jauge « Challenge Classique Atlantique », édition **2009**.

16. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

- 16.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury dont l'emplacement est situé *voir annexe* Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite prévu.
- 16.2 Pour chaque classe, 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 30 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 *voir annexe*.
- 16.4 Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel.
- 16.5 Les intentions de réclamations du comité de course ou jury seront affichées pour informer les bateaux selon la règle 61.1(b).
- 16.6 Les infractions aux instructions suivantes :
- Départ : Bateaux en attente,
 - Règles de sécurité (sauf la règle d'utilisation du bout dehors)
 - Publicité
 - Bateaux accompagnateurs
 - Equipement de plongée et piscine gonflable
- ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1(a).
Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le jury le décide. L'abréviation de score pour une pénalité discrétionnaire selon cette instruction sera DPI.
- 16.7 Le dernier jour de la régata, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée :
- a. dans le temps limite de réclamation si la partie requérante 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 la règle 66.
- 16.8 Le dernier jour de la régata une demande de réparation basée sur une décision du jury devra être déposée pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée. Ceci modifie la règle 62.2.

17 CLASSEMENT

- 17.1.1 Le Système de Points One Ton s'appliquera. Pour chaque course, le vainqueur marque 100,25 points, le second 99, le troisième 98, etc. le nombre de points marqués par course est pondéré par le coefficient de la course. Le vainqueur est le bateau qui a marqué le plus de points. En cas d'égalité, le paragraphe A8 des RCV s'applique.

- 17.2 Toutes les courses comptent
- 17.4 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système temps sur temps. Si un autre système de calcul est choisi.
- 17.5 L'abréviation DPG pour « Discretionary Penalty Given » s'appliquera (voir § 16.5 des IC).

18 REGLES DE SECURITE

- 18.1 Chaque bateau doit être équipé d'une VHF (fixe ou portable) en état de marche. Le canal de course est le **06** (canal de dégagement **08**).
- 18.2 Abandon : Tout concurrent qui abandonne doit le signaler si possible au comité de course, ou à un bateau du comité de course, par VHF ou téléphone, et obligatoirement par écrit, dès son retour à terre. Le non respect de cette consigne de sécurité, sans justification valable, pourra être sanctionné jusqu'à l'exclusion de l'épreuve, à l'appréciation du comité de réclamation. Ceci modifie la règle 64.1(a) des RCV.
- 18.3 Matériel de sécurité : Chaque bateau devra posséder à son bord l'armement de sécurité requis par la réglementation en vigueur pour la navigation à moins de 6 milles d'un abri.

19 REPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT

- 19.1 Le remplacement de équipiers doit être demandé par écrit et ne sera autorisé qu'avec l'approbation préalable du comité de course.
- 19.2 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.

20 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- Le système de handicap utilisé est la Jauge Challenge Classique Atlantique, édition 2009.
- 20.1 Un contrôle à terre des données déclarées pourra être effectué à tout moment de l'épreuve sur demande du Comité de Course, du Comité de réclamation ou du Comité de Jauge.
- 20.2 Dès leur arrivée à terre, les concurrents doivent vérifier leur éventuelle convocation pour la jauge. Le fait de ne pas se présenter peut entraîner une disqualification à la course et donner lieu à l'exclusion de l'épreuve.
- 20.3 Les réclamations concernant les coefficients attribués pour le calcul des temps compensés sont admises jusqu'à l'heure limite de dépôt des réclamations de la première course courue.

21 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés par le guidon du Yacht Club Classique.

22 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

Les bateaux accompagnateurs seront identifiés par le guidon du Yacht Club Classique.

23 COMMUNICATION RADIO

Un bateau ne doit ni effectuer de transmissions radio pendant qu'il est en course, ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux

24 TROPHEE JEAN-CLAUDE LANGLOIS

Ce trophée attribut des points au trois premiers bateaux prenant le départ de la régates :

1^{er} bateau à passer la ligne de départ : 7 points

2^{ème} bateau à passer la ligne de départ : 4 points

3^{ème} bateau à passer la ligne de départ : 1 point

Ce trophée s'appliquera à toutes les régates du CCA, le bateau totalisant le plus de points se verra remettre le trophée Jean-Claude LANGLOIS, en cas d'égalité les RCV seront appliquées.

25 DECHARGE DE RESPONSABILITE

Les concurrents participent à la régates entièrement à leurs propres risques (voir la règle 4, Décision de courir). L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la régates, aussi bien avant, pendant, qu'après la régates.

26 POINTAGE OFFICIEL A UNE MARQUE

- a) **Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la règle 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques précisées en annexe Parcours (Ceci modifie la règle 32).**
- b) **Si un bateau du comité de course arborant le 2^{ème} substitut et le « Pavillon de Série » des séries concernées (ceci modifie Signaux de Course) se tient près d'une des marques précisées ci-dessous, l'ensemble marque et bateau comité constitue une porte où un pointage officiel des concurrents est effectué.**

-)c Les concurrents devront passer cette porte et continuer leur course.
-)d 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 et, si nécessaire, le « Pavillon de Série » des séries concernées (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.
-)e 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 règle 69. »

Liste des marques où un pointage officiel peut être effectué : Toutes marques de parcours.

Autorité organisatrice : **Yacht Club Classique**

Commissaire Général de l'épreuve : Bernard BALLANGER

Arbitres désignés

Président du Comité de Course :

Président du Comité de Réclamation :

Président du Comité de Jauge : François FREY

Fait à La Rochelle le 20 janvier 2009



FEDERATION FRANCAISE DE VOILE LIGUE POITOU – CHARENTES DE VOILE

Club ;



ANNEXES

Date :

1.1 Navigation nocturne

- ❖ Heure légale du coucher du soleil :

- ❖ Heure légale du lever du soleil :

4. Délai entre l'amenée de l'Aperçu à terre et le signal d'avertissement :

5. Heure du signal d'avertissement de la première course le Samedi ;

Heure du signal d'avertissement de la première course du Dimanche :

Définition des pavillons de classe : Flamme 1 (pour les classes 1, 2 et 3) et flamme 4 pour les classes 4.

6. La réunion des skippers est prévu le : 2009 à au musée maritime

Autres : Le bateau comité est :

Le tableau officiel est situé :

7. Définition de l'emplacement des zones de course :

8.1 Description des parcours, angles approximatifs, ordre de passage des marques et côté requis, Longueur approximative du parcours :

Signal identifiant le parcours à effectuer :

- ❖ Parcours CÔTIER

Le N° du parcours est affiché sur l'arrière du bateau du Comité. Ainsi que le cap de la première marque à contourner et sa distance.

9. Marque de départ

- ❖ La marque de départ est
- ❖

9.1 Définition des marques de parcours et de dégagement

- ❖ **Le départ** : La ligne de départ des parcours côtiers est matérialisée à tribord par le mât du bateau du comité de course portant le pavillon orange arborant le pavillon de et à bâbord par le côté au vent de la marque spéciale de départ définie à l'article 9.

- ❖ Les autres lignes de départ sont définies par le parcours choisi par le comité de course
- ❖ Un bateau Commissaire peut se tenir dans le prolongement de la ligne de départ. Ce bateau constitue un obstacle. A partir de la dernière minute avant le départ, il est interdit de passer entre la marque de départ et ce bateau commissaire qui est signalé par un pavillon de YCC.
- ❖ **L'arrivée** : La ligne d'arrivée, située au niveau de la bouée , est matérialisée d'un côté par le mât d'un bateau du comité qui arbore le pavillon orange (le bateau arborera aussi un pavillon bleu signifiant que celui-ci est en position d'arrivée), et de l'autre par le côté parcours de la bouée
- ❖ La ligne d'arrivée est matérialisée par le bateau comité à laisser à tribord et une bouée à laisser à bâbord .
- ❖ Cette ligne d'arrivée est située à
- ❖ Si cette ligne est maintenue de nuit, les concurrents devront éclairer leur numéro de voile, et annoncer à la VHF leur passage de la ligne et s'assurer qu'ils ont été identifiés.
- ❖ Si le bateau Comité n'est pas en station, Il appartient alors à chaque bateau d'assurer avec rigueur son auto-pointage horaire lorsqu'au passage de la Bouée ouest Minimés, la position de celle-ci est relevée dans le 180°, l'heure officielle étant donnée par le GPS. (*pour La Rochelle*)
- ❖ Les autres lignes d'arrivée sont définies par le parcours choisi par le comité de course

15.1 Temps limite du premier bateau pour finir :

- ❖ Parcours côtiers : pas de temps limite

15.3 Temps limite pour finir la course après l'arrivée du premier :

- ❖ Parcours côtier :

Fermeture de ligne **2 h00** après l'arrivée du **5ème bateau**.

16.1 Les formulaires de réclamations sont disponible : au bateau comité

16.3 La salle du jury est située : sur le bateau comité

22. Canal de vacation radio

- ❖ **VHF 06**
- ❖ **Dégagement 08**

Arbitres désignés

Président du comité de course :

Président du comité de réclamation :

Président du comité de jauge : François FREY

Le commissaire général : Bernard BALLANGER