



Instructions de Course

Normandie Champion's Cup

27 au 29 Mai 2023

www.normandie-cup.com

La mention "{DP}" dans une règle des Instructions de Course (IC) signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

Préambule

SURVEILLER ET ENTRETIEN LE MATERIEL

Avant et après chaque navigation, vous devez :

- Eponger le bateau
- Vérifier l'état de fatigue des drisses et écoute, filières, etc...
- Lover les écoute
- Signaler toutes avaries survenues dans la journée et participer aux réparations le cas échéant.

ASSURANCE DE LA LICENCE FFVoile

L'assurance de la FFVoile couvre les pratiquants pendant l'activité, elle permet aussi en cas de sinistre avec un autre bateau, de couvrir les dégâts causés à cet autre bateau, cependant une franchise s'applique d'un montant de 900€. Cette franchise peut être de 0€ si le skipper du bateau en cause a souscrit au rachat de franchise (ce que nous vous conseillons vivement).

Les concurrents étrangers doivent posséder une assurance responsabilité civile d'un montant de couverture minimum de 2 millions d'€ ou l'équivalent en devise de la nationalité du concurrent. Ils peuvent aussi prendre une licence FFV.

1. RÈGLES

La régate sera régie par :

- 1.1. Les règles telles que définies dans les règles de Course à la Voile 2021-2024 (RCV),
- 1.2. Les règles d'utilisation des bateaux (annexe règles d'utilisation des bateaux)
- 1.3. Les règlements fédéraux
- 1.4. L'avis de course
- 1.5. Les règles de classe J80 ne s'appliquent pas

2. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront mis en ligne sur le tableau officiel électronique consultable sur le site www.normandie-cup.com



3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Toutes modifications aux IC et toutes les notifications seront affichées au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elles prennent 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 aux mâts de pavillons situés 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 30 minutes après l'amené de l'Aperçu.
- 4.3. L'envoi du pavillon L à terre signifie : un avis aux concurrents a été publié selon les modalités prévues en IC2 (ceci modifie les signaux de course).

5. BATEAUX ET VOILES

- 5.1.
 - a) L'épreuve se courra sur des bateaux du type J80.
 - b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'autorité organisatrice.
- 5.2. L'ensemble des voiles à utiliser sera signalé sur le bateau du comité de course (CC) avec ou avant le signal d'attention. Les signaux auront les significations suivantes :

Signal	GV	Foc	Spi
Pas de pavillon	Pas de Ris	foc	oui
Pavillon "R"	Un Ris	foc	oui
Pavillon "R + S"	Un Ris	foc	non

6. PROGRAMME DES COURSES ET FORMAT DE L'ÉPREUVE

- 6.1. Les courses prévues selon le programme suivant :
 - Samedi 27 mai : Briefing au SNPH 10h00
Avertissement 11h00
Courses à suivre (Qualifications)
 - Dimanche 28 mai : Briefing au SNPH 09h15

Lundi 29 mai :
Avertissement à 10h30
Courses à suivre (Qualifications)
Briefing au SNPH 09h15
Avertissement 10h00
Courses à suivre (Finales)
Remise des prix 16h30

6.2. Format de l'épreuve :

Dans la phase de qualification, les bateaux seront répartis en flottes A et B pour le jour 1 en utilisant le classement national des coureurs du chef de bord. Pour le jour 2, le classement général provisoire sera utilisé. Ces répartitions seront affichées au tableau officiel d'information au plus tard au briefing.

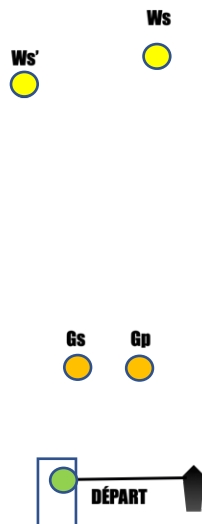
- a) Les bateaux seront affectés dans la flotte de la phase finale, sur la base de leur rang dans la phase de qualification. La première moitié des équipages sera affectée dans le groupe or, la seconde moitié sera affectée dans le rond argent.
- b) Les équipages devront suivre les instructions concernant les rotations et signaler immédiatement les éventuels problèmes techniques : aucune demande de réparation ne pourra être acceptée sur la base d'un problème technique sur le bateau (casse ou absence de matériel) en dehors du cadre de cette procédure et du délai acceptable prévu.

7. ZONE DE COURSE

Les parcours seront situés dans la baie du Havre.
Canal VHF 06

8. LES PARCOURS

8.1. Configuration du parcours (pas à l'échelle)



- 8.2. Signaux de parcours et parcours à effectuer
Les marques au vent (Ws et Ws') doivent être contournées à bâbord.

Parcours : Ws – Ws' – Gs/Gp – Ws – Ws' – Arrivée

- 8.3. Description des marques
Le bateau du CC sera identifié par un pavillon « Normandie Cup »
La marque de la ligne de départ sera une bouée cylindrique verte
L'arrivée se fera dans la ligne de départ
Les marques Ws et Ws' seront des bouées cylindriques jaune
Les marques Gs et Gp seront des bouées cylindriques orange

9. LE DEPART

- 9.1. La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course et le côté parcours d'une bouée cylindrique jaune.
9.2. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après le signal de départ sera classé DNS sans instruction. Un équipage absent à l'heure et à l'endroit de la rotation sera classé DNS. Ceci modifie les RCV A4 et A5.

10. AVARIE ET TEMPS POUR REPARER

- 10.1. Avant le signal d'avertissement d'une course ou dans la minute suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer ostensiblement le pavillon BLANC pour signaler une avarie ou un dommage de bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ. **Il doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du CC et y rester, sauf indication autre.**
10.2. Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du CC.
10.3. Après le signal d'avertissement d'une course, 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 11.1.
10.4. 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 pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

11. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- 11.1. En cas de changement de parcours, le comité de course remouillera la marque d'origine aussitôt que possible.
11.2. Les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement de bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis. (Ceci modifie RCV 28).
Quand un changement de parcours est signalé à la porte Gs/Gp, seule la marque Ws sera remouillée.

12. L'ARRIVEE

La ligne d'arrivée sera identique à la ligne de départ. Elle sera matérialisée par le mât du bateau comité arborant un pavillon orange et le côté parcours de la marque d'arrivée.

13. SYSTEME DE PENALITE

- 13.1. La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.
- 13.2. Une infraction aux règles (à l'exception des RCV du chapitre 2) pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant être inférieure à DSQ.

14. TEMPS LIMITE POUR FINIR

Les bateaux ne finissant pas dans le délai de 10 minutes après que le 1er ait effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

15. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

- 15.1. Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury situé à la base Gérard Hardouin. Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite.
- 15.2. Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour, selon ce qui est le plus tard.
- 15.3. Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont partis ou appelés comme témoins. Les instructions dans lesquelles ils sont partis ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans les salles du jury situées à la base nautique Gérard Hardouin. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.
- 15.4. Les avis de réclamations du comité de course, du comité technique ou du jury seront publiés pour informer les bateaux selon la RCV 61.1(b).
- 15.5. Les infractions 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)
- Publicité
- Bateaux accompagnateurs
- Limitations de sorties de l'eau
- Équipements de plongée et housses sous-marine de protection
- Communication radio

15.6. Le dernier jour de course programmé, une demande de réparation doit être déposée :

- a) Dans le temps limite de réclamation si la partie demandant réparation a été informée de la décision la veille,
- b) Pas plus de 30 minutes après la décision a été publiée.
Ceci modifie la RCV 62.2

15.7. Le pavillon rouge ne sera pas fourni par l'organisateur et **doit être amené par les équipages.**

16. CLASSEMENT

- 16.1. Une course validée pour chaque flotte est exigée pour constituer un classement. Toutes les courses seront prises en compte pour le classement.
- 16.2. Si, à la fin de la phase de qualification, les bateaux d'une flotte sont classés avec plus de courses que l'autre, les points de la ou des dernières courses de la flotte ayant effectué le plus de courses seront retirés de sorte que tous les bateaux aient le même nombre de courses pris en compte.
- 16.3. Le système de points à Minima A4 s'appliquera.
- 16.4. Le score d'un bateau dans la série sera le total des scores de ses courses de la phase de qualifications validées dans sa flotte et de ses courses de la phase

finale. Les différentes flottes de la phase finale n'ont pas besoin d'avoir validé le même nombre de courses.

- 16.5. Les bateaux du rond or seront classés devant les bateaux du rond argent, que les ronds or et argent aient pu se courir ou non.
- 16.6. Un bateau DNC, DNS, OCS, UFD, BFD, DNF, RET, DSQ recevra le nombre de bateaux assignés à la plus grande flotte + 1 point. Cela modifie la RCV A4.2.

17. REGLES DE SECURITE

- 17.1. (DP) Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible sur le canal VHF de la course.
- 17.2. Du départ du ponton au retour au ponton, chaque équipier navigant devra porter un équipement d'aide à la flottabilité de norme EN 393 ou équivalent.
- 17.3. Utilisation du Bout dehors :**
La sortie du bout dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

18. (DP) REMPLACEMENT DE CONCURRENT

- 18.1. La modification de la liste d'équipage ne sera pas autorisée sans l'approbation écrite préalable du comité de course. Les demandes doivent être envoyées par mail à www.normandie-cup.com

19. (DP) COMMUNICATION RADIO

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

20. DECISION DE PARTICIPER

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) aussi bien avant, pendant, qu'après la régates.

Président du CC : Frédéric Courtois
Adjoint au CC : Didier Legrix

ANNEXE – LIGUE RÉGIONALE DE VOILE

1. GENERALITES

Les règles de classe ne s'appliquent pas.

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, d'éventuelles variations ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie RCV 62).

- 1.1. Pour rester admissible, l'équipage doit déposer un chèque de caution pour dommage de 1500€ à l'ordre de la Ligue de Voile de Normandie.
- 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 skipper sera tenu de rétablir le montant total de la caution tous les jours avant 20h 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. 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 l'attribution de ce bateau utilisera temporairement un autre bateau.
- 1.5. 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.
- 1.6. Avarie et temps pour réparer
 - a) Avant l'envoi du pavillon orange d'une course, une équipe peut signaler au comité de course ou au comité technique sur l'eau une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et réclamer un retard pour le prochain départ qui devra être confirmé au comité de course par le comité technique. Ce bateau doit en informer immédiatement par VHF la Commission Technique en précisant la nature de l'avarie et se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau comité de course et y rester, sauf indication autre de la commission technique.
 - b) Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du comité de course / commission technique.
 - c) Après l'envoi du signal d'avertissement, une course ne sera pas retardée ni annulée en raison d'une avarie.
 - d) 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 l'envoi du pavillon orange ne pourra donner lieu à réparation. Ceci modifie la RCV 62.

2. ATTRIBUTION DES BATEAUX

Un bateau sera attribué à chaque équipage pour chaque journée de courses.

Un tirage au sort sera effectué chaque jour, au minimum 2 heures avant le premier signal d'avertissement.

3. 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'AO, les actions suivantes seront interdites :

- 3.1. Tout ajout, oubli ou modification de l'équipement fourni.
- 3.2. L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.
- 3.3. Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité de Course.
- 3.4. Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.

- 3.5. Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.
- 3.6. Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.
- 3.7. Quitter l'emplacement à quai sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages ou sans avoir l'autorisation de la commission technique.
- 3.8. Gruter un bateau sans autorisation expresse de la commission technique ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 3.9. Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 3.10. Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 3.11. 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 ou de la Commission technique.
- 3.12. Régler ou modifier la tension du gréement dormant.
- 3.13. Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border.
- 3.14. L'utilisation d'instruments électroniques autres que montres.
- 3.15. Marquer directement la coque, le pont et les cordages avec une encre indélébile.
- 3.16. Aucun bout, écoute, câble, sangle ou autres matériaux ne pourra être accroché aux haubans pour étendre, améliorer, faciliter la position de rappel de l'équipage.
- 3.17. 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.
- 3.18. 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.
- 3.19. Laisser le point d'amure de la GV libre sans dépasser la marque de jauge en tête de mât.

4. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

- 4.1. Embarquer les équipements suivants :
 - a) Les principaux outils
 - b) Ruban adhésif (sauf grey tape)
 - c) Bouts ou élastiques de 4mm de diamètre ou moins
 - d) Montre, chronomètres et compas à main
 - e) Manilles et manillons
 - f) Velcro
- 4.2. Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :
 - a) Éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent
 - b) Empêcher que les voiles soient endommagées ou tombent par-dessus bord
 - c) Marquer les repères de réglage
 - d) Effectuer des réparations mineures et réglages autorisés
- 4.3. Modifier le nombre de palans de l'écoute de grand-voile.
- 4.4. Utiliser le Cunningham. Celui-ci devra comporter deux brins et être fixé au vis-de-mulet, passer par l'œillet de la grand-voile prévu à cet effet et passer dans le taquet fixé sur le mât.
- 4.5. Réparation de fortune, sous réserve que la réparation soit réalisée en « bon marin » et n'entraîne aucun risque de détérioration supplémentaire.

5. ACTIONS ET ELEMENTS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

- 5.1. Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au CC et à la Commission Technique, 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.

- 5.2. A la fin de chaque journée de navigation :
 - (a) rincer le bateau, plier 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
- 5.3. A la fin de chaque jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (intérieur et pont), enlever tous les déchets.
- 5.4. 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.
- 5.5. Saisir les voiles sur le mât au moyen du matériel fournis par l'organisateur.
- 5.6. Régler les voiles d'avant en utilisant uniquement l'écoute utilisée pour régler la voile.
- 5.7. 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.

6. LISTE DES EQUIPEMENTS

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

Voiles et équipement des voiles, équipement de sécurité :

- Grand-voile et jeu de lattes
- Voiles d'avant
- Spinnaker
- Une écoute de Spinnaker
- Deux écoutes de voiles d'avant
- Une amure de spi
- Une écoute de Grand-voile
- Un stick
- Une manivelle de winch
- Sceau