

INSTRUCTIONS DE COURSE TYPE

C.I.C.H. N°1

Le samedi 16 et le dimanche 17 Septembre 2017

Lieu : Saint-Valery-En-Caux

Autorité Organisatrice : CNV

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 le règlement du CICH 2017 / 2018

2. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur les tableaux officiels d'information situés au niveau des points d'accueil des concurrents en fonction des épreuves.

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard 60 minutes avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera annoncé au briefing du jour où il prendra effet.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons du club organisateur.
- 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'affalé de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.
- 4.3 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 PREVISIONNEL DES COURSES

5.1 Horaires :

Samedi 16 septembre 2017 :08h00 Accueil et confirmation des inscriptions

:09h00 Briefing

:10h00 Sortie du bassin

:11h00 Mise à disposition

:11h15 Fermeture des portes

:19h15 Ouverture des portes et rentrée au port

:20h00 Débriefing, briefing du dimanche

Dimanche 17 septembre 2017 :07h00 Accueil et petit déjeuner

:08h00 Ouverture des portes

:09h00 Mise à disposition

:12h30 Fermeture des portes

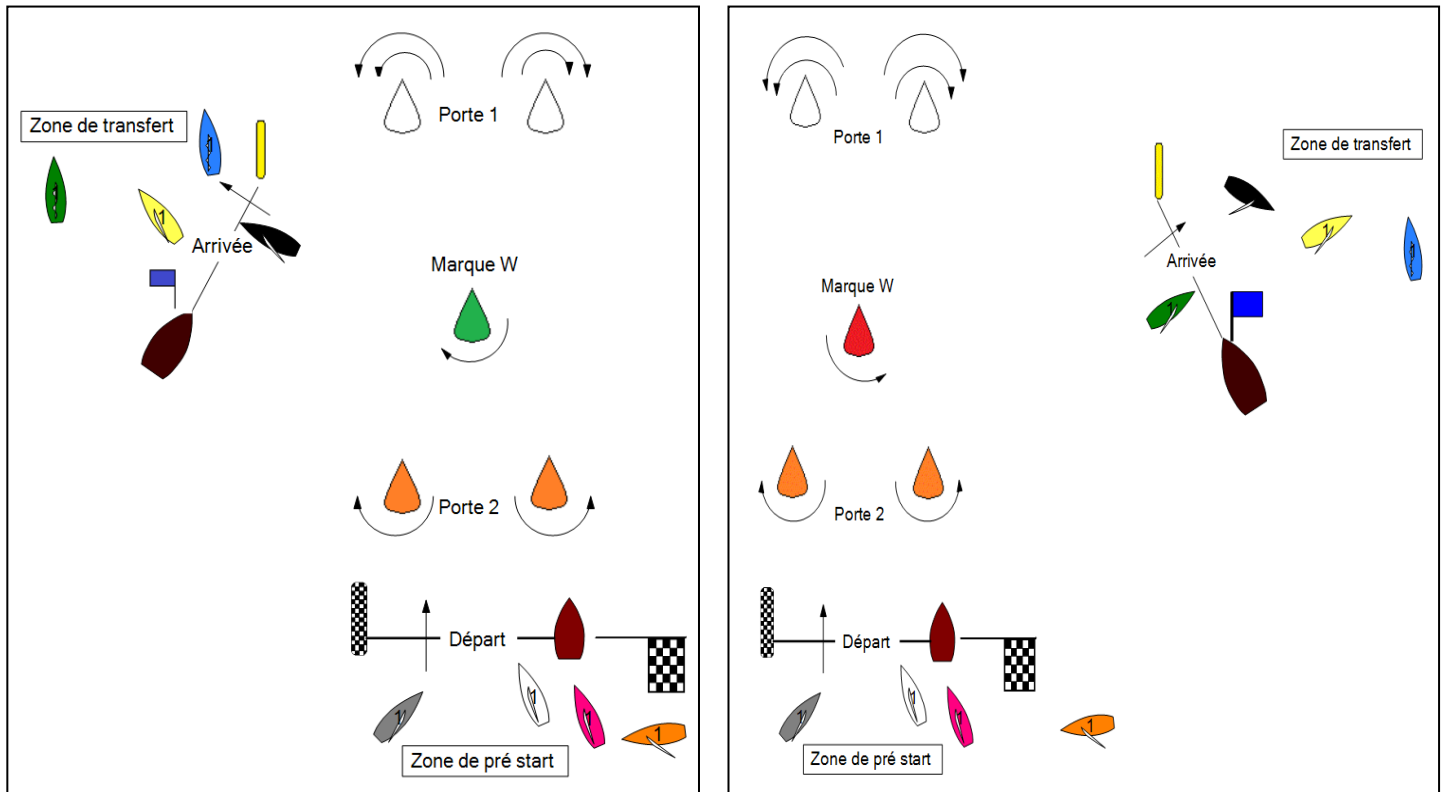
:16h00 Résultats

6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe sera remplacé par le pavillon d'avertissement « 3 » rouge.

7. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en **Annexe Zone de course**.



8. LES PARCOURS

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

b. Signaux de parcours et parcours à effectuer :

Les signaux de parcours seront envoyés sur le bateau CC avec ou avant le signal d'avertissement.

Signal	Parcours
Pas de signal	Départ – Porte 1 – Porte 2 – Porte 1 – Marque W – Arrivée
« L »	Départ – Porte 1 – Porte 2 – Marque W – Arrivée

c. Description des marques :

- Le bateau CC sera identifié par le pavillon du Club Organisateur.
- La marque de la ligne de départ/arrivée sera une bouée frite à damier noir et blanc.
- La Porte 1 sera constituée de deux bouées coniques de couleur blanche.
- La Porte 2 sera constituée de deux bouées coniques de couleur orange.
- La marque W sera soit une bouée conique rouge à laisser à bâbord soit une bouée conique verte à laisser à tribord.
- La Marque d'arrivée sera une bouée frite jaune.

9. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

A marée basse une zone interdite matérialisée par des grosses bouées oranges sera mise en place. Aucun concurrent ne pourra naviguer au sud de cette limite.

10. LE DEPART

11.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon à damier noir et blanc sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ, à l'extrémité bâbord.

11.2 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS.

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 La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

14.2 Un arbitrage direct et/ou semi direct pourra être mis en place. Les modalités d'application sont précisées en annexe Q jointe aux présentes IC..

15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

15.1 Les temps limites sont les suivants :

a) Le temps cible pour que le premier bateau ayant effectué le parcours finisse la course est de 20 minutes.

b) Le temps limite pour finir la course après l'arrivée du 1er bateau ayant effectué le parcours et fini est de 5 minutes.

15.2 Les bateaux manquant à finir dans un délai indiqué en 15.1 après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini sont classés « DNF ». Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5.

16. GESTION DES LITIGES A TERRE

16.1 Le temps de réclamation est de 60 minutes après l'arrivée du dernier bateau à terre.

16.2 Les litiges seront traités en fin de journée après l'arrivée du dernier concurrent à terre. La présence des concurrents concernés par le litige est obligatoire.

16.2 Décisions possibles :

a. pas de règle enfreinte.

b. règle enfreinte, disqualification (DSQ).

17. CLASSEMENT

17.1 Trois courses par équipages doivent être validées pour valider la compétition.

17.2 Courses retirées

Les courses retirées sont définies en annexe : « Format de l'épreuve et programme des courses ».

18. REGLES DE SECURITE

18.1 Chaque équipage pourra être en possession d'une VHF portable, celle-ci ne sera pas fournie par l'organisateur.

18.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

18.3 Le canal VHF utilisé en course sera précisé au briefing.

18.4 Utilisation du Bout dehors :

La sortie du bout dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

19. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT

- 19.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.
- 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 lui être faites à la première occasion raisonnable.

20. MARQUAGE ET JAUGE

- 20.1 Les équipages seront constitués à minima de 4 personnes et à maxima de 5 personnes sans limite de poids.

21. PUBLICITE

Les bateaux et leurs équipements étant fournis par l'organisateur, l'article 20.4.2 du code de publicité de l'ISAF s'applique. Chaque bateau sera tenu d'arborer la publicité fournie par l'organisateur.

22. EVACUATION DES DETRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

23. PRIX

A discrétion de l'organisateur

24. 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).

ARBITRES DESIGNES

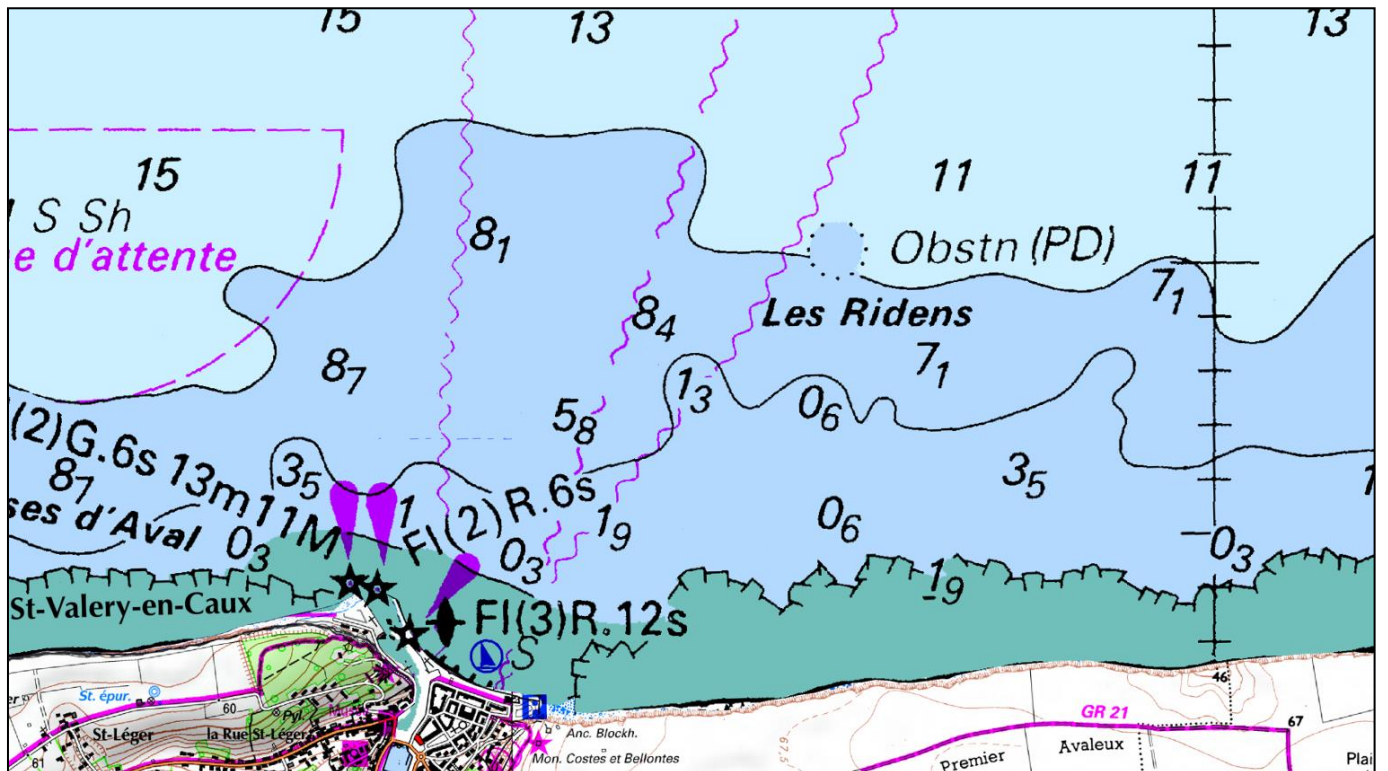
Président du Comité de Course : Patrick VILLETTE

Président du Jury : Adrien LANDEL

Jury : Frédéric MORETTI

Secrétaire : Claudette VILLETTE

ANNEXE ZONE DE COURSE



ANNEXE AUX INSTRUCTIONS DE COURSE UTILISATION DES FIRST CLASS 7.5

1. GENERALITES

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

1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution de 150 € pour les adhérents des clubs de Normandie et de 500 € pour les extérieurs.

1.2 COMBINAISON DE VOILES POSSIBLES

L'ensemble des voiles à utiliser sera signalé au briefing. Toute modification pourra être signalée par VHF ou hélée par une personne de l'organisation.

1.3 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.

1.4 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.

1.5 AVARIE ET TEMPS POUR REPARER

1.5.1 Avant l'envoi du signal d'avertissement d'une course ou dans les cinq minutes après le passage de la ligne d'arrivée, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut signaler 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. Il doit rester dans la « zone d'attente » sauf indication contraire du comité technique.

1.5.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du Comité de Course/ Comité Technique.

1.5.3 Après l'envoi du signal d'avertissement, une course ne sera pas retardée ni annulée en raison d'une avarie.

1.5.4 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 reçu l'autorisation du Comité de Course ou d'un Umpire.

2.8 Gruter un bateau sans autorisation expresse du comité technique ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.

- 2.9 Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.10 Transpercer les voiles, 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 ou du comité technique.
- 2.12 Régler ou modifier la tension du gréement dormant.
- 2.13 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border.
- 2.14 L'utilisation d'instruments électroniques autres que montres.
- 2.15 Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.
- 2.16 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.
- 2.17 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.
- 2.18 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.
- 2.19 Une infraction à l'IC 2.16, 2.17 ou 2.18 ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des arbitres. Ceci modifie la RCV 60.1(a). L'utilisation du bout dehors fait l'objet d'arbitrage direct prévu par l'I.C 13.4
- 2.20 Laisser le point d'amure de la GV libre sans dépasser la marque de jauge en tête de mât.

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 ou élastiques de 4 mm de diamètre ou moins
 - (d) marqueurs (pas directement sur le pont)
 - (e) matériel pour pennons
 - (f) montre, chronomètres et compas à main
 - (g) manilles et manillons
 - (h) velcro
 - (i) 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 l'écoute de grand-voile
- 3.4 Utiliser un Cunningham. Celui-ci devra comporter un brin et être fixé au vit-de-mulet, passer par l'œillet de la grand-voile prévu à cet effet et passer dans le taquet fixé sur le mât.
- 3.5 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.
- 3.6 Application de la RCV 42, modifiée selon les règles de classe : l'écoute de spinnaker peut être réglée sans restriction, quelles que soient les conditions.

4. ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

- 4.1 Signaler tout dommage avant de quitter le bateau auprès de l'organisateur.
- 4.2 A la fin de chaque journée de navigation :
 - (a) 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
- 4.3 A la fin de chaque jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (intérieur et pont), enlever tous les déchets.
- 4.4 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.
- 4.5 Saisir les voiles sur le mât au moyen du matériel fournis par l'organisateur.
- 4.6 En cas de réparation de fortune, il est obligatoire d'avertir aussitôt que possible et avant la course suivante le comité technique pour une remise en conformité.

ANNEXE AUX INSTRUCTIONS DE COURSE LISTE des EQUIPEMENTS

Les éléments 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 de dommage journalier.

VOILES ET EQUIPEMENT DES VOILES

Grand-voile et jeu de lattes
Foc Génois
Foc Intermédiaire
Spinnaker
Ecoute de spinnaker
Deux écoutes de voile d'avant
Amure de spi

EQUIPEMENT DE SECURITE

Gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage. Gilet non fourni par l'organisateur.
Seau, écope et éponge
Amarres
Pares battage

FLOTTE COLLECTIVE HABITABLE FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

Le Comité de Course peut interrompre une phase ou l'épreuve, quand, à son avis, il ne sera pas possible de réaliser les courses restantes dans les conditions existantes ou dans le temps imparti restant. Une Phase peut être interrompue en faveur de l'une des phases suivantes.

OU

Le Comité de Course peut modifier le programme et le nombre de course maximum de chaque phase. Une Phase peut être interrompue en faveur de l'une des phases suivantes.

FORMAT DE L'ÉPREUVE

1 Phase 1 – Qualifications :

- (a) Les équipages seront répartis dans des poules lors de chaque Flight. Un Flight comprend au moins deux courses.
- (b) Trois courses par équipage sont obligatoires pour valider cette phase.
- (c) L'organisateur se réserve le droit de re-brasser chaque jour les groupes s'il le jugeait nécessaire. Cette répartition ne pourra pas faire l'objet de demande de réparation (ceci modifie la RCV 62).
- (d) Pour effectuer un classement général provisoire, si des équipages ont réalisé un nombre de courses supérieur, celles-ci ne seront pas comptabilisées. Si au moins 5 courses sont effectuées par équipage, alors le classement général d'un équipage sera le total de ses courses moins la plus mauvaise.
- (e) Le classement général provisoire à l'issue de cette phase sera utilisé pour répartir les équipages en 2 groupes approximativement égaux : un groupe « Or » et un groupe « Argent ». Le groupe « Or » sera celui avec le plus grand nombre de concurrents, si le nombre de participants n'est pas divisible par deux.

2 Phase 2 – Finale :

- (a) Les scores acquis dans la phase précédente comptent pour cette phase, le plus mauvais score des phases 1 ou 2 pouvant être retiré.
- (b) En additionnant les résultats des deux phases si cela est nécessaire, 3 courses pour chaque équipage suffisent pour valider l'épreuve.

PROGRAMME DES COURSES

A chaque briefing, une liste d'appariement des bateaux et le programme du jour seront affichés au panneau officiel.

ANNEXE Q EXPERIMENTALE MODIFIÉE
REGLES DES COURSES EN FLOTTE ARBITRÉES SUR L'EAU

Q2 RECLAMATIONS ENTRE BATEAUX

Q2.1 Un bateau peut réclamer contre un autre bateau

- (a) selon une RCV du chapitre 2, sauf la RCV 14, ou selon la RCV 31 ou 42 ou selon la règle d'utilisation du bout dehors en hélant "Protest" immédiatement après l'incident dans lequel il était impliqué.
- (b) en l'absence de pavillon d'un umpire suite à une réclamation selon la règle Q2.1(a), en levant le bras en l'air jusqu'à ce qu'il ait informé le(s) umpire(s) après avoir fini ou après avoir abandonné.
- (c) selon une règle non listée dans la règle Q2.1(a) en hélant "Protest" à la première occasion raisonnable après l'incident. Il doit lever le bras en l'air jusqu'à ce qu'il ait informé le(s) umpire(s) après avoir fini ou après avoir abandonné.

Q2.2 Quand un bateau réclame selon une RCV du chapitre 2 ou selon les RCV 31 ou 42, il n'a pas le droit à une instruction, sauf selon la règle Q2.1(b) et selon la RCV 14 quand il y a dommage ou blessure.

- Q2.3**
- (a) Un bateau peut reconnaître rapidement avoir enfreint une règle en effectuant une pénalité prévue dans la règle 14.
 - (b) Si aucun bateau n'effectue de pénalité, un umpire doit signaler une décision comme prévu dans la règle Q3.

Q3 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES

Q3.1 Un umpire doit signaler sa décision de la façon suivante :

- (a) Un pavillon vert avec un long signal sonore signifie « Pas de pénalité. »
- (b) Un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « Le bateau identifié est pénalisé. »
- (c) Un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « Le bateau identifié est disqualifié. »
- (d) L'absence de pavillon signifie : « l'incident n'est pas identifié par un umpire ».

Q3.2 Un bateau pénalisé selon la règle Q3.1(b) doit effectuer rapidement une pénalité d'un tour conformément à la RCV 44.2 (ceci modifie la RCV 44.1). Un bateau disqualifié selon la règle Q3.1(c) doit se maintenir à l'écart des concurrents en course.

Q4 PENALITES A L'INITIATIVE DES UMPIRES

Q4.1 Modification aux règles

La RCV 64.1(c) est modifiée de telle sorte que la disposition permettant d'exonérer un bateau peut être appliquée sans instruction par les umpires, ceci prévaut sur toute règle contradictoire de cette annexe.

Q4.2 Quand un bateau

- (a) enfreint la RCV 31 ou 42 et n'effectue pas de pénalité,
- (b) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,

- (c) enfreint la RCV 2, ou
- (d) manque à se conformer à la RCV 44.2 lorsque requis par un umpire,
- (e) enfreint les règles d'utilisation du bout dehors (IC et annexe)
un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. L'umpire peut imposer une pénalité d'un ou plusieurs tours, chaque tour incluant un virement de bord et un empannage, en le signalant par l'envoi d'un pavillon rouge et en hélant le bateau concerné, ou pénaliser le bateau selon la règle Q3.1(c) ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire.

Q4.3 Si les umpires décident qu'un bateau peut avoir enfreint une règle autre que celles listées dans les règles Q2.1(a) et Q4.2, ils doivent en informer le jury pour qu'il agisse selon la RCV

Q5 DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

Q5.1 Un bateau ayant l'intention de demander réparation suite à des circonstances survenues avant qu'il finisse ou abandonne doit clairement arborer un pavillon rouge aussitôt que possible après qu'il a eu connaissance de ces circonstances, mais pas plus tard que deux minutes après avoir fini ou abandonné. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ait informé les umpires après avoir fini ou abandonné.

Q5.2 Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision prise selon les règles de cette annexe. Dans la RCV 66, la troisième phrase est modifiée: « Une partie dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture. »

Q5.3 Un concurrent ne peut pas fonder de demande de réparation en prétextant une action inadéquate d'un bateau officiel. Le jury peut décider d'envisager de donner réparation en de telles circonstances, mais seulement s'il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

Q5.4 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en raison d'une action ou absence d'action des umpires, sauf tel que permis dans les règles Q2.1(b) et Q5.3.

Q5.5 (a) Les réclamations et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.

(c) Le jury peut recueillir les témoignages et mener l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement

(c) Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a pas eu d'effet significatif sur le résultat de la course, il peut imposer une pénalité ou prendre toute autre disposition qu'il décide équitable pour tous les bateaux concernés, qui peut être de n'infliger aucune pénalité.

Q5.6 Ni le comité de course ni le jury ne doivent réclamer contre un bateau pour une infraction listée dans la règle Q2.1(a), sauf la RCV 14 quand il y a dommage ou blessure. 60.3.

Q6 SIGNAUX ENVOYES SUR LE COMITE DE COURSE PENDANT UNE PROCEDURE DE DEPART**Q6.6** Les départs des courses utiliseront les signaux suivants :

<i>Signal</i>	<i>Pavillon et signal sonore</i>	<i>Minutes avant le signal de départ</i>
Avertissement	Pavillon « 3 » de couleur Rouge ; Un signal sonore.	3
Préparatoire	Affalé du pavillon d'Avertissement ; Pavillon « 2 » de couleur Orange ou Noire ; Un signal sonore.	2
Une Minute	Affalé du pavillon Préparatoire ; Pavillon « 1 » de couleur Verte ; Un signal sonore long.	1
Départ	Affalé du pavillon Minute ; Un signal sonore.	0