

NORMANDIE CUP
LE HAVRE – Du 07 au 10 JUIN 2018

Autorité Organisatrice : Ligue de Voile de Normandie

INSTRUCTIONS DE COURSE

**Pour la classe DIAM 24 OD
(Groupe ECHO) Grade 4**



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

1 REGLES

1.1 La régata sera régie par

- les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- les règles de course à la voile modifiées précisées en annexe Modifications aux Règles de Course à la Voile,
- les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe 2 de l'AC,
- les règlements fédéraux.

1.2 Langue officielle

La langue officielle est le français. En cas de traduction des textes régissant l'épreuve, le texte français prévaudra.

1.3 Pour les règles de la Normandie Cup,

« Umpire » désigne un arbitre sur l'eau chargé de juger directement les courses.

« Concurrent » et « chef de bord » désignent une personne participant à la compétition.

« Bateau assistance/coach » désigne bateau coach, bateau Team manager, bateau communication Team.

[DP] concerne toute règle pour laquelle le jury peut appliquer une pénalité discrétionnaire

[NP] concerne toute règle ne pouvant donner lieu à réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1(a)).

1.4 Règles complémentaires [DP]

Il est rappelé aux concurrents qu'ils

- 1.4.1 ne doivent pas, conformément à l'article 10.j du RIPAM, gêner les autres navires lorsqu'ils naviguent dans les chenaux
- 1.4.2 ne doivent pas pénétrer dans la bande des 300 mètres lorsqu'elle est balisée par des bouées jaunes
- 1.4.3 doivent rigoureusement respecter toutes les zones interdites à la navigation et/ou réglementées, y compris pour tous les bateaux qui accompagnent les concurrents (bateaux accompagnateurs, VIP, Spectateurs, presse...)
- 1.4.4. doivent respecter les règles en vigueur dans les différents ports/plages et se conformer aux consignes de la direction de course et du comité de course.
- 1.4.5 ne doivent pas passer entre un semi-rigide de l'organisation montrant un pavillon orange ou un gyrophare allumé et un navire commercial.

2 PC COURSE

Emplacement : Base nautique Gérard Hardouin.

3 AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau d'affichage officiel et seront répétés, si possible, sur le tableau électronique [NP] (<http://www.normandie-cup.fr>).

4 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification dans le programme des courses sera affichée avant 21h00 la veille du jour où il prendra effet.

Des modifications aux IC pourront être données lors des briefings. Dans ce cas, elles seront affichées au tableau officiel d'information au plus tard 1 heure avant le 1^{er} signal d'avertissement du jour. Des modifications orales aux IC pourront être données sur l'eau. Dans ce cas, le comité de course enverra le pavillon L sur le bateau comité et annoncera la modification sur le canal VHF de la course. Un bateau du comité de course ou un bateau umpire pourra informer chaque bateau.

5 SIGNAUX FAITS A TERRE

5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts de pavillons situés à proximité de la cale de mise à l'eau.

5.2 Quand la flamme Aperçu est envoyée à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 45 minutes après l'amené de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

6 PROGRAMME DES COURSES

Mercredi 06 juin	14h00 19h00	Confirmation des inscriptions au Centre Nautique Paul Vatine
Jeudi 07 juin	08h30	Briefing du jour, à la SHR
	10h00	Signal d'avertissement raid côtier vers Etretat
	Après-midi	Signal d'avertissement raid côtier vers Le Havre
Vendredi 08 juin	08h30	Briefing du jour, SHR
	10h30	Signal d'avertissement pour courses en stade nautique
Samedi 09 juin	08h30	Briefing du jour, SHR
	10h00	Signal d'avertissement du grand raid côtier
Dimanche 10 juin	08h30	Briefing du jour, SHR
	10h 00	Signal d'avertissement courses en stade nautique

7 PAVILLON DE CLASSE

7.1 Pour les parcours raids côtiers, le pavillon de classe sera un pavillon rouge marqué « 5 ».

7.2 Pour les parcours en stade nautique, le pavillon de classe sera un pavillon rouge marqué « 3 ». Le comité de course enverra un pavillon de la couleur du groupe concerné au plus tard avec le signal d'avertissement.

8 ZONES DE COURSE

Pour les raids côtiers : Baie de Seine

Pour les parcours en stade nautique : Baie du Havre

9 LES PARCOURS

9.1 Dispositions communes à tous les parcours :

L'envoi du pavillon R avant le signal d'avertissement signifie : « Un ris est obligatoire ».

9.2 Parcours raids côtiers

Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du comité de course affichera le parcours à effectuer, le cap compas approximatif de la première marque et la longueur approximative du premier bord.

Les parcours prévisionnels sont décrits en annexe. Le parcours définitif sera communiqué au plus tard lors du briefing.

9.2.1 Marque de dégagement

Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra un pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra un pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).

9.2.2 Réduire le parcours (Pavillon S)

Le comité de course peut réduire le parcours après le départ en application de la RCV 32.1 ou en fonction des impératifs de l'autorité organisatrice.

9.2.3 Fin de course par pointage officiel à une marque

Si un bateau du comité de course arbore le deuxième substitut et se tient à proximité d'une des marques identifiées dans la description du parcours par un astérisque (*), l'ensemble marque et bateau constitue une porte où un pointage officiel des bateaux est effectué. Les bateaux devront passer cette porte et continuer leur course.

[NP] Ce pointage sera annoncé par VHF aussitôt que possible sur le canal de course.

Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 ou les impératifs de l'autorité organisatrice et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques identifiées par un astérisque dans la description des parcours (ceci modifie la RCV 32).

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 avec si nécessaire le(s) pavillon(s) de classe (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 VHF et les bateaux devront rejoindre le port le plus rapidement possible.

Les bateaux seront considérés comme n'ayant plus été en course depuis le passage de la marque où a été fait ce dernier pointage officiel.

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la RCV 69 ou d'infraction à la RCV 14 ayant entraîné blessure ou dommage sérieux, ou d'une infraction à l'IC 1.4 ou l'IC 19.

9.4 Parcours en stade nautique

Les parcours en stade nautique sont décrits en annexe Parcours.

10 MARQUES

10.1 La marque de départ est une bouée gonflable noire.

10.2 La marque d'arrivée est une bouée gonflable noire.

10.3 Parcours Raids Côtiers :

Les positions géographiques approximatives des marques de parcours sont indiquées en annexe Parcours.

10.4 Parcours en Stade Nautique :

Les marques de parcours sont décrites en annexe Parcours.

11 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES [DP] [NP]

11.1 Avant, pendant et après les courses, les bateaux doivent se maintenir à l'écart de tout trafic commercial. **Le chenal du Havre est une zone interdite à la navigation en course** Cette zone est un polygone définit par :

x Les marques latérales Bâbord LH4/LH6/LH8/LH102/LH12/LH14 et LH16 x
La marque cardinale Ouest LH 2000

x Les marques latérales Tribord LH15/LH13/LH11/LH7/LH5 et LH3

12.2 Les bateaux ne doivent pas entrer dans la zone qui se trouve au sud de la ligne joignant le mât principal de la Capitainerie et l'extrémité de la jetée nord du port. Un bateau comité surveillera cette zone au départ du port.

12.3 Tous les bateaux quittant ou revenant au port pour se rendre sur la zone Sud chenal doivent naviguer dans une zone située au nord du chenal d'accès du Havre. Puis après avoir contourné la marque LH12, les bateaux traverseront directement le chenal vers la marque LH11 et rejoindront la zone. Une embarcation du comité pourra stationner près des marques LH11 ou LH 12. Si elle arbore un pavillon rouge, les bateaux ne doivent pas traverser le chenal et doivent attendre l'envoi d'un pavillon vert.

12 LE DEPART

12.1 Les départs seront donnés selon la RCV 26 modifiée comme suit :

12.1.1 Raids côtiers :

Minutes avant le signal de	Signal visuel	Signal sonore	Signification
5	Envoi pavillon rouge marqué « 5 »	Un	Signal d'avertissement

4	Envoi pavillon jaune ou noir marqué « 4 »	Un	Signal préparatoire
3	Envoi pavillon rouge marqué « 3 »	Un	
2	Envoi pavillon orange marqué « 2 »	Un	
1	Envoi pavillon vert marqué « 1 »	Un long	Une minute
0	Affalé pavillon vert marqué « 1 »	Un	Signal de départ

[NP] Les pavillons seront affalés au moment de l'envoi du pavillon suivant.

Le pavillon jaune marqué « 4 » a la même signification que le pavillon P dans les RCV.

Le pavillon noir marqué « 4 » signifie que la RCV 30.4 s'applique. Ceci modifie Signaux de course.

[NP] Les numéros et/ou noms des bateaux identifiés OCS ou BFD seront indiqués après le signal de départ par VHF sur le canal de course (ceci modifie la RCV 29.1).

Les bateaux BFD devront quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible. Les umpires pourront relayer l'appel VHF du comité de course en pointant un pavillon noir, avec un coup de sifflet, vers le bateau identifié jusqu'à ce qu'il quitte la zone de course.

12.1.2 Pour prévenir les bateaux qu'une course va bientôt commencer, un pavillon orange ou orange à damiers marqué « START » sera envoyé avec un signal sonore au moins cinq minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.

12.1.3 Parcours en stade nautique

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
3	Envoi pavillon rouge marqué « 3 »	Un	Signal d'avertissement
2	Envoi pavillon orange marqué « 2 »	Un	Signal préparatoire
1	Envoi pavillon vert marqué « 1 »	Un long	Une minute
0	Affalé pavillon vert marqué « 1 »	Un	Signal de départ

[NP] Les pavillons seront affalés au moment de l'envoi du pavillon suivant.

Le pavillon orange marqué « 2 » a la même signification que le pavillon Noir dans la RCV 30.4. Ceci modifie Signaux de course.

[NP] Les numéros et/ou noms des bateaux identifiés seront indiqués après le signal de départ par VHF sur le canal de course (ceci modifie la RCV 29.1).

Ces bateaux devront quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible. Les umpires pourront relayer l'appel VHF du comité de course en pointant un pavillon noir, avec un coup de sifflet, vers le bateau identifié jusqu'à ce qu'il quitte la zone de course. Ceci modifie Signaux de course.

12.1.4 Pour prévenir les bateaux qu'une course va bientôt commencer, un pavillon orange ou orange à damiers marqué « START » sera envoyé avec un signal sonore au moins une minute avant l'envoi du signal d'avertissement.

12.2 Ligne de départ

12.2.1 Parcours Raid côtier

La ligne de départ sera entre un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et un mât arborant un pavillon orange sur le bateau viseur à l'extrémité bâbord.

12.2.2 Parcours Stade nautique

La ligne de départ sera entre le mât du bateau comité arborant un pavillon orange et le côté parcours de la marque de départ.

12.2.3 Une marque « Inner » (petite bouée bâton) pourra être mouillée à proximité de l'axe de la ligne à une distance supérieure à une largeur du bateau comité. Cette marque a alors le rang de marque de départ et devra être laissée du même côté que le bateau comité. Il est interdit de passer entre cette marque et le bateau comité.

12.2.4 Un bateau qui passerait entre cette marque et le bateau comité devra réparer en contournant le bateau comité avant de revenir prendre le départ. S'il ne le fait pas, il sera disqualifié par les umpires.

12.3 Rappel individuel

Pour les raids côtiers, le pavillon X est remplacé par un pavillon bleu et blanc marqué « INDIVIDUEL ». Ceci modifie Signaux de course.

~~[NP] Si possible, les numéros et/ou noms des bateaux rappelés sont indiqués dès que possible après le signal de départ par VHF sur le canal de la course (ceci modifie la RCV 29.1).~~

12.4 Rappel général

Le Premier Substitut est remplacé par un pavillon jaune et bleu marqué « GENERAL ». Ceci modifie les Signaux de course et la RCV 29.2.

La 3^{ème} phrase de la RCV 30.4 est modifiée comme suit : « Si un rappel général est signalé ou si la course est *annulée* après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile ou son nom avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer ».

12.5 Fermeture de la ligne de départ

12.5.1 Pour les parcours en stade nautique : Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 2 minutes après son signal de départ sera classé DNS.

12.5.2 Pour les parcours raids côtiers : Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 6 minutes après son signal de départ sera classé DNS.

12.6 Liste d'équipage

Pour chaque jour de course, la liste d'équipage devra être déposée au PC Course au plus tard lors du briefing. A l'inscription, les concurrents doivent se présenter pour le contrôle de pesée initial au PC course munis d'une pièce d'identité. Il n'y aura pas de pesée ultérieure en cours d'épreuve.

13 AJUSTEMENT DU PARCOURS

[NP] Le comité de course pourra ajuster le parcours. Si possible, il annoncera cette modification par VHF.

14 L'ARRIVEE

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

15 SYSTEME DE PENALITE

15.1 Parcours raids côtiers :

15.1.1 Réclamations entre bateaux :

Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 des RCV pour un incident dans lequel il est impliqué ou selon la RCV 31 ou 44 modifiée ou 49. Dans ce cas, il doit héler « proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge (de dimensions minimums de 30x30cm) à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus en course ou après une décision des umpires. Un bateau impliqué dans un incident peut répondre en effectuant rapidement la pénalité correspondante. Un bateau qui réclame selon cette IC n'a pas droit à une instruction si un umpire a signalé une décision selon les IC 15.1.2 (a), (b) ou (c). Ceci modifie la RCV 60.

15.1.2 Un umpire pourra signaler une décision de la façon suivante :

- (a) Un pavillon vert et blanc avec un signal sonore : « Pas de pénalité ».
- (b) Un pavillon rouge « Pénalité » avec un signal sonore : « Une pénalité est donnée ». L'umpire hélera ou désignera chaque bateau pénalisé.
- (c) Un pavillon noir « DSQ » avec un signal sonore : « Un bateau est disqualifié ». L'umpire hélera ou désignera le bateau disqualifié.
- (d) Un pavillon jaune « ? » avec un signal sonore : Les umpires n'ont pu établir les faits, pas de décision.

15.1.3 Pénalités à l'initiative des umpires :

Un umpire peut pénaliser un bateau sans réclamation d'un autre bateau lorsque le bateau

- (a) enfreint la RCV 31, 44 modifiée ou 49 et n'effectue pas de pénalité,
- (b) enfreint l'IC 1.4
- (c) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
- (d) enfreint délibérément une règle,

- (e) commet une infraction à la sportivité,
- (f) n'effectue pas une pénalité lorsque requis par un umpire,
- (g) enfreint la règle de classe « position de l'équipage »

L'umpire peut lui imposer une ou plusieurs pénalités devant être effectuées selon la RCV 44.2 modifiée ou le disqualifier. Si le bateau est disqualifié, il devra se conformer aux consignes du comité de course.

- 15.1.4** Si la pénalité n'est pas effectuée, le bateau désigné sera disqualifié selon l'IC 15.1.2(c).
- 15.1.5 [NP]** Une décision, action ou absence d'action des umpires ne pourra donner motif à une demande de réparation ou demande de réouverture de la part d'un bateau.
- 15.1.6 [NP]** Les bateaux umpires peuvent se positionner en tout point de la zone de course.
- 15.1.7** La procédure normale de réclamation d'un bateau, du comité de course, du comité technique ou du jury reste applicable pour les incidents n'ayant pas fait l'objet d'une action des umpires ou ayant été signalés par un pavillon jaune « ? » conformément à l'IC 15.1.2(d).
- 15.1.8** La RCV 64.1(a) est modifiée de sorte que la disposition permettant d'exonérer un bateau peut être utilisée par les umpires sans instruction.

15.2 Parcours en stade nautique :

15.2.1 Réclamations entre bateaux :

Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 des RCV pour un incident dans lequel il est impliqué ou selon la RCV 31, 44 modifiée ou 49. Dans ce cas, il doit héler « proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge (de dimensions minimum de 30x30cm) à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation jusqu'à une décision des umpires ou jusqu'à ce que le bateau réclamé effectue une pénalité. Un bateau impliqué dans un incident peut répondre en effectuant rapidement la pénalité correspondante. Un bateau qui réclame selon cette IC n'a pas droit à une instruction (ceci modifie la RCV 60).

15.2.2 Si aucun bateau n'effectue de pénalité, un umpire doit signaler sa décision de la façon suivante :

- (a) Un pavillon vert et blanc avec un signal sonore : « Pas de pénalité ».
- (b) Un pavillon rouge « Pénalité » avec un signal sonore : « Une pénalité est donnée ».
L'umpire hélera ou désignera chaque bateau pénalisé.
- (c) Un pavillon noir « DSQ » avec un signal sonore : « Un bateau est disqualifié ». L'umpire hélera ou désignera le bateau disqualifié. Le bateau identifié devra quitter la zone de course aussitôt que raisonnablement possible.

15.2.3 Pénalités à l'initiative des umpires :

Un umpire peut pénaliser un bateau sans réclamation d'un autre bateau lorsque le bateau :

- (a) enfreint la RCV 31 ou 49 ou 44 modifiée et n'effectue pas de pénalité
- (b) enfreint l'IC 1.4 ou 12.2.3
- (c) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée
- (d) enfreint délibérément une règle
- (e) commet une infraction à la sportivité
- (f) manque à effectuer une pénalité lorsque requis par un umpire.
- (g) enfreint la règle de classe « Position de l'équipage »

15.2.4 Si la pénalité n'est pas effectuée, le bateau désigné sera disqualifié selon l'IC 15.2.2(c).

15.2.5 Un bateau ne doit pas contourner ou passer une marque du mauvais côté. S'il le fait, il peut corriger son erreur conformément à la RCV 28.2 seulement s'il la corrige avant de contourner ou passer la marque suivante ou avant de finir. Si ce bateau ne corrige pas son erreur avant de contourner ou passer la marque suivante ou avant de finir, un umpire peut disqualifier ce bateau conformément à l'IC 15.2.2(c).

15.2.6 [NP] Une décision, action ou absence d'action des umpires ne pourra donner motif à une demande de réparation ou demande de réouverture de la part d'un bateau.

15.2.7 [NP] Les bateaux umpire peuvent se positionner en tout point de la zone de course.

15.2.8 La RCV 64.1(a) est modifiée de sorte que la disposition permettant d'exonérer un bateau peut être utilisée par les umpires, sans instruction.

15.3 Une réclamation du jury selon la RCV 60.3(a)(1) pourra être déposée contre un bateau impliqué dans un incident ayant fait l'objet d'une action des umpires, si le jury estime que cet incident peut avoir causé une blessure ou un dommage sérieux.

15.4 Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :

Une infraction aux règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller d'un point à la disqualification.

16.1 Temps limite pour finir pour le premier bateau ayant effectué le parcours

16.1.1 L'heure limite est fixée à 20h00 pour les parcours raids côtiers.

16.1.2 Le temps limite est de 40 minutes pour les parcours en stade nautique.

16.2 Temps limite pour finir après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini :

16.2.1 [NP] Pour les parcours raids côtiers : au minimum 1 heure ou le temps du premier ayant effectué le parcours et fini, augmenté de deux minutes par mille, calculé par la direction de course à partir de la longueur de référence du parcours effectué en route directe.

16.2.2 Pour les parcours en stade nautique : 5 minutes.

16.2.3 Les bateaux ne finissant pas avant la fin de ces temps limites seront classés DNF. Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5.

16.3 Stade Nautique - Courses de qualification : Si moins de 4 bateaux ont pris le départ et fini dans le temps limite sans qu'ils abandonnent après avoir fini ou soient disqualifiés, le comité de course doit annuler la course.

17 RECLAMATIONS

17.1 **Pour les parcours raids côtiers**, tout bateau qui a l'intention de réclamer contre un autre pour non-respect d'une zone interdite à la navigation et/ou réglementée doit arborer visiblement un pavillon rouge (de dimension minimum 30x30cm), le prévenir par VHF au moment de l'infraction et en informer le comité de course. Le pavillon devra rester arboré jusqu'à l'accusé de réception VHF du bateau réclamé et du comité de course.

17.2 **Pour les parcours en stade nautique**, tout bateau qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que celles mentionnées à l'IC 15.2.1 doit arborer visiblement un pavillon rouge (de dimension minimum 30x30cm) et informer le bateau umpire stationné à proximité du bateau comité à l'arrivée pendant 2 mn après l'arrivée du dernier bateau. Le jury doit repousser le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire. Les réclamations n'ont pas besoin d'être faites par écrit. Le jury peut recueillir les témoignages et mener l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.

17.3 Les formulaires de réclamations sont disponibles au PC Course. Les réclamations ou les demandes de réouverture doivent y être déposées au plus tard une heure après l'heure d'arrivée du dernier bateau classé dans la dernière course du jour ou une heure après l'heure de fermeture de la ligne d'arrivée selon ce qui est le plus tard.

17.4 Seules les RCV 1.1 et 62.1(c) pourront donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la RCV 60.

17.5 Des avis seront affichés sur le tableau officiel d'information et répétés si possible sur le tableau électronique, au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation, pour informer les concurrents des lieux et heures des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins.

18 CLASSEMENTS

18.1 Le classement se fera par addition des 4 journées de course de la Normandie Cup 2018

18.1.1 Classement des journées de raid :

2 journées de raid sont programmées, les jeudi 07 et samedi 09 juin 2018.

Le classement de ces journées se fera par addition des points obtenus lors des raids de ces journées.

18.1.2 Classement des journées de stade nautique :

2 journées de stade nautique sont programmées les vendredi 08 et dimanche 10 Juin 2018.

Les journées de stade nautiques seront divisées en 2 phases : La phase de qualification et la phase de super finale.

a) Phase de qualification :

Plusieurs courses de qualification sont programmées.

A une heure précisée au briefing, si au moins une course de qualification a été validée, aucun départ supplémentaire ne sera donné et la journée passera en phase de Super finale.

Les bateaux classés au-delà de la 8^{ème} place seront classés pour la journée selon les scores obtenus lors de l'ensemble des courses de qualification.

b) Phase de Super finale

Les points obtenus lors de la phase de qualification ne seront pas conservés

Les 8 premiers bateaux disputeront une seule course de Super finale, et l'ordre d'arrivée attribuera les 8 premières places de la journée

18.2 Classement Journée de Course :

18.2.1 Système de points (ceci modifie la RCV A4)

Place d'arrivée	Points
Premier	50
Deuxième	49
Troisième	48
Quatrième	47
Chaque place au-delà	Enlever 1 point

18.2.2 Autre

Un bateau classé DNC, DNS, DNF ou RET doit recevoir la valeur « 50 » moins le nombre d'inscrits.

Un bateau classé OCS, BFD ou DSQ doit recevoir la valeur « 50 » moins [le nombre d'inscrits plus 1].

Un bateau classé DNE doit recevoir la valeur « 50 » moins [le nombre d'inscrits plus 5].

Un bateau qui a été disqualifié dans un incident aboutissant à l'abandon d'un autre bateau suite à blessure ou dommage sérieux sera classé DNE sans instruction pour la course durant laquelle s'est produit l'incident ainsi que pour les courses où le bateau ayant subi la blessure ou le dommage sera classé DNC en raison de cette blessure ou de ce dommage. Si le jury l'estime nécessaire, cette décision sera prise à l'issue d'une instruction sur l'eau. Sinon, cette décision sera prise sans instruction ; ceci modifie la RCV 63.1.

Un bateau qui abandonne après avoir commis une infraction qui le classe OCS, BFD, DSQ ou DNE recevra le nombre de points de ces derniers.

18.3 Aucune course ne sera retirée.

18.4 Les bateaux à égalité dans une course recevront le nombre de points de la place pour laquelle ces bateaux sont à égalité. Ceci modifie la RCV A7.

18.5 Pour les Super finales, tous les bateaux classés DNC - DNS – DNF – BFD – DSQ ou DNE recevront le nombre de points correspondant à la 8^{ème} place.

19 REGLES DE SECURITE – Canal VHF 06
--

19.1 Abandon [DP]

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

19.2 Equipement individuel de flottabilité et casque [DP]

Le port d'un équipement individuel de flottabilité (EIF) est obligatoire du départ sur l'eau au retour à terre, conformément à la RCV 40. En course, le port d'un casque répondant à la norme EN1385 est obligatoire.

19.3 Equipement individuel de protection

Le port d'un vêtement ou d'un EIF de protection contre les chocs est recommandé.

19.4 [NP] Utilisation de la VHF

Les bateaux sont responsables du bon fonctionnement de leur VHF ; ils doivent veiller le canal de la course du départ sur l'eau au retour à terre.

20 CONTROLES

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment durant l'épreuve pour vérifier la conformité aux règles. Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé. A partir de ce moment, aucune assistance extérieure n'est autorisée avant le contrôle.

21 PUBLICITE

[NP] [DP] Les bateaux doivent porter la publicité fournie par l'autorité organisatrice. Deux stickers fournis par l'organisation devront être collés sur les flotteurs et conservés durant toute l'épreuve.

22 EVACUATION DES DETRITUS

[NP] Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

23 COMMUNICATIONS

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

Les équipages pourront embarquer un Smartphone, utilisable seulement en émission, destiné à alimenter les réseaux sociaux.

24 PRIX

Cérémonie de clôture - Prix

A l'issue de la dernière course, le vainqueur au Classement Général de la Normandie Cup recevra le Trophée Normandie Cup 2018.

La présence des trois premiers équipages est obligatoire. [DP]

27 DECISION DE PARTICIPER

La décision d'un bateau 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 bateau décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

Les Arbitres :

Président du comité de course :	Yvon POUTRIQUET
- Président du comité technique :	Alain CHAMPY
Présidente du jury :	Corinne AULNETTE

ANNEXE 1 - RCV MODIFIEES DIAM 24 OD

A1.1 Suite à la décision du Bureau Exécutif en date du 26 mars 2018 et conformément à la prescription fédérale à la RCV 86.3, cette compétition utilisera les Règles de Course à la Voile modifiées détaillées ci-dessous (inspirées des High Speed Test Rules de World Sailing).

A1.2 Quand un bateau soumis à ces Règles Expérimentales rencontre un bateau qui n'y est pas soumis, il doit respecter les Règles de Course à la Voile.

A1.3 Modification aux règles

Définition	<p>La définition de Finir est remplacée par :</p> <p>Finir Un bateau <i>finir</i> quand une partie quelconque de ses coques coupe la ligne d'arrivée depuis son côté parcours après avoir effectué toute pénalité. Cependant, il n'a pas <i>fini</i> si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) reçoit une pénalité d'un umpire, (b) effectue une pénalité selon la règle 44, (c) corrige une erreur selon la règle 28.2 commise sur la ligne, ou (d) continue d'effectuer le parcours.
Définition	<p>La définition de Place à la marque est remplacée par :</p> <p>Place à la marque La <i>place</i> pour un bateau pour naviguer sur sa <i>route normale</i> pour contourner ou passer la <i>marque</i> du côté requis.</p>
Définition	<p>Ajouter une nouvelle définition – OCS</p> <p>OCS Un bateau est OCS quand, à son signal de départ, une partie quelconque de ses coques est du côté parcours de la ligne de départ.</p>
Définition	<p>La Définition d'Obstacle est remplacée par :</p> <p>Obstacle Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté et une zone ainsi définie dans les instructions de course sont aussi des <i>obstacles</i>. Cependant, un bateau <i>en course</i> n'est pas un <i>obstacle</i> pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) de s'en <i>maintenir à l'écart</i> et qu'ils ne s'approchent pas de la ligne de départ pour <i>prendre le départ</i> quand le premier bord est un bord de large, ou (b) de l'éviter selon la règle 23.
Définition	<p>La Définition de Prendre le départ est remplacée par :</p> <p>Prendre le départ Un bateau <i>prend le départ quand</i></p> <ul style="list-style-type: none"> (a) une partie quelconque de ses coques coupe la ligne de départ en direction de la première <i>marque</i> et qu'il n'est pas identifié en tant qu'OCS, ou (b) ayant coupé la ligne de départ en direction de la première <i>marque</i> et ayant été identifié en tant qu'OCS, il effectue une pénalité pour un OCS.
Définition	<p>La Définition de Zone est remplacée par :</p> <p>Zone L'espace autour des <i>marques</i> ou des <i>obstacles</i> sur une distance de trois longueurs de coque. Un bateau est dans la <i>zone</i> quand une partie quelconque de ses coques est dans la <i>zone</i>.</p>
RCV 8	<p>Ajouter une nouvelle règle 8 :</p> <p>8 DERNIER POINT DE CERTITUDE Les umpires supposeront que l'état d'un bateau, ou sa relation avec l'autre bateau, n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.</p>
RCV 13	<p>La règle 13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD est supprimée.</p>

RCV 14	<p>Supprimer la règle 14 et remplacer par :</p> <p>14 EVITER LE CONTACT</p> <p>Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou ayant droit à la <i>place</i> ou à la <i>place à la marque</i> n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se <i>maintient pas à l'écart</i> ou ne donne pas la <i>place</i> ou la <i>place à la marque</i>.</p>
RCV 16	<p>La règle 16 MODIFIER SA ROUTE est modifiée comme suit : supprimer la règle 16.2</p>
RCV 17	<p>La règle 17 SUR LE MEME BORD, ROUTE NORMALE est supprimée</p>
RCV 18	<p>Supprimer la règle 18 et remplacer par :</p> <p>18 PLACE A LA MARQUE</p> <p>18.1 Quand la règle 18 s'applique</p> <p>La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une <i>marque</i> du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la <i>zone</i>. Cependant, elle ne s'applique pas entre un bateau s'approchant d'une <i>marque</i> et un autre la quittant.</p> <p>18.2 Donner la place à la marque</p> <p>(a) Quand le premier bateau atteint la <i>zone</i>,</p> <p>(1) si les bateaux sont <i>engagés</i>, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la <i>place à la marque</i></p> <p>(2) si les bateaux ne sont pas <i>engagés</i>, le bateau n'ayant pas encore atteint la <i>zone</i> doit par la suite donner la <i>place à la marque</i>.</p> <p>(b) Si le bateau ayant droit à la <i>place à la marque</i> quitte la <i>zone</i>, le droit à la <i>place à la marque</i> prend fin et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau en fonction de la relation entre les bateaux au moment où la règle 18.2(a) s'applique à nouveau.</p> <p>(c) Si un bateau a obtenu un <i>engagement</i> à l'intérieur et que, depuis le moment où l'<i>engagement</i> a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la <i>place à la marque</i>, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.</p> <p>18.3 Virer de bord ou empanner</p> <p>(a) Si la <i>place à la marque</i> pour un bateau inclut un changement de <i>bord</i>, ce virement ou cet empannage ne doit pas être effectué plus rapidement qu'un virement ou empannage pour suivre sa <i>route normale</i>.</p> <p>(b) Quand un bateau prioritaire <i>engagé</i> à l'intérieur doit changer de <i>bord</i> à une <i>marque</i> pour suivre sa <i>route normale</i>, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de <i>bord</i>, passer plus loin de la <i>marque</i> que nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3(b) ne s'applique pas à une <i>marque</i> d'une porte ou à une marque d'arrivée et un bateau ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette règle sauf si la route d'un autre bateau a été affectée par l'infraction à cette règle.</p>

RCV 19	<p>Supprimer la règle 19 et remplacer par :</p> <p>19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE</p> <p>19.1 Quand la règle 19 s'applique La règle 19 s'applique entre deux bateaux à un <i>obstacle</i> sauf quand l'<i>obstacle</i> est une <i>marque</i> que les bateaux sont tenus de laisser du même côté.</p> <p>19.2 Donner la <i>place</i> à un <i>obstacle</i></p> <p>(a) Quand la règle 19 s'applique pour la première fois, le bateau prioritaire à ce moment peut choisir de passer un <i>obstacle</i> d'un côté ou de l'autre.</p> <p>(b) Quand les bateaux sont <i>engagés</i>, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la <i>place</i> de passer entre lui et l'<i>obstacle</i> sauf</p> <p>(1) s'il a été dans l'incapacité de le faire depuis le moment où l'<i>engagement</i> a commencé</p> <p>(2) s'il a été dans l'incapacité de le faire car il donne ou prend la <i>place à la marque</i> selon la règle 18.2(a). Cependant, la <i>place</i> dans la règle 19.2 n'inclut pas la <i>place</i> pour virer sauf si c'est la seule option pour passer l'<i>obstacle</i>.</p>
RCV 20	<p>Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :</p> <p>(a) pour « place pour virer », pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent</p> <p>(b) pour « virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.</p>
RCV 21	<p>Supprimer la règle 21 et remplacer par :</p> <p>21 EXONERATION</p> <p>Quand un bateau navigue dans la <i>place</i> ou la <i>place à la marque</i> à laquelle il a droit et qu'il respecte la règle 18.3(a) (si elle s'applique), il doit être exonéré si, dans un incident avec un bateau tenu de lui donner cette <i>place</i> ou <i>place à la marque</i>,</p> <p>(a) il enfreint une règle de la Section A, la règle 15 ou la règle 16, ou</p> <p>(b) il est contraint d'enfreindre la règle 31.</p>
RCV 22	<p>Supprimer la règle 22 et remplacer par :</p> <p>22 ERREURS DE DEPART ; EFFECTUER DES PENALITES ; METTRE UNE VOILE A CONTRE</p> <p>22.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements après son signal de départ pour <i>prendre le départ</i> ou un bateau <i>OCS</i> doit se <i>maintenir à l'écart</i> d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il soit entièrement du côté pré-départ ou ne navigue plus vers le côté pré-départ de la ligne.</p> <p>22.2 Supprimée</p> <p>22.3 Supprimée</p>
RCV 24	<p>Supprimer la règle 24 et remplacer par :</p> <p>24 GENER UN AUTRE BATEAU</p> <p>24.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas <i>en course</i> ne doit pas gêner un bateau qui est <i>en course</i> ou un bateau umpire.</p> <p>24.2 Si cela est raisonnablement possible un bateau ne doit pas gêner un bateau qui navigue sur un autre bord du parcours ou qui est soumis à la règle 22.1. Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa <i>route normale</i>.</p> <p>24.3 Après avoir <i>pris le départ</i> et sauf quand il navigue sur sa <i>route normale</i>, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui effectue une pénalité.</p>

RCV 41	<p>41 AIDE EXTERIEURE</p> <p>Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) de l'aide pour un membre d'équipage qui est malade, blessé, en danger ou pour le sortir de l'eau et le remonter à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération (b) après une collision, de l'aide de l'équipage de l'autre bateau, pour se dégager (c) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux (d) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un bateau dans la même course. <p>Cependant, un bateau qui a gagné un avantage significatif dans la course grâce à l'aide reçue selon la règle 41(a) peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé. La pénalité peut être inférieure à la disqualification.</p>
RCV 44	<p>44. PENALITES</p> <p>44.1 Effectuer une pénalité</p> <p>Un bateau peut effectuer une pénalité quand il peut avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident <i>en course</i>, ou la règle 31. Cependant, quand un bateau peut avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31. Aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité en effectuant une des pénalités ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Deux empannages consécutifs, avec le gennaker complètement roulé pendant la totalité de la pénalité b) Deux virements de bord consécutifs <p>44.2 Limitation aux pénalités</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Si un bateau a plusieurs pénalités, alors les pénalités doivent être effectuées consécutivement. b) Excepté lors des raids côtiers, un bateau ne peut pas effectuer une pénalité après avoir pris le départ pendant qu'il est sur le premier bord.

Définition des marques

La marque de départ est une bouée gonflable Noire « Région Normandie »

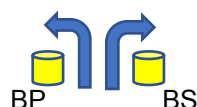
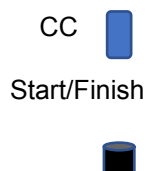
La marque nommée « Inner » est une bouée bâton Jaune

La porte B est une porte avec 2 bouées gonflables jaune « Ville du Havre » Bp et Bs

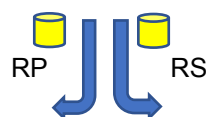
La porte R est une porte avec 2 bouées gonflables jaune « Ville du Havre » Rp et Rs

La marque d'arrivée sera la marque de départ noire « Région Normandie »

Parcours 1D



Parcours 1A



Parcours 1-A : Départ - Bs (Bâbord) - Porte R - Porte B - Porte R – BS (Tribord) - Arrivée

Parcours 1-D : Départ - Bp (Tribord) - Porte R - Porte B - Porte R - BP (Bâbord) - Arrivée

Si flamme numérique 2 est envoyé le parcours est modifié comme suit :

Parcours 1-A : Départ - Bs (Bâbord) - Porte R - Porte B - Porte R - Porte B - Porte R – BS (Tribord) - Arrivée

Parcours 1-D : Départ - Bp (Tribord) - Porte R - Porte B - Porte R - Porte B - Porte R - BP (Bâbord) - Arrivée

Annexe Bateaux Assistance/Coach

1. Un bateau Assistance/coach d'un bateau concurrent doit avoir été accrédité par l'autorité organisatrice. Il doit remplir le formulaire d'accréditation, précisant notamment à quel(s) Team(s) il est rattaché.
 2. Une infraction à la présente annexe peut faire l'objet d'une instruction par le jury qui peut demander à l'organisateur de suspendre l'accréditation et les droits d'accès au pilote ou à la personne responsable, avec ou sans possibilité de le remplacer, soit pour une période donnée, soit jusqu'à la fin de la Normandie Cup.
- [DP]** Le jury peut également pénaliser le(s) bateau(x) auquel ce bateau Assistance/coach est rattaché.
3. Les bateaux Assistance/coach doivent respecter les consignes du comité de course.
 4. Les bateaux Assistance/coach doivent respecter les consignes de l'autorité organisatrice pour les mises à l'eau, sorties de l'eau et le stationnement de leur remorque.
 5. Les bateaux Assistance/coach doivent avoir à bord tout l'armement de sécurité requis par la réglementation.
 6. Il est fortement recommandé de porter une brassière de sauvetage en permanence et de fixer le coupe circuit à tout moment pendant que le moteur est en marche.
 7. Les bateaux Assistance/coach doivent respecter les zones de course réservées, conformément aux instructions du comité de course.

7.1 Parcours Raids côtiers :

Les bateaux Assistance/coach doivent se trouver 100 mètres sous une ligne parallèle à la ligne de départ depuis le signal préparatoire jusqu'à ce que tous les bateaux en course aient quitté la zone de départ ou jusqu'à ce que la course soit retardée, annulée ou qu'un rappel général ait été signalé.

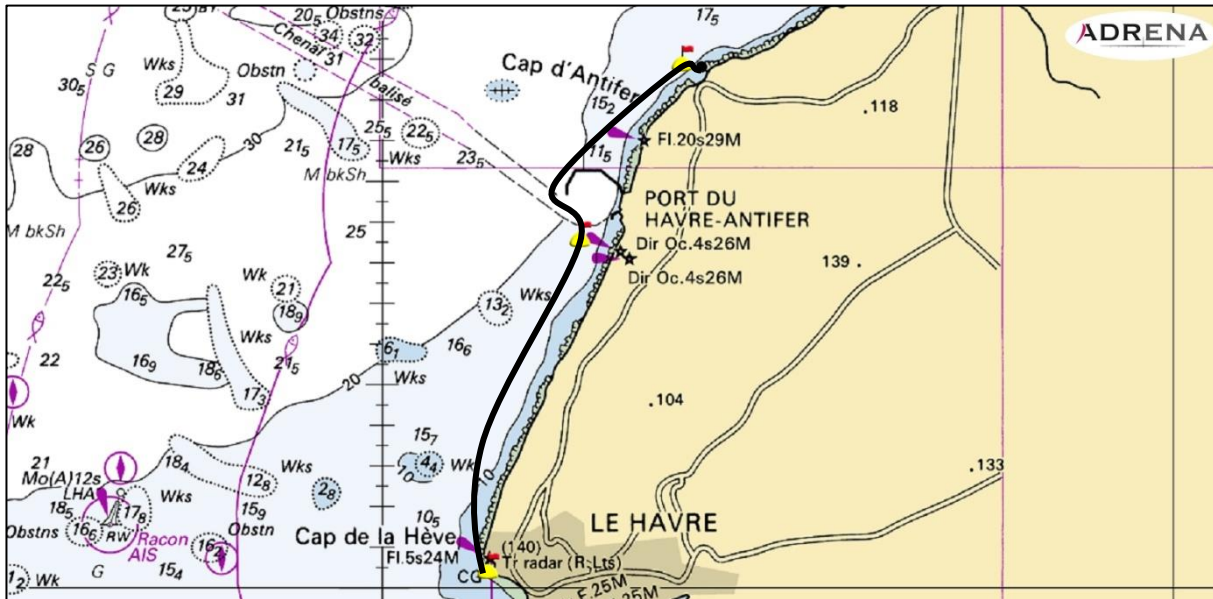
Ensuite, les bateaux accompagnateurs doivent rester en arrière à une distance minimum de 100 mètres du dernier concurrent de la flotte ou à 100 mètres à l'extérieur du bateau le plus extérieur de la flotte, sauf autorisation spéciale du comité de course.

De plus, les bateaux Assistance/coach naviguant à plus de 5 nœuds doivent rester au moins à 150 mètres de tout bateau en course.

ANNEXE Parcours raids côtiers

Raid côtier n° 1 (15 Mn) :

Départ Pointe de la Hève			
Dégagement éventuel			Bouée cylindrique jaune
Antifer*	49°38.300 N 000° 07.500 E	A contourner à bâbord	Bouée cylindrique jaune
Etretat	49°42.600 N 000° 11.500 E	A laisser à bâbord	Bouée cylindrique jaune
Arrivée	49°42.750 N 000° 12.100 E	Cf. arrivée IC	Bouée cylindrique noire



Raid côtier n° 2 (15 Mn) :

Départ Baie d'Etretat			
Dégagement éventuel			Bouée cylindrique jaune
Bouée SNPH	49°30.140 N 000° 04.000 E	A laisser à tribord	Bouée cylindrique noire
Arrivée	Baie du Havre	Cf. arrivée IC	Bouée cylindrique noire

