

# INSTRUCTIONS DE COURSE CHAMPIONNAT DU MARDI SOIR

Du Mardi 02 avril au Samedi 28 septembre 2024

CHERBOURG en COTENTIN

Autorité organisatrice : YACHT CLUB de CHERBOURG

Grade 5b/5c

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

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

## 1. REGLES

1.1. L'épreuve est régie par les règles telles que définies dans :

- Les Règles de Course à la Voile et les prescriptions fédérales
- Les règlements Osiris Habitable 2024

Tous les bateaux doivent être en conformité avec la législation de leur pays.

**Le rating déclaré en début de championnat sera valable pour la totalité de ce championnat et ne pourra pas être modifié.**

1.2. Lors des navigations nocturnes, dont les heures légales sont définies dans les documents officiels (éphémérides du soleil), les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B du RIPAM (COLREG).

1.3. Les règles de classe ne s'appliquent pas pour les monotypes.

1.4. Règle de protection de l'environnement : un bateau ne doit jeter aucun débris dans l'eau

## 2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

2.1. Toute modification aux IC sera affichée au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

## 3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

3.1. Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est situé au secrétariat du Yacht Club de Cherbourg ; ils seront également mis en ligne sur la page Facebook du yacht club ainsi que sur le groupe WhatsApp correspondant au championnat du mardi soir.

3.2. Le PC course est situé au secrétariat du Yacht Club de Cherbourg, téléphone 0233942805, mail [contact@yc-cherbourg.com](mailto:contact@yc-cherbourg.com).

3.3. Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal 72.

3.4. [DP] [NP] [Pendant qu'il est en course] [A partir du premier signal d'avertissement jusqu'à la fin de la dernière course du jour], sauf en cas d'urgence, un bateau ne doit ni émettre ni recevoir de données vocales ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

## 4. SIGNAUX FAITS A TERRE

4.1. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé à proximité du Yacht Club de Cherbourg.

## 5. PROGRAMME DES COURSES

5.1. Une course par jour suivant le programme établi.

5.2. L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est :

- le mardi à 19h00
- le samedi 14h00

5.3. Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

## 6. PAVILLONS DE CLASSE

Les pavillons de classe sont :

- une flamme JAUNE pour les groupes égaux ou inférieurs à 19 (net)
- une flamme BLEUE pour les groupes supérieurs à 19 (en net).

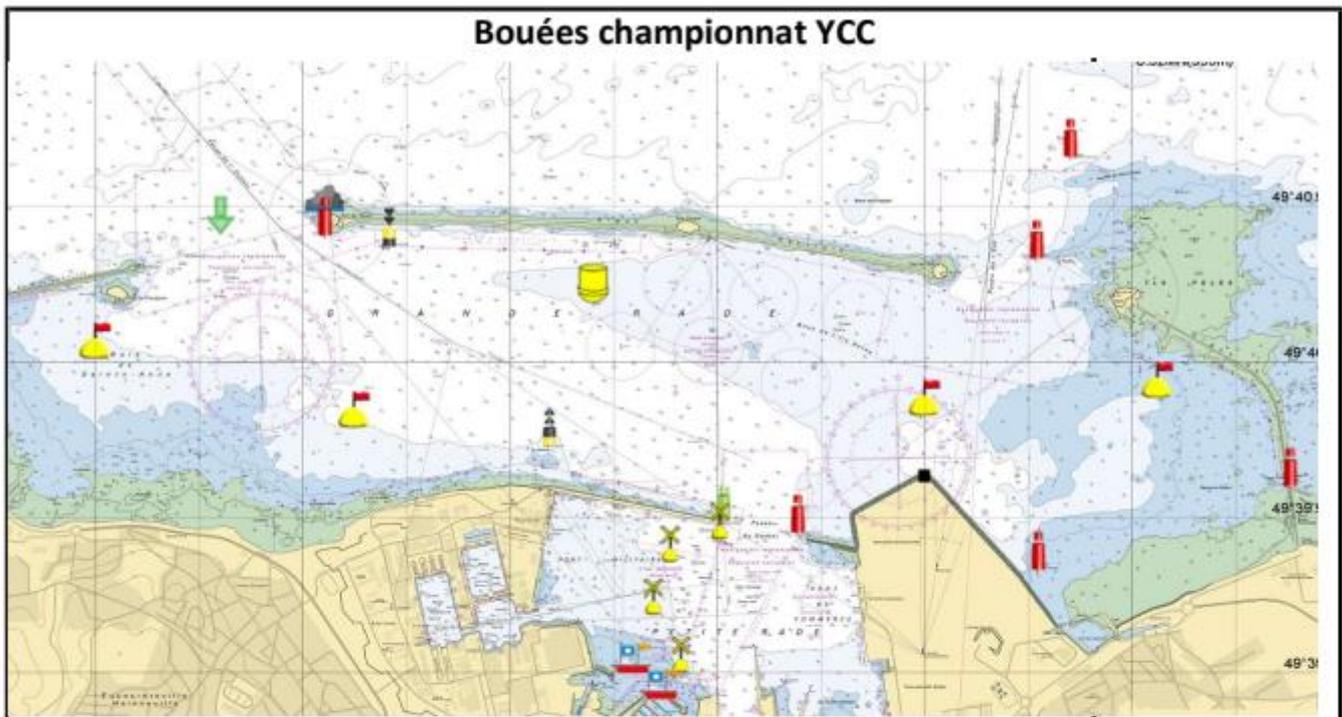
## 7. LES PARCOURS

- 7.1. Le parcours du jour sera défini et affiché au YCC , au plus tard à 18h30, chaque mardi ou au plus tard à 13h30 chaque samedi. Ce parcours sera également publié dès que possible sur le groupe WhatsApp officiel ou sur la page Facebook du YCC.
- 7.2. Les marques sont à laisser du côté requis, sauf prescriptions différentes affichées sur le tableau du parcours.
- 7.3. Pointage officiel à une marque : Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à l'une des marques à contourner.

## 8. MARQUES ET ZONES DE COURSE

- 8.1. Les marques sont définies par les balises et coffres à l'intérieur ou extérieur rade.

En complément de ces marques, des emplacements de bouées ont été définies aux coordonnées suivantes et seront utilisées en fonction.



Nom de la marque	Forme	Coordonnées géographiques	
Baie île Pelée	Bouée gonflable jaune	49°39,875'N	001°34,876'W
BN2	Marque spéciale	49°38,176'N	001°37,484'W
Bouée Du becquet	Marque spéciale	49°41,540'N	001°32,414'W
Cardinale Sud passe de l'ouest	Cardinale Sud	49°40,366'N	001°38,586'W
Coffre du centre	Coffre	49°40,183'N	001°37,595'W
Coffre des sous-marins	Coffre en baie du becquet	49°41,195'N	001°32,065'W
La Saline	Bouée gonflable jaune	49°39,779'N	001°38,750'W
Nord terre plein flamands	Bouée gonflable jaune	49°39,816'N	001°36,000'W
Roche Nord-Ouest	Lattéral babôrd rouge	40°40,654'N	001°35,300'W
Saint Anne	Bouée gonflable jaune	49°40,000'N	001°40,000'W
Ténarde	Cardinale Nord	49°39,725'N	001°37,812'W
Truite	Lattéral babôrd rouge	49°40,326'N	001°35,443'W

8.2. Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

## 9. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Les zones considérées comme des obstacles sont précisées en **annexe ZONES INTERDITES**.

## 10. LE DEPART

10.1. Le départ des courses sera donné en suivant la RCV 26

Temps	signal visuel	signal sonore	Signification
5'	Pavillon de classe (flamme jaune ou bleu)	un	Signal d'avertissement
4'	Pavillon P, U, Z, Noir	un	Signal préparatoire
1'	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0'	Pavillon de classe affalé	un	Signal de départ

10.2. Pour un départ en petite rade, donnée depuis la digue, la ligne de départ est définie par l'alignement des sommets des deux triangles orange du mât de pavillons situé sur le môle nord-ouest du port Chantereyne. La ligne est limitée par les deux bouées jaunes situées sur ou à proximité de la ligne.

Les RCV applicables aux marques de départ sont utilisées pour le contournement de ces marques (cf: préambule de la section « C », chapitre 2 des RCV).

**Dans le cas d'un départ sous pavillon noir ou « U », les RCV30.3 et 30.4 sont modifiées comme suit :**

**Si un pavillon noir ou « U » a été envoyé, aucune partie de la coque, d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par la bouée jaune pour l'extrémité OUEST, la prochaine marque et la prolongation de la ligne jusqu'au mât de pavillon pour la partie EST. La largeur de la ligne restant délimitée par les deux bouées jaunes.**

10.3. Pour un départ en rade, la ligne sera définie par le mât arborant un pavillon orange sur le bateau comité à laisser à tribord, et le côté parcours d'une bouée cylindrique gonflable jaune à laisser à bâbord. Son emplacement sera donné avec le parcours du jour.

10.4. [DP] [NP] Bateaux en attente : les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ pendant la procédure de départ des autres bateaux.

10.5. Si une partie quelconque de la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et qu'il est identifié, le comité de course pourra donner son numéro de voile sur le canal VHF 72. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

10.6. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

## 11. L'ARRIVEE

11.1. Pour une arrivée en petite rade, du bout de la digue, la ligne d'arrivée est définie l'alignement des sommets des deux triangles orange du mât de pavillons situé sur le môle nord-ouest du port Chantereyne. La ligne est limitée par les deux bouées jaunes situées sur ou à proximité de la ligne. Pour finir, les concurrents devront franchir cette ligne en venant directement de la dernière marque.

11.2. Pour une arrivée en rade, la ligne est délimitée par un mât arborant un pavillon bleu sur un bateau du comité de course et par le côté parcours de la marque d'arrivée. Son emplacement sera donné avec le parcours du jour.

11.3. [DP] Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer au comité de course son heure d'arrivée et sa position par rapport aux bateaux à proximité, à la première occasion raisonnable.

## 12. SYSTEME DE PENALITE

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

12.2. Quand les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B section II du RIPAM, la RCV 44.1 ne s'applique pas.

### 13. TEMPS LIMITES

13.1. Les heures limites sont les suivantes :

Pour le mardi

Heure <b>cible</b> du 1 <sup>er</sup> bateau à finir le parcours	Heure <b>limite</b> pour que le 1 <sup>er</sup> bateau franchisse la ligne d'arrivée en ayant effectué le parcours	Temps pour <b>finir</b> après l'arrivée du 1 <sup>er</sup> (dans chaque classe)
20h30	<b>21h00</b>	30 minutes
20h30	du <u>21 mai au 25 juin</u> : <b>21h30</b>	du <u>21 mai au 25 juin</u> :45 minutes

Pour le samedi

Heure <b>cible</b> du 1 <sup>er</sup> bateau à finir le parcours	Heure <b>limite</b> pour que le 1 <sup>er</sup> bateau franchisse la ligne d'arrivée en ayant effectué le parcours	Temps pour <b>finir</b> après l'arrivée du 1 <sup>er</sup> (dans chaque classe)
17h00	<b>18h00</b>	60 minutes

13.2. Les bateaux ne finissant pas dans le temps limite après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

13.3. Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

### 14. DEMANDES D'INSTRUCTION

14.1. Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 30 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour. L'heure sera affichée sur le tableau officiel d'information ou communiquée via le groupe WhatsApp officiel.

14.2. Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au secrétariat du jury situé au YCC.

14.3. Les réclamations seront affichées sur le tableau officiel du YCC dès que possible. Les concurrents impliqués par une réclamation seront prévenus et convoqués par mail ou téléphone dès que possible. L'instruction se fera à une date à laquelle toutes les parties et les membres du Jury seront disponibles.

14.4. Pour des fautes autres que celles concernant le chapitre 2 des RCV, les sanctions pourront aller, à la discrétion du jury, de l'avertissement à la disqualification

### 15. CLASSEMENT

15.1. 8 courses doivent être validées pour valider la compétition.

15.2. Courses retirées

15.2.1. Quand moins de 4 courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses.

15.2.2. Quand 4 à 7 courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de son plus mauvais score.

15.2.3. Quand 8 à 11 courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de ses deux plus mauvais scores.

15.2.4. Quand 12 à 15 courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de ses trois plus mauvais scores.

15.2.5. Quand 16 courses ou plus ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de ses quatre plus mauvais scores.

15.2.6. Toutes les courses peuvent être retirées, sauf la course du **samedi 28 septembre 2024** (Coupe du préfet Maritime), qui sera non retirable.

15.3. Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système temps sur temps.

15.4. Le système de classement est le système de points à minima (annexe A4 des RCV)

15.5. Pour les arrivées de nuit, les concurrents devront OBLIGATOIREMENT s'annoncer à la VHF. Tout concurrent que le comité ne pourra identifier, par manquement à cette obligation, sera classé DNF.

15.6. Application de l'annexe A5-3 des RCV :

Les bateaux classés DNC (inscrits au championnat mais non-inscrit à la course du jour et ne se présentant pas sur la zone de départ) recevront les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits sur l'ensemble du championnat plus un.

Les bateaux classés DNS, DNF, OCS, BFD, DSQ, DNE, RAF recevront les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux venus sur la zone de départ de la course du jour plus un.

### 16. REGLES DE SECURITE

16.1. [DP] [NP] Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

16.2. La VHF est obligatoire, le canal VHF utilisé en course est le 72.

16.3. Les communications radio ou téléphones portables sont interdites sauf pour des raisons de sécurité

16.4. Des contrôles du matériel de sécurité pourront être effectués, au ponton, avant le départ des bateaux ou dès leur retour.

16.5. **Tous les bateaux inscrits à l'épreuve doivent être équipés de feux de routes** fixes ou amovibles en état de marche. Après l'heure légale du coucher du soleil (se référer aux éphémérides du soleil des documents officiels), tous les bateaux devront allumer leurs feux. (cf RCV 56.1). Toute infraction à cette règle, si elle est constatée par le Comité de Course sera sanctionnée, sans instruction, par le jury de la manière suivante : Le bateau fautif sera classé DSQ à la course du jour.

16.6. Respect de la législation en vigueur concernant le trafic maritime en rade de Cherbourg. Chaque skipper d'un bateau inscrit au Championnat du Mardi soir doit veiller à respecter la législation en vigueur régulant le trafic maritime dans la Rade de Cherbourg, fixée par les arrêtés officiels émis par la Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord, ou les avis de la capitainerie du Port de Cherbourg en Cotentin.

Toutes infractions d'un concurrent inscrit et participant au Championnat du Mardi Soir, rapportée par les Autorités de la Préfecture Maritime au Président du Yacht Club de Cherbourg et /ou au Président du Comité de Course du Championnat, sera sanctionnée de la manière suivante :

- Le bateau et son skipper sera classé DSQ à la course ou l'infraction a été déclarée.
- En cas de récidive, ce bateau et son skipper se verra interdire l'inscription aux régates du Championnats du Mardi Soir.

16.7. **Utilisation du Bout dehors :**

Pour tout bateau possédant un bout dehors, la règle suivante s'applique : Le bout dehors doit être dans sa position la plus rétractée sauf s'il sert à hisser, établir ou affaler le spinnaker.

## 17. REMPLACEMENT DE CONCURRENT

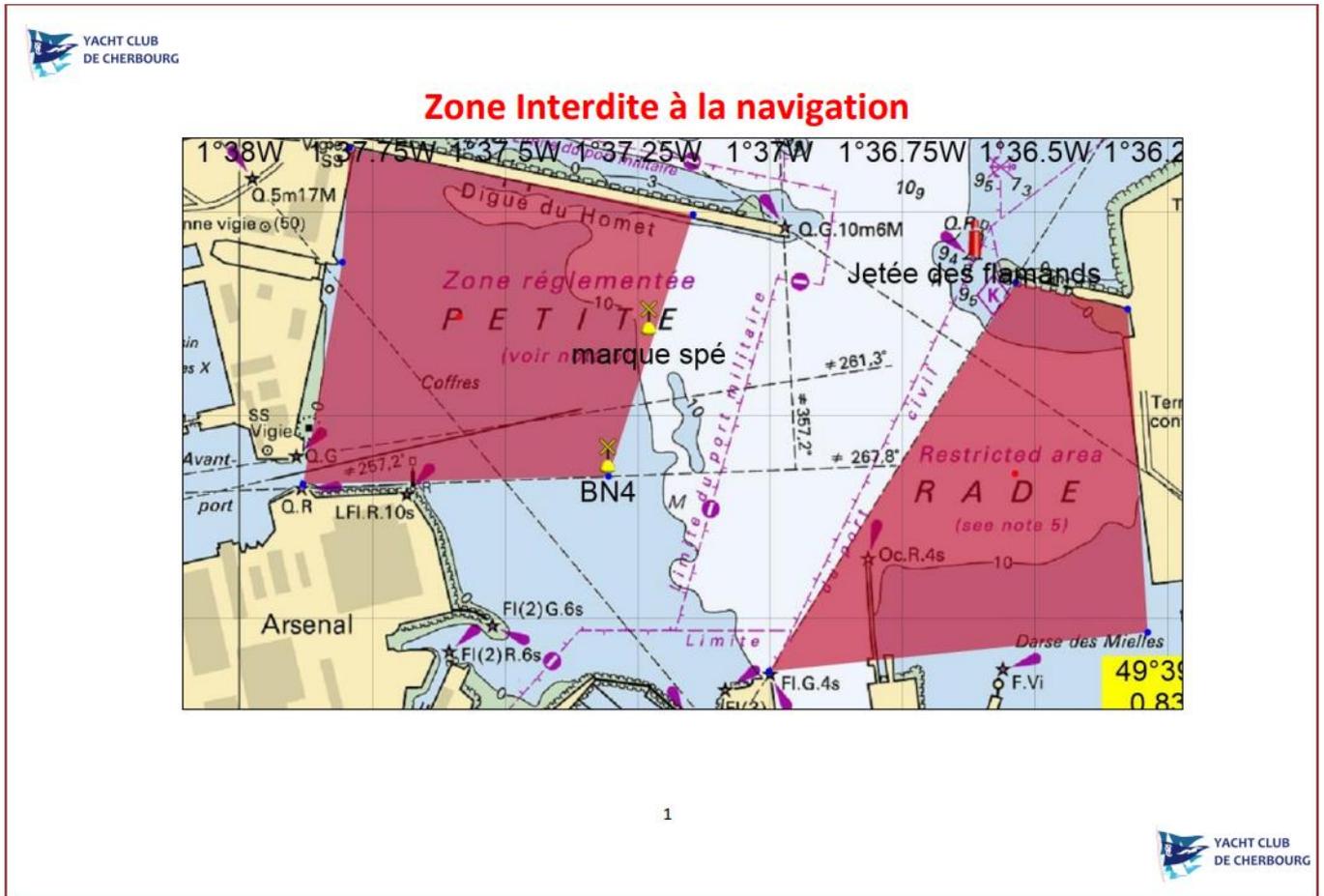
17.1. Le remplacement d'équipier est autorisé pour le championnat. Chaque skipper s'engage à **mettre à jour pour chaque course** la liste des personnes embarquées.

### ARBITRES DESIGNES

Président du comité de course : **Claire BOCQUET**

Présidente du jury : **Gwenaëlle JOULIE-METIVIER**

## ANNEXE ZONES INTERDITES

**Définition des zones considérées comme des obstacles :**

- **La zone d'aquaculture (grande rade) :** Elle est interdite à la navigation. Elle est délimitée à l'Est par une marque spéciale située sur l'angle Sud-Est du parc aquacole le plus Est, au Nord par la digue centrale, à l'Ouest par le parc aquacole le plus à l'Ouest, et au Sud par une marque jaune (49°N 40'3, 1°W 37'8).
- Les zones « **Port Militaire** » et « **Port de Commerce** » en petite rade (en rose sur la carte ci-dessus).

## ANNEXE POINTAGE OFFICIEL A UNE MARQUE

Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques précisées lors du parcours établi à chaque jour de course. (ceci modifie la RCV 32).

Si un bateau du comité de course arborant le 2ème substitut et le pavillon de classe des classes 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 bateaux est effectué.

Les bateaux devront passer cette porte et continuer leur course.

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 classe des classes 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 VHF ».

Si une interruption est signalée selon cette annexe, la porte où le dernier pointage officiel a été effectué, est devenue ligne d'arrivée pour les classes concernées.

Si un incident pouvant donner lieu à réclamation survient entre le moment où les bateaux ont dégagé cette ligne d'arrivée et le moment où l'interruption a été signalée, aucun bateau ne doit être pénalisé pour une infraction à une règle du chapitre 2, sauf s'il enfreint la RCV 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou la RCV 23.1.

Un pointage officiel peut être effectué aux marques déterminées lors du parcours du jour.