



Instructions de Course

**RAID QUIBERON
4 au 6 juin 2022
BAIE DE QUIBERON.
A.S.N. QUIBERON. 5A**

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

La régata sera régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (RCV).
- 1.2 Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers, précisées en annexe « Prescriptions Fédérales ».
- 1.3 Pour les Diam 24, le port du casque conforme à la norme « EN 1385 » est obligatoire en course.
Si le pavillon « V » du code international des signaux est envoyé avant ou avec le signal d'avertissement, il signifie : « la prise d'un ris est obligatoire pour les DIAM 24 ».
- 1.4 Les règlements fédéraux.
- 1.5 L'avis de course.

2. AVIS AUX CONCURRENTS

- 2.1 Les avis aux concurrents seront mis en ligne sur le site internet du club sur la page dédiée : <https://www.asnquiberon.com/le-raid-de-quiberon-2022/>
- 2.2 Un briefing coureur se déroulera en extérieur chaque jour.
Un seul membre de chaque équipage a l'obligation d'assister à ce briefing.

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Toute modification aux instructions de course sera communiquée au plus tard une heure avant le premier départ du jour de son entrée en vigueur ; sauf pour tout changement dans le programme des courses, qui sera communiqué avant 21 heures la veille du jour où il doit prendre effet.
- 3.2 Des modifications orales aux IC pourront être données sur l'eau avant le signal d'avertissement. Dans ce cas, le comité de course enverra un pavillon « L » sur le bateau comité et annoncera la modification sur le canal VHF de la course.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre seront envoyés les mâts officiels situés à côté du bâtiment de l'ASN Quiberon
- 4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30mn après l'amené de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

- 4.3 A terre la flamme « Aperçu » sur « H » signifie La course est retardée, il est interdit aux concurrents de se mettre à l'eau. Le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 30 minutes après que l « Aperçu » sur/et « H » auront été amenés. Ceci modifie « Signaux de Course ».
- 4.4 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau. Ceci modifie la RCV 40.1.

5. PROGRAMME DES COURSES

5.1

Dates	4 juin	05 juin	06 juin
Confirmation inscriptions	9h à 12h		
Briefing coureurs	12h30	10h30	9h30
Premier Signal d'avertissement	13h30	11h30	10h30

- Le nombre de courses à courir est laissé à l'appréciation du comité de Course.
- 5.2 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.
- 5.3 Le 6 juin, aucun signal d'avertissement ne sera donné après 14H00.

6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe pour les classes :

- INC / F18 / DIAM24 : PAVILLON : JAUNE
- WINDFOIL : PAVILLON : ROSE
- KITEFOIL : FLAMME : VERTE
-

7. ZONES DE COURSE

La zone de course se situe de Quiberon à la Pointe du Croisic (Baie de Quiberon et Golfe du Morbihan), et comprend : Belle-Île, Houat, Hoëdic.

Il est de la responsabilité des équipages de se procurer les documents officiels nécessaires à la navigation et données ici à titre indicatif : cartes du SHOM n° :

- 7033 Quiberon à la Pointe du Croisic,
- 7142 Belle-Île.
- 7141 Baie de Quiberon,
- 7137 Golfe du Morbihan.
- 7143 Houat Hoëdic.

8. LES PARCOURS

- 8.1 Les parcours sont décrits en **ANNEXE PARCOURS**, en incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée, ainsi que la longueur indicative des parcours.
- 8.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer, sur un tableau à l'arrière du comité et si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours sur le bateau comité.
 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon D, si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le 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).
- 8.3 La bouée de dégagement pour les classes :
 - DIAM24 / F18 / INC sera une bouée jaune
 - WINDFOIL KITEFOIL sera une bouée blanche
- 8.4 **Réduction de parcours après le départ :**
 Le comité de course peut réduire la course à toute marque de parcours à contourner. (Art 32.2 des RCV).
 L'arrivée s'effectuera entre le mat du bateau comité portant pavillon « S » et la marque à contourner, dans le sens requis du parcours.
- 8.5 Si le pavillon « AP » est envoyé sur le bateau comité avec le pavillon « S », cela signifie que :
 « un nouveau départ peut être donné à cette marque, les concurrents devront alors terminer le parcours tel que défini initialement ».
 Pour le classement de cette course les temps de ces deux étapes seront cumulés.

8.6 **Pointage officiel aux marques**

Aux marques comportant un astérisque (*) dans les annexes parcours, si un bateau du comité de course arborant le pavillon Z (modification des signaux de course) se tient près de la marque du côté parcours, (la marque gardant son côté requis), cela signifie qu'il effectue un pointage officiel des concurrents qui doivent passer entre la marque de parcours et le bateau du comité de course.

8.7 Si par la suite, le Comité de course décide d'arrêter la course, selon l'article 8.4 des (IC), le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée.

8.8 Tout événement susceptible de donner lieu à une Protestation (entre concurrents ou concurrents et comité) survenant après le passage de cette ligne d'arrivée de la course, 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. Le comité de course pourra confirmer ces indications par VHF, mais l'absence d'information par VHF ne pourra donner lieu à une demande de réparation : ceci modifie la RCV 60.1 (b).

Le comité de course ayant interrompu une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1, la valide en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques précisées dans l'annexe parcours (ceci modifie la RCV 32).

Aux marques comportant un astérisque (*) dans l'annexe parcours, il pourra y avoir réduction, soit :

a) en ayant ensuite à rejoindre la zone d'arrivée initialement, dans ce cas, le bateau du comité de course arborera le pavillon "O"

b) une réduction selon la règle 32 des RCV.

9. **CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS**

9.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

9.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis (ceci modifie la RCV 28).

10. **MARQUES**

10.1 Toutes les marques sont définies dans les annexes parcours.

10.2 Des bateaux pointeurs peuvent être stationnés à proximité de chaque marque. L'absence de bateau pointeur aux marques ne peut donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la RCV 62.1a

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

11. **ZONES QUI SONT DES OBSTACLES**

Les zones considérées comme des obstacles sont précisées sur les cartes SHOM (point 7 des IC).

Le respect du balisage maritime relève de l'entière responsabilité de chaque skipper.

12. **LE DEPART**

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

12.2 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. [DP]

12.3 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 mn après son signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).

12.4 Position de la ligne de départ :

La position de ligne de départ est définie dans les annexes parcours.

Le comité de course se réserve le droit de modifier cette position. Les concurrents en seront informés par l'envoi sur le bateau comité du pavillon "L" qui signifie "La position de la ligne de départ est déplacée, suivez ce bateau en convoiage". Ce convoiage doit être effectué à proximité du bateau comité.

12.5 Bateau viseur : quand un bateau viseur est mouillé dans le prolongement de la ligne de départ, il constitue un obstacle et aucun voilier ne peut naviguer entre lui et la marque de départ depuis le signal préparatoire jusqu'au signal de départ, ni passer entre lui et la marque pour revenir prendre le départ conformément à la règle 30.1 ainsi modifiée.

12.6 **Réduction ou Annulation d'une course après le départ.**
En cas d'annulation d'une course, ou de réduction, après le départ par le comité de course, le reste du parcours sera effectué en convoi en navigation groupée.
Les concurrents devront se conformer aux directives du comité de course et assurer si nécessaire une assistance mutuelle.

12.7 **Une bouée peut être fixée au mouillage ou à l'arrière du bateau comité. Les coureurs ne doivent pas passer entre cette bouée et le bateau du comité de course.**

13. L'ARRIVEE

La ligne d'arrivée est définie dans les annexes parcours

14. SYSTEME DE PENALITE

14.1 Pour toutes les classes, excepté les classes DIAM24, la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.

14.2 Pour les classes DIAM24 la RCV 44.1 est modifiée comme suit, aussitôt que possible, après l'incident, le bateau effectue une des pénalités citées ci-dessous :
Deux empannages consécutifs avec le gennaker complètement roulé à un moment donné entre les deux empannages

14.3 Pour toutes les classes si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou, si malgré une pénalité effectuée, il a gagné un avantage significatif dans la course ou série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner. (RET)

14.4 Une infraction aux règles (à l'exception des RCV du chapitre 2) pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification.

15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

15.1 Les temps limites et les temps cibles sont :

Classe	Temps cible	Temps limite pour finir pour le 1 ^{er}	Temps limite pour finir pour le 1 ^{er} (intéressé ou groupes temps compensé)
CLASSE	Sans objet	Sans objet	60 minutes

Le manquement à respecter le temps cible ne constituera pas motif à réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

16. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

16.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury situé dans le club house. Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite.

16.2 Le temps limite de réclamation est de 40 mn 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.

16.3 Des avis seront mis en ligne au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans la salle du jury situé dans le club. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.

16.4 Les avis de réclamations du comité de course, du comité technique ou du jury seront mis en ligne pour informer les bateaux selon la RCV 61.1(b).

Avec l'accord de toutes les parties, l'instruction d'une réclamation ou d'une réparation pourra avoir lieu sans attendre l'heure limite de dépôt des réclamations et d'affichage de celles-ci, dès lors qu'elles estimeront que les conditions de la RCV 63.2 sont remplies"

16.5 Les infractions aux instructions suivantes ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1a) :

- Départ : Bateaux en attente,
- Règles de sécurité
- Publicité de l'épreuve
- Bateaux accompagnateurs
- Communication radio

16.6 Le dernier jour de course programmé,

Le temps limite de réclamation est de 30 mn 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.

Une demande de réparation doit être déposée :

(a) 30 mn 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.

(b) pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée.

Ceci modifie la RCV 62.2.

17. PÉNALITÉS

17.1 DNC, DNS, NSC, RET

Temps du dernier voilier ayant *fini* + 10%

17.2 Infraction aux règles : 29.1 ou 30.1 ou 30.2 ou 30.3 ou 30.4:

OCS : temps de course réalisé par le voilier + 10 mn (ceci modifie 29.1 et 30.1)

UFD : temps de course réalisé par le voilier + 30 mn (ceci modifie 30.3)

BFD : temps de course réalisé par le voilier + 40 mn (ceci modifie 30.4).

17.3 Après instruction, Infraction aux autres règles que celles du chapitre 2 :

Un voilier qui aura reconnu son infraction en le déclarant par écrit dans le délai prescrit par les IC, la pénalité sera laissée à l'appréciation du Jury, mais ne sera pas inférieure à :
une pénalité comprise entre 15% du temps de course du premier voilier ayant *fini*, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

La même infraction, non reconnue, la pénalité ne sera pas inférieure à :

une pénalité comprise entre 30% du temps de course du premier voilier ayant *fini*, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

17.4 Le Jury se réserve le droit de disqualifier un voilier : DSQ, temps du dernier voilier ayant *fini* + 30 %.

17.5 Plusieurs pénalités applicables :

Lorsque dans une course un équipage est concerné par plusieurs pénalités, seule la plus défavorable lui sera appliquée.

18. CLASSEMENT

18.1 1 course doivent être validées pour valider la compétition.

18.2 Toutes les courses courues et validées sont prises en compte pour le classement.

En application de 9.3. Réduction de parcours après le départ des présentes IC, une course peut être constituée de plusieurs étapes.

18.3 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système [**temps sur temps**].

18.4 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés, tels qu'ils ressortent des déclarations des concurrents lors de leur inscription ou des tables de rating de la FFVoile seront affichés au tableau officiel d'information, et au plus tard une heure avant l'heure prévue pour le départ de la première course. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à l'heure limite de réclamation du premier jour.

19 REGLES DE SECURITE

19.1 A chaque sortie et retour à terre y compris lors d'un retour à terre signalé par les pavillons AP/H ou N/H, un émargement sera mis en place devant l'accueil . Il sera possible par sms au 0618497057 pour les concurrents ne partant pas du site : chaque concurrent ou équipage devra signaler son numéro de voile, faute de quoi une pénalité de 10% de son temps de course sera appliquée à la course, la plus près du manque d'émargement.

19.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible, par VHF, si possible à un bateau du comité de course, et éventuellement au PC Course par téléphone dès son retour à terre. [DP]

19.3 « Un voilier ou un concurrent doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger » (RCV 1.1). En application de cette règle, il est demandé aux équipages d'assurer constamment la surveillance des autres concurrents, et en cas de problème, d'en informer le comité de course et de porter assistance au voilier concerné.

19.4 **Demande d'abandon d'un ou de plusieurs équipages par le comité de course.**

Pour des raisons de sécurité, le comité de course se réserve la possibilité de demander, à une marque, à un (des) concurrent(s) attardé(s) d'abandonner la course soit en regagnant directement la ligne d'arrivée soit en étant pris en remorque. Cette décision peut intervenir au delà de 30 minutes après le passage, à cette marque, du 1^{er} concurrent de la série concernée. Lorsque cette obligation s'applique, le bateau du comité de course, à la marque, arbore un pavillon "K" et signale l'opération par des signaux sonores répétitifs (ceci modifie signaux de course).

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette décision du comité de course devra (ont) passer entre le bateau comité et la marque (modification de R28), suivre les instructions du comité de course, et se conformer aux injonctions du commissaire de course.

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette action du comité de course sera(ont) classé(s) après les concurrents ayant réalisé le parcours normal, et dans leur ordre de passage à cette marque (modification de RCV 35, A4 et A5). Après leur passage de marque, ils se conformeront aux directives du comité de course, sans franchir la ligne d'arrivée initialement prévue pour cette course. La première infraction à cette règle entraînera pour la course concernée, la disqualification du (des) concurrent(s) concerné(s) ; une deuxième infraction à cette règle entraînera pour le(s) concurrent(s) concerné(s) une disqualification sur les différentes courses de l'épreuve.

Dans le cas de classement "système 2", leur temps de course (fictif) correspondra à leur temps au passage de la marque, multiplié par un coefficient suffisant lié au pourcentage de parcours restant à couvrir, temps fictif supérieur au temps du dernier de leur série ou classe ayant effectué le parcours complet. A partir du classement provisoire ainsi obtenu, le score définitif de l'étape, pour les bateaux DNF, est établi ensuite en application des présentes IC.

19.5 L'équipage doit pouvoir démontrer sa capacité à redresser le bateau (pour les catamarans).

19.6 Equipement de sécurité obligatoire

- 1 pagaie d'au moins 1 mètre,
- 1 bout de remorquage à poste de 15 m de long et 6 mm de □,
- 1 bout de redressage à poste de 4 m de long et 10 mm de □,
- Une brassière homologuée "CEE" ou approuvées Marine Marchande par membre d'équipages
- Les longueurs et diamètres exigés par cette règle sont des dimensions minimums.
- VHF et /ou 1 portable
- 1 compas de route fixé au bateau,
- 1 miroir de signalisation,
- 3 feux à main rouges.
- 2 flashes individuels étanches soit une par équipier (donc 3 ou 4 pour les DIAM24)
- 1 couteau à poste sous le bateau (martingale, poutre)
- Le GPS et le compas électronique sont autorisés.

20. REMPLACEMENT DE CONCURRENTS OU D'EQUIPEMENT [DP]

20.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

20.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

21. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course.

22. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme précisé en **annexe**.

23. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP]

23.1 Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

23.2 Les bateaux accompagnateurs doivent être identifiés.

23.3 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

24. COMMUNICATION RADIO [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.

25. PRIX

Des prix seront distribués comme suit:
Classement scratch (cata et diam)

Classement F18
Classement C1
Classement Diam 24
Classement WINDFOIL
Classement KITEFOIL

26. DECISION DE COURIR

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'AO de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

27. HORAIRES DES MARÉES DE PORT HALIGUEN

Canal VHF : **71**

PC Course : **02.97.30.56.54**

EMARGEMENT : **06 18 49 70 57**

Directeur de course / Sécurité Générale : Antoine : **06 77 08 42 25**

Directeur de course: Antoine LE BAYON

Arbitres désignés :

Président du comité de course : Guy TOUREAUX

Président du jury : Laurent REMY

Prescriptions of the Fédération Française de Voile -Racing Rules of Sailing 2021-2024

(* FFVoile **Prescription to RRS 64.4** (Decisions on protests concerning class rules):

The jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a protest concerning class rules.

(* FFVoile **Prescription to RRS 67** (Damages):

Any question or request related to damages arising from an incident occurred while a boat was bound by the Racing Rules of Sailing depends on the appropriate courts and cannot be examined and dealt by a jury.

A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that such action, admit liability for damages.

(* FFVoile **Prescription to RRS 70. 5** (Appeals and requests to a national authority):

The denial of the right of appeal is subject to the written authorization of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This authorization shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile **Prescription to RRS 76** (Exclusion of boats or competitors)

An organizing authority or race committee shall not reject or cancel the entry of a boat or exclude a competitor eligible under the notice of race and sailing instructions for an arbitrary reason.

(* FFVoile **Prescription to RRS 78.1** (Compliance with class rules; certificates):

The boat's owner or other person in charge shall, under his sole responsibility, make sure moreover that his boat complies with the equipment and security rules required by the laws, by-laws and regulations of the Administration.

(* FFVoile **Prescription to RRS 86.3** (Changes to the racing rules):

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1(a) in order to develop or test new rules shall first submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the event. Such authorization shall be mentioned in the notice of race and in the sailing instructions and shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile **Prescription to RRS 88** (National prescriptions):

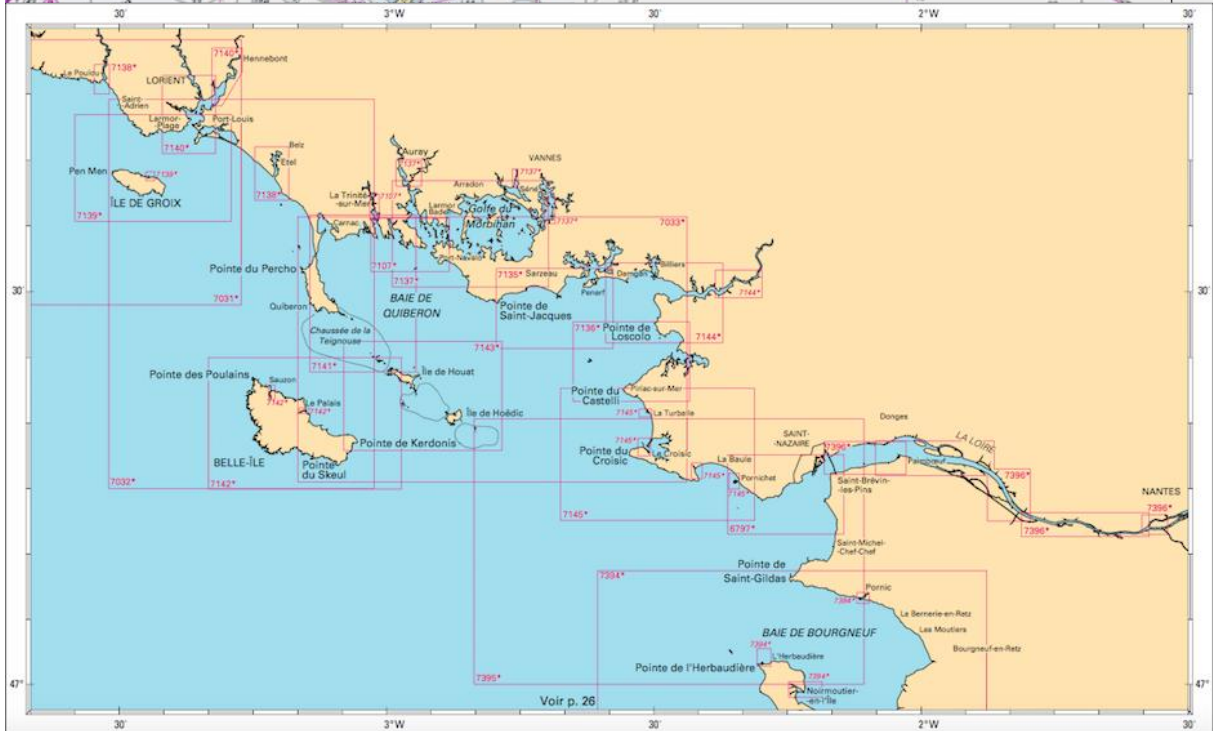
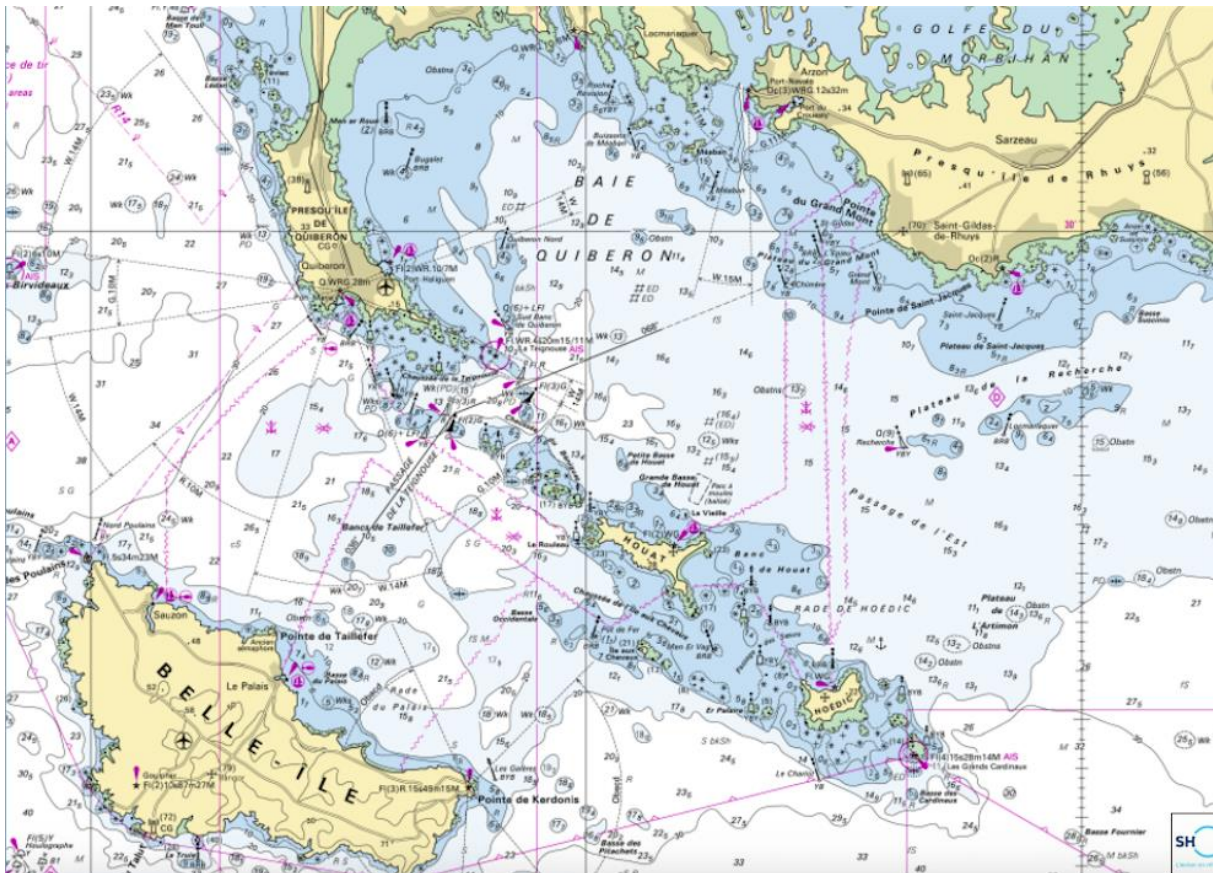
Prescriptions of the FFVoile shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions, except for events for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (*) shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website www.ffvoile.fr, shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

(* FFVoile **Prescription to RRS 91(b)** (Protest committee):

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the Fédération Française de Voile. Such authorization shall be posted on the official notice board during the event.

ANNEXE ZONES DE COURSE



ANNEXE PARCOURS

Description des parcours incluant les angles approximatifs entre les bords, l'ordre de passage des marques et leur côté requis, la longueur indicative des parcours