



INSTRUCTIONS DE COURSE

WLS – MATCH RACING À CAEN



CAEN YACHT CLUB

Grade 5A

9 et 10 novembre 2024 - CAEN

Abréviations :

J – Jury CC – Comité de Course JI – Jury International AN – Autorité Nationale
AO – Autorité Organisatrice AC - Avis de Course IC – Instructions de Course RCV – Règles de Course à la Voile

1 RÈGLES

La régata sera régie par :

1.1 Les « règles » telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile 2021-2024, incluant l'Annexe C. Les **Règles de Course à la Voile** 2021-2024, présentent des **différences importantes** (mais pertinentes), **entre le match-racing** et la **course en flotte**, notamment pour les **priorités aux passages des bouées**. Leur application est mise en œuvre, avec les aménagements ci-dessous.

1.2 Règles modifiées

- **engagement** : le point le plus arrière utilisé pour l'appréciation des engagements sur un bateau, sera le **tableau arrière**, à l'exclusion notamment du safran et des pavillons fixés à l'arrière. En cas de gêne ou de contact, le safran est considéré comme faisant partie du bateau, mais pas les pavillons fixés à l'arrière du bateau, quand le contact n'entraîne pas de dommage. Conséquence : un bateau dont l'extrémité avant dépasse le niveau du safran de son adversaire, mais pas celui de son tableau arrière, ne sera pas considéré comme engagé, (mais sera considéré comme étant en route libre derrière).

- **la règle C3.2 (rappels individuels, après le signal de départ)** : les bateaux qui volent le départ, sont rappelés par le Comité de Course, par l'envoi des flammes de couleur correspondantes : bleu, jaune, rouge, vert, orange ou mauve. Chaque flamme étant affalée, dès que le bateau correspondant est repassé du côté pré-départ de la ligne.

- **application de la règle 15 (acquérir la priorité)** : quand un bateau (en route libre) derrière s'engage sous le vent d'un adversaire, ce-dernier **doit à ce moment, disposer de la place** pour pouvoir lofer, jusqu'à virer de bord s'il dispose d'une vitesse initiale suffisante. Si à ce moment, cette condition n'est pas remplie, le bateau qui s'est engagé sous le vent sera pénalisé, y compris s'il n'y a aucun contact entre les bateaux. Ceci ne modifie pas la règle 15, mais en précise le fonctionnement. Les arbitres anticiperont éventuellement cette situation, en hélant : « attention à la transition ! ».

- la **règle 14** est **modifiée** comme suit : A chaque fois que cela est raisonnablement possible, **un bateau prioritaire** ou ayant droit à de la place, **doit éviter tout contact** avec un bateau non prioritaire, dès qu'il devient clair que ce dernier ne respecte pas ses obligations.

Un **bateau**, (prioritaire ou non), **qui n'évite pas le contact** avec son adversaire, alors que cela est raisonnablement possible, pourra être sanctionné par une **pénalité venant s'ajouter**, à celle concernant la règle enfreinte initialement. Ceci modifie la règle C8.6.

- la **règle 49.2** (position de l'équipage par rapport aux filières) n'est pas modifiée, y compris pour le match racing.

- les **règles de prêt de bateaux** (en annexe des IC), s'appliquent à tous les matchs.

- les règles de classe ne s'appliquent à aucun match.

- la **règle 42** (propulsion) n'est applicable qu'à partir du signal préparatoire (ce qui annule la règle C2.16).

- la **règle C2.1 (finir la course)** est modifiée comme suit : pour l'arrivée, le tangon sera considéré comme faisant partie de la coque du bateau, uniquement si la têtère de spi est à moins de 20 cm (estimés par le Comité de Course), du réa de drisse.

1.3 Règles spécifiques au match-racing, non-modifiées :

Les règles de l'Annexe C, non déjà citées à l'article 1.2, s'appliquent.

Elles comprennent notamment les règles :

- C2.2 (place pour une route normale à la marque),
- C2.4 (zone des 2 longueurs à la bouée),
- C2.6 (virement de bord et empannage),
- C2.8 (suppression de la règle 17 en match racing),
- C2.11 (suppression de l'exception pour la marche arrière),
- C2.14 (toucher une marque),
- C4 (zones et manœuvre de pré-départ),
- C2.9 (place à la marque).

A l'ensemble de ces règles, s'ajoutent celles décrites ci-après, dans **les présentes IC**.

2 INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITÉ

Voir les conditions données dans l'Avis de Course.

3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

3.1 Les avis écrits aux concurrents, seront affichés sur le tableau officiel d'information situé à proximité du quai.

3.2 Tous les signaux seront faits sur le bateau Comité, il n'y aura pas de signal fait à terre.

4 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

4.1 Les éventuelles modifications aux instructions de course, seront communiquées oralement aux équipages par les arbitres avant le départ de toute course concernée et seront affichées dans les meilleurs délais.

4.2 Un pavillon L envoyé sur le bateau Comité, signifie qu'une modification a été affichée.

Il sera affalé avant la procédure de départ à suivre.

5 BATEAUX ET VOILES

- 5.1(a) L'épreuve se courra sur des bateaux du type J80.
- 5.1(b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'AO.
- 5.2 L'ensemble de voiles à utiliser est : GV haute + Solent + Spi.
- 5.3 Des restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un Umpire (arbitre).
- 5.4 Le CC peut imposer l'utilisation d'un bateau de remplacement, quand le bateau prévu à l'origine est endommagé et que le temps de remise en état est jugé trop long.

6 IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

- 6.1 Les bateaux sont identifiés par 6 couleurs : bleu, jaune, rouge, vert, orange et mauve. Ils porteront une flamme de la couleur correspondante.
- 6.2 Les équipages seront identifiés par des numéros, dont l'attribution se fera dans l'ordre de réception des dossiers d'inscription. Les bateaux attribués (bleu, jaune, rouge, vert, orange, mauve), sont ceux figurant à côté de chaque numéro, sur la grille des départs.

7 NOMBRE ET RÔLE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- 7.1 Le nombre total de personnes embarquées sur un bateau pour un match, doit être (au choix des participants) de 4 ou 5.
- 7.2 L'organisation pourra éventuellement proposer un ou plusieurs équipiers à un équipage incomplet, sous réserve de la disponibilité de ceux-ci et de leur accord.
- 7.3 Un équipage ne respectant par l'article 7.1 doit néanmoins courir son match, ainsi que son adversaire. Mais si un équipage n'ayant pas respecté l'article 7.1 gagne contre un équipage l'ayant respecté, un équipier ayant participé à au moins 1 match au sein de n'importe quel équipage, pourra réclamer oralement auprès de l'organisation, avant l'issue de chaque phase (RRobins ou finales) et obtiendra automatiquement l'inversion du score.
- 7.4 L'organisation peut imposer un barreur différent pour un (ou plusieurs) match(s), pour lequel le barreur prévu à l'origine est indisponible ou fait défaut le jour du match.

8 FORMAT DE L'ÉPREUVE ET HORAIRES DES DÉPARTS

- 8.1 L'épreuve se court sous forme de Round Robin, (chaque équipage rencontre une fois, chacun des autres équipages de son groupe).
- 8.2 Les jours de course sont programmés les 09 et 10 novembre 2024.
- 8.3 Le nombre de matchs par équipage, prévu au programme de chaque jour, est de 5 à 6 matchs. Le CC peut interrompre une phase ou l'épreuve, quand à son avis, il ne sera pas possible de courir les matchs restants dans les conditions existantes, ou dans le temps imparti restant. Les phases précédentes peuvent être terminées à la place des phases ultérieures.
- 8.4 Les horaires prévus sont :
 - samedi 9 novembre 2024**
 - Confirmation des inscriptions : 08h30-09h00
 - Briefing : 09h15 - 10h15
 - Mise à disposition des bateaux : 10h30 ; premier signal d'attention : 10h57
 - dimanche 10 novembre 2024**
 - Briefing : 09h00-09h30
 - Mise à disposition des bateaux : 09h45 ; premier signal d'attention : 10h12

Un échauffement (temps de prise en main du bateau), est programmé systématiquement 12 minutes avant chaque match. Les horaires pour chacun des matchs sont donnés sur la grille des départs de chaque jour.

9 ZONE DE COURSE

La zone de course est le Nouveau Bassin, situé dans l'Ouest immédiat du viaduc de Calix à Caen.

10 PARCOURS

Configuration du parcours (pas à l'échelle) :

Départ

bouée **Jaune**

bouée **Verte**

bouée **Jaune**

bouée **Blanche**

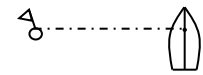
bouée **Jaune**

Arrivée

bouée Jaune o

bouée Blanche o

ligne de Départ
et d'Arrivée



bouée Verte o

Les bouées Jaune, Verte et Blanche sont à contourner à tribord.

Les bouées Verte et Blanche peuvent être mouillées indifféremment, au-dessus ou au-dessous de la ligne.

Des autocollants apposés sur les bômes et rappellent le parcours et le côté d'entrée pour les départs.

10.1 Description des marques

Le bateau du CC sera identifié par un pavillon orange.

La marque de la ligne de départ/arrivée sera une bouée cylindrique gonflable orange.

Toutes les autres marques, déjà citées ci-dessus, sont des bouées cylindriques gonflables.

10.2 Ligne de départ/arrivée

- (a) La ligne de départ/arrivée sera le segment de droite, situé entre les côtés au vent de la marque de départ/arrivée et du mât portant le pavillon orange du bateau du CC.
- (b) Le bateau CC et la marque de départ/arrivée pourront être positionnés indifféremment, à gauche ou à droite de cette ligne.
- (c) La position des marques de départ ne sera pas modifiée dans les 6 minutes précédant le signal de départ.
- (d) Une bouée peut être amarrée à l'avant sur la ligne de mouillage du bateau du CC. Les bateaux ne doivent pas passer entre cette bouée et le bateau du CC, à quelque moment que ce soit. Cette bouée fait partie de la ligne ou chaîne de mouillage du bateau CC.

Dans le souci de faciliter la compréhension du public,

le bateau CC arborera si possible un cagnard avec la mention « DÉPART et ARRIVÉE ».

Le bateau CC peut être également appelé « Bateau-Départ » ou « Bateau-Arrivée », dans les différents documents.

10.3 Bouées d'échauffement

- (a) 3 bouées, (oranges, rouges ou blanches), seront mises en place à l'écart du parcours, afin de permettre aux bateaux de s'échauffer avant leur match.

Les bateaux sont autorisés à **rejoindre la zone de départ, à partir du moment où le bateau de tête du match précédent, navigue en vue de contourner la bouée Verte**, (sauf pour le 1^{er} match du jour).

Pour tous les matchs, lorsqu'ils naviguent en autonomie pendant leur phase d'échauffement, les bateaux doivent rester au voisinage immédiat des bouées d'échauffement, sans empiéter sur la zone de course.

- (b) Une infraction à cette IC ne peut pas faire l'objet d'une réclamation par les bateaux, mais peut faire l'objet d'une action par un Umpire (arbitre) suivant la RCV C8.2. (Ceci modifie les RCV C6.2 et C8.2).

10.4 Annulation et réduction

La RCV 32 est supprimée et remplacée par : "Après le signal de départ, le CC peut annuler ou réduire un match pour n'importe quelle raison, après consultation d'un Umpire (arbitre), lorsque cela est possible ».

11 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

- 11.1 Dans les dix minutes après l'embarquement sur un bateau, un équipage peut signaler par tout moyen une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et réclamer un retard pour le prochain départ.
- 11.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion des Umpires (arbitres).
Les arbitres décideront où non de prolonger ce délai, de retarder le match ou de restreindre les équipements utilisables par le bateau adverse, afin de maintenir aux mieux l'équité sportive,
- 11.3 Passé le délai de signalement, un match ne sera pas forcément retardé ni annulé en raison d'une avarie.
- 11.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas pouvoir effectuer les réparations dans le temps imparti, ou des avaries survenues après le délai de signalement, ne pourra donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

12 PROCÉDURE DE DÉPART

12 Système « pavillons numérotés » :

- a) Le signal d'attention sera fait 6 minutes avant le premier signal de départ de chaque match (ceci modifie la RCV C3.1). Il sera signifié par l'apparition de 6 pavillons numérotés, déferlés sur une même drisse.
Ces pavillons correspondent chacun à 1 minute du compte à rebours jusqu'au signal de départ.
- b) Le signal d'avertissement d'un match (H-5'), sera signifié par la disparition du pavillon numéroté « 6 », dans l'avaloir de la chaussette.
- c) De la même façon, chaque signal visuel prévu à la RCV C3.1, est remplacé par la disparition du pavillon correspondant à la minute écoulée précédente, avant le signal de départ.
- d) Seule la disparition des pavillons numérotés indiquant les 6', 5' et 4' avant le départ, seront (si possible) systématiquement appuyés d'un signal sonore, ainsi que le signal de départ. Les autres pavillons numérotés constituent une aide, mais ne sont pas considérés comme des signaux de départ.

Ceci modifie la RCV C3.1.

13 CHANGEMENTS DE POSITION DES MARQUES

Les éventuels changements de parcours seront faits en déplaçant la marque, si possible avant que le 1er bateau ne contourne la marque précédente. Ce changement de parcours ne sera pas signalé, (modification à la 33 des RCV).

14 TEMPS LIMITE

Il n'y a pas de temps limite pour finir la course, mais les arbitres peuvent décider à tout moment, de réduire à une marque de parcours ou d'annuler une course.

15 SÉCURITÉ

Le port d'un gilet de sauvetage est obligatoire pour tous les membres des équipages, depuis leur embarquement à partir du quai, jusqu'à leur retour à terre.

Et ce, pendant la navigation à voile et pendant le transbordement vers les bateaux ou le quai.

Chaque barreur est également responsable du respect de cette règle, pour l'équipage avec lequel il embarque.

16 CLASSEMENTS

Application des articles C10 et C11 de l'Annexe C des RCV.

17 ARBITRAGE SUR L'EAU

17.1 Lorsqu'un bateau réclame conformément à l'annexe C6.1, ou aux règles 60 et 61 des RCV, il est relevé de son obligation d'arborer un pavillon « Y » ou un pavillon rouge. Ceci modifie l'annexe C6 et les règles 60 et 61 des RCV.

17.2 Les concurrents seront arbitrés directement sur l'eau conformément à l'annexe C5 des RCV, modifiée comme suit :

C5.1 : Un pavillon noir et blanc avec si possible un signal sonore signifie « Pas de pénalité. »

C5.2 : Un pavillon bleu, jaune, rouge, vert, orange ou mauve, identifiant un bateau avec si possible un signal sonore signifie « Le bateau identifié doit effectuer une pénalité conformément à la C7. »

C5.3 : L'annonce « pénalité immédiate ! » par un Umpire (arbitre) associée à un pavillon bleu, jaune, rouge, vert, orange ou mauve, signifie « le bateau identifié doit effectuer une pénalité conformément à la C7.3(d). »

C5.4 : L'annonce « match terminé ! » avec un pavillon bleu, jaune, rouge, vert, rose, gris, orange ou mauve signifie : « Le bateau identifié est disqualifié et le match est terminé et attribué à l'autre bateau. »

C5.7 : Un pavillon un pavillon bleu, jaune, rouge, vert, orange ou mauve, arboré sur le bateau Umpire signifie « Le bateau identifié a une pénalité en suspens. »

Les Umpires (arbitres) pourront pénaliser un bateau conformément à cette annexe C5 modifiée, **y compris si aucun bateau ne réclame**. Ceci modifie l'annexe C6 des RCV.

En cas de défaut d'un pavillon d'arbitrage, les Umpires pourront signaler toute décision à la voix.

17.3 Les Umpires (arbitres) pourront, à leur initiative, fournir aux adversaires des indications quant à la situation. Les Umpires pourront, par exemple, annoncer : " obstacle ! " ; " engagement " ; " route libre " ; " 2 longueurs " ; " lay-line ! " ; " attention au bout-dehors ! " ; " Jaune sous le vent, Bleu au vent " ; " la manœuvre est correcte " ; etc. Ces indications ne pourront en aucun cas être considérées comme une aide extérieure visée par la 41 des RCV. Les règles du chapitre 4 et celles des Annexes A et B des présentes IC, pourront à la discrétion des arbitres, faire l'objet d'un ou plusieurs avertissements avant une éventuelle sanction.

17.4 Dans le souci de faciliter la compréhension du public, les bateaux Umpires arboreront si possible un cagnard avec la mention « ARBITRE ».

17.5 Quand 3 pénalités sont à effectuer et qu'elles concernent le même bateau, il doit en effectuer une dès que possible, y compris avant d'avoir pris le départ.

Dans ce-dernier cas, l'arbitre indiquera oralement, s'il s'agit d'un virement ou d'un empannage.

Ce principe vaut, tant que plus de 2 pénalités restent à effectuer par un même bateau.

Ceci modifie l'annexe C6.5 (a) (1) des RCV.

18 CODE de CONDUITE

- (a) Les concurrents doivent répondre à toute requête raisonnable d'un officiel, y compris la participation aux cérémonies officielles, la collaboration avec les partenaires de l'épreuve et ne doivent pas agir de façon à ternir l'image de l'épreuve.
- (b) Les concurrents doivent manier les bateaux et le matériel avec le soin nécessaire, en bon marin, et en conformité avec les annexes C et D des IC.
- (c) La pénalité pour une infraction à cette IC est à la discrétion du jury et peut comprendre l'exclusion de toute participation ultérieure à l'épreuve ou l'encaissement des cautions.

19 RESPONSABILITÉ

Tous les participants à l'épreuve le font à leurs propres risques. L'AO, ses associés et les personnes désignées n'acceptent aucune responsabilité en cas de perte, dommage, blessure ou inconvénient survenu quelle qu'en soit la cause.

ANNEXE A DES IC – UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, des variations ne pourront 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 Umpire (arbitre), 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 CC.
- 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. Enlever un bateau de son emplacement à quai ou de son mouillage sans avoir acquitté le règlement de la caution demandée ou sans avoir l'autorisation du CC.
- 2.8. Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9. Utiliser un ris de fond en tant que ris.
- 2.10. Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.11. Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.12. Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.
- 2.13. Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.14. Régler la tension des filières.
- 2.15. Utiliser une ligne de ris comme bordure
- 2.16. Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.17. L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas, montres, chronomètres et caméra.
- 2.18. Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.
- 2.19. Après le signal de départ, et pendant la navigation au près pendant plusieurs secondes, la position de la bôme ne doit pas être contrôlée autrement que par la grand écoute avec la poulie fixée au fond du cockpit et le hale bas.
- 2.20. L'utilisation des haubans (bas hauban et pataras y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.21. Avoir le bout dehors sorti, sauf lorsqu'on envoie, porte ou affale le spinnaker.
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. Le bout dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker.

3 ACTIONS ET ÉLÉMENTS AUTORISÉS

Ce qui suit est autorisé :

- 3.1 Embarquer les équipements suivants :
 - (a) Les principaux outils
 - (b) ruban adhésif
 - (c) bouts (élastiques ou sinon de 4 mm de diamètre ou moins)
 - (d) marqueurs
 - (e) matériel pour pennons
 - (f) montre, chronomètres et compas à main
 - (g) manilles et manillons
 - (h) velcro
 - (i) chaise de calfat
 - f) pavillons de remplacements
- 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

4. ÉLÉMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

- 4.1. Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au CC, même si le dommage ou la perte n’est pas enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des matches ultérieurs.
- 4.2. A la fin de chaque match :
 - (a) laisser le bateau dans le même état que lors de l’embarquement
 - (b) signaler tout problème
 - (c) ramener à terre les déchets éventuels
- 4.3. A la fin de chaque journée de navigation, plier et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé.
- 4.4. Toute demande de modification de l’équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu’une réponse oui/non soit possible.
- 4.5. 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’apportement.
- 4.6. Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.

ANNEXE B DES IC – LISTE D'ÉQUIPEMENT

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 ÉQUIPEMENT

Grand voile et jeu de lattes

Un solent

Spinnaker

Une manivelle de winch

Une écoute de spinnaker

Deux écoutes de solent

Un stick

EQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage

Bidon de sécurité

Engin flottant

Bouée de fer à cheval

Seau

Gaffe

SYSTÈME DE MOUILLAGE

Ancre et chaîne

Ligne de mouillage

ANNEXE C DES IC – GRILLES DES DÉPARTS

Une **grille horaire des départs** sera remise aux concurrents, pour chaque jour de courses.

Une première grille sera remise aux concurrents, à l'issue du tirage au sort prévu à l'article 6.2.