

# LE HAVRE ALLMER CUP 2018

## Instructions de Course

EPREUVE COMPTANT POUR  
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE ELITE

DE COURSE AU LARGE 2018

Du 15 juin au 24 juin 2018

LE HAVRE

La Société des Régates du Havre

Quai Eric Tabarly, 76600 LE HAVRE

### 1. REGLES

La régata sera régie par les règles telles que définies dans les **Règles de Course à la Voile 2017-2020 (RCV)**.

S'appliqueront également :

- Le règlement du Championnat de France Elite de Course au Large en Solitaire,
- Les règles de Classe 2018 et ses avenants,
- Les règlements fédéraux,
- Les prescriptions nationales s'appliquant aux concurrents étrangers précisées en annexe « Prescriptions »
- La partie B, section du RIPAM (IRPCAS) quand elle remplace les règles du chapitre 2 des RCV, entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil. L'heure légale du lever du soleil est fixée à 06h00 heure française et l'heure légale du coucher du soleil est fixée à 22h00 heure française, pour toute la durée de l'épreuve.
- Les RSO, course de catégorie 2.

La règle 55 des RCV 2017-2020 intitulée « évacuation des détritux » est complétée par l'ajout de la phrase suivante : « Cependant, le rejet d'élastiques ou de brins de laine lors de l'envoi d'une voile ne sera pas considéré comme enfreignant cette règle. »

En cas de traduction des Instructions de Course, le texte français prévaudra.

### 2. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'informations situé sur les vitres du bureau de la Direction de course situé à l'étage de la Société des Régates du Havre.

### 3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux Instructions de Course 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.

### 4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé sur la terrasse du club à l'étage.
- 4.2. 1h30 avant le 1<sup>er</sup> signal d'avertissement de la 1<sup>ère</sup> course de chaque jour, les flammes numériques « 1 » ou « 2 » seront envoyées au mât de pavillons à terre pour indiquer la zone de départ de la première course du jour :
  - Flamme N°1 pour la zone Alpha
  - Flamme N°2 pour la zone Bravo
- 4.3. Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le départ est retardé et la sortie des bateaux est interdite, ceci modifie Signaux de course. Le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 60 minutes après l'amené de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

### 5. PROGRAMME

La présence de chaque skipper et de son bateau sera obligatoire aux dates et heures indiquées ci-dessous. En cas d'absence d'un skipper à un briefing, une réception officielle ou à la remise des prix, une pénalité de 200€ par absence pourra être appliquée ainsi que la suppression des prix et dotations.

#### Vendredi 15 juin 2018

09h00 : Heure limite d'arrivée des skippers et de leurs bateaux au port de plaisance du Havre  
09h00 : Ouverture de la chaîne d'inscription et début des différents contrôles de jauge et d'équipements\*

#### Samedi 16 juin 2018 :

09h00-18h00 : Inscriptions, contrôles de jauge et d'équipement des bateaux\*  
18h00 : Briefing d'accueil et Briefing grande course obligatoire pour l'ensemble des skippers de La LE HAVRE ALLMER CUP  
19h30 : Cocktail d'accueil de La LE HAVRE ALLMER CUP

#### Dimanche 17 juin 2018 :

09h00-12h00 : Fin des contrôles de jauge et d'équipements\*  
11h00 : heure de mise en configuration course  
14h00 : 1<sup>er</sup> signal d'avertissement pour le Parcours au large

\*: La présence du skipper n'est pas obligatoirement requise pour les contrôles mais il doit s'assurer la présence d'une personne pouvant représenter le bateau aux contrôleurs.

Lundi 18 juin et mardi 19 juin 2018 :

En course

Mercredi 20 juin 2018 :

Arrivée du parcours au large

Jeudi 21 juin 2018 :

15h00 : Briefing PRO AM (*sportboat*) course ne comptant pas dans le classement de la Le Havre Allmer Cup

18h00 : 1<sup>er</sup> signal d'avertissement de la régates du Jeudi (PRO AM)

Vendredi 22 juin 2018:

11h00 : 1<sup>er</sup> signal d'avertissement pour un plusieurs parcours construits/côtiers

19h00 : Podium du Parcours au Large

Samedi 23 juin 2018 :

10h30 : 1<sup>er</sup> signal d'avertissement pour un plusieurs parcours construits/côtiers

20h30 : Dîner officiel de clôture au restaurant Les Régates

Dimanche 24 juin 2018:

11h00 : Cérémonie de remise des prix de La LE HAVRE ALLMER CUP

## 6. PAVILLON DE COURSE ET IDENTIFICATION

Le pavillon "FF Voile - Championnat de France Elite de Course au Large en Solitaire" est à arborer dans le pataras à une hauteur de cinquante centimètres au-dessus de la filière haute.

Le pavillon "Le Havre Allmer Cup " est à arborer dans le pataras au-dessus du pavillon "FF Voile - Championnat de France Elite de Course au Large en Solitaire".

## 7. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en Annexe « Zones de Course ».

## 8. LES PARCOURS

8.1. Trois types de parcours seront proposés en fonction des conditions météorologiques et du Programme officiel :

- Parcours construits
- Parcours côtiers
- Parcours au large

8.2. Le parcours construit est décrit en Annexe « Description des parcours ». Le (ou les) parcours côtier(s) du jour sera (seront) communiqué(s) aux skippers avant 20h00 la veille par avenant aux Instructions de Course. La description du (ou des) parcours inclura l'ordre dans lequel les marques doivent être laissées ou contournées et leur côté requis, ainsi que la longueur indicative du (ou des) parcours. Le choix du Parcours au large sera communiqué aux skippers lors du briefing du samedi 16 juin.

8.3. Au plus tard au signal d'avertissement, le Comité de course indiquera le parcours à effectuer, et si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours.

Les signaux suivants seront utilisés :

Parcours	Signal
Parcours construits	Pavillon Q
Parcours côtiers	Pavillon R + Flamme numérique correspondant au n° du parcours (lorsque plusieurs Parcours côtiers figurent dans l'avenant aux Instructions de Course)

#### 8.4. PARCOURS COTIERS :

##### 8.4.1. BOUEE DE DEGAGEMENT

L'envoi du pavillon "D" sur le bateau Comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement.

L'absence du pavillon "D" signifie qu'il n'existe pas de bouée de dégagement.

Le pavillon VERT hissé signifie que la bouée de dégagement est à laisser à TRIBORD.

Ceci modifie Signaux de course.

L'absence de pavillon VERT signifie que la bouée de dégagement est à laisser à BABORD.

##### 8.4.2. REDUCTIONS, POINTAGES OFFICIELS, MODIFICATIONS DE PARCOURS

8.4.2.1. Un pointage officiel pourra être effectué aux marques précisées en 8.4.2.2, selon l'annexe « annexe A»

8.4.2.2. Les marques où des pointages officiels ou des modifications de parcours pourront être effectuées seront indiquées par un astérisque dans la description du (ou des) parcours fournie aux skippers la veille par avenant aux Instructions de Course.

8.4.2.3. Si à proximité d'une de ces marques un bateau de l'organisation arbore un pavillon « O » et émet des signaux sonores répétitifs, les concurrents doivent contourner cette marque comme prévu dans la description du parcours et se diriger directement vers la ligne d'arrivée. Les marques suivantes ne sont plus marques de parcours.

8.4.2.4. Un pointage officiel peut être réalisé soit par un pointage visuel réalisé par les bateaux officiels soit à partir de l'extrapolation des données reçues par le système YB tracking Limited ( V.M.G et position géographique) des bateaux qui permettra de définir l'ordre de passage à la marque.

## 9. MARQUES

9.1. Pour les parcours construits les marques de parcours sont les suivantes :

Bouées cylindriques jaunes marquées « Ville du Havre ».

- 9.2. La marque de dégagement pour les parcours côtiers est la suivante :  
Bouée cylindrique jaune marquée « Karver ».
- 9.3. Les marques de changement de parcours sont les suivantes :  
Bouées cylindriques blanches marquée « FFV ».
- 9.4. Les marques de départ sont les suivantes :  
- Comité de course : vedette rouge SRH « Amiral Prince de Joinville »  
- Bateau viseur : Semi Rigide gris - AIS : Grincheux
- 9.5. Les marques d'arrivée seront les suivantes :  
- Comité de course : vedette rouge SRH « Amiral Prince de Joinville »  
- Parcours construits : bouée cylindrique jaune marquée « Karver »  
- Parcours côtiers : arrivée définie dans l'avenant aux Instructions de Course décrivant le parcours
- 9.6. Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

## 10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Les zones considérées comme des obstacles sont définies ci-après :

- Canal du Havre

Polygone canal du Havre : ZONE INTERDITE sauf pour les entrées et sorties du port en respectant l'IC 18.4.

Point A : 49°31,3 N 000°07' W

Point B : 49°29,30 N 000°05,4 E

Point C : 49°29' N 000°05,4 E

Point D : 49°31,8 N 000°07' W

- Canal d'accès (Rouen) : ZONE INTERDITE

Zone interdite à l'Est de la ligne brisée définis par les points suivants :

Point A : 49°29',600 N & 000°02',200 E

Point B : 49°27',700 N & 000°00',600 E

Point C : 49°23',500 N & 000°06',500 E

## 11. LE DEPART

Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26 :

Temps	Signal visuel	Signal sonore	Signification
8'	Pavillon « Allmer »	Un	Signal d'avertissement
4'	Pavillon P, I, U, Z, Z&I ou Noir	Un	Signal préparatoire
1'	Pavillon du signal préparatoire affalé	Un long	Une minute avant le départ
0'	Pavillon « Allmer » affalé	Un	Signal de départ

- 11.1. La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de course à l'extrémité tribord et le mât arborant un pavillon orange sur le bateau viseur à l'extrémité bâbord.
- 11.2. En modification de la règle 29.1, le pavillon « X » restera envoyé durant 8 minutes.
- 11.3. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 8 minutes après son signal de départ sera classé DNS. Ceci modifie la RCV A4.
- 11.4. Un bateau du Comité de course annoncera si possible les numéros ou les noms des bateaux OCS, UFD ou BFD au plus tôt 1 minute après le signal de départ sur le canal VHF de la course. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1 (a)).

## 12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DES PARCOURS

### 12.1 Parcours construits

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 un changement de parcours est signalé à la porte 3, seule la marque 1 sera remouillée (la marque 2 sera supprimée).

Quand un changement de parcours est signalé à la marque 2, la porte 3 sera supprimée et remplacée par une seule marque à laisser à bâbord.

Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

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.

## 12.2 Parcours Côtiers

Réduction et modification de parcours côtier : Le pavillon O envoyé avec des signaux sonores répétitifs au voisinage d'une marque à contourner signifie : « Après le passage de cette marque, rejoignez directement la ligne d'arrivée.

## 13. L'ARRIVEE

### 13.1. Parcours construits

La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange et le côté parcours de la marque d'arrivée Bouée cylindrique jaune marquée « Karver ».

### 13.2. Parcours côtiers

La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange sur un bateau du comité de course et le côté parcours de la marque d'arrivée. La position de la ligne d'arrivée sera précisée dans la description du parcours fournie aux skippers par avenant aux Instructions de Course la veille avant 20h00.

### 13.3. Parcours au large

La ligne d'arrivée sera entre une bouée gonflable cylindrique jaune Karver en position: 49° 29,670 N et 000°04,365 E et le mât arborant un pavillon orange sur le bateau comité.

## 14. SYSTEME DE PENALITES

- 14.1. La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.
- 14.2. Quand les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B section II du RIPAM, la règle 44.1 ne s'applique pas.
- 14.3. Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 : une infraction aux règles autres que 28 et 31 et aux règles du chapitre 2 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification sauf notification contraire des règles de classe Figaro Bénéteau 2018.
- 14.4. Les skippers des bateaux manquant aux pontons officiels de la course pourront se voir appliquer une pénalité de 200€ TTC par jour ou fraction de jour d'absence.
- 14.5. La présence des skippers est obligatoire aux briefings, réceptions officielles et remises des prix décrits à l'article 5 des présentes Instructions de course. En cas d'absence, une pénalité de 200€ TTC par absence pourra être appliquée ainsi que la suppression des prix et dotations.

## 15. TEMPS LIMITES

- 15.1. Temps limite du premier bateau pour finir un parcours construit est 2H30.
- 15.2. Il n'y a pas de temps limite pour le premier bateau pour finir un parcours côtier.
- 15.3. Les bateaux manquant à finir dans un délai indiqué ci-dessous après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini sont classés « DNF ». Ceci modifie les règles 35, A4 et A5.

TYPE DE PARCOURS	TEMPS LIMITE POUR FINIR APRES LE 1 <sup>ER</sup>
Parcours construit	20 minutes
Parcours côtier	3 minutes par mille théoriquement parcouru

## 16. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

- 16.1. Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du Jury dont l'emplacement est situé au rez-de-chaussée du club SRH. Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite prévu.
- 16.2. Le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour. En cas d'arrivée de nuit, entre 21H00 et 08H00, ce dépôt devra être effectué avant 10H00.
- 16.3. Des avis seront affichés pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans le local du Jury, situé au rez-de-chaussée du club SRH. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel.
- 16.4. Les intentions de réclamations du comité de course ou Jury seront affichées pour informer les bateaux selon la règle 61.1(b).
- 16.5. Les infractions aux instructions suivantes ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau :
  - Règles de sécurité
  - Publicité
  - Bateaux accompagnateurs
  - Evacuation des détritrus
  - Equipement de plongée et piscine gonflable

Ceci modifie la règle 60.1(a).

Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le jury le décide. L'abréviation de score pour une pénalité discrétionnaire selon cette instruction sera « DPI ».

- 16.6. Le dernier jour de la régate, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée :
  - a. dans le temps limite de réclamation si la partie requérante a été informée de la décision la veille ;



- b. pas plus de 30 minutes après que la partie requérante a été informée de la décision ce même jour.

Ceci modifie la règle 66.

- 16.7. Le dernier jour de la régata une demande de réparation basée sur une décision du Jury devra être déposée pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée. Ceci modifie la règle 62.2.

## 17. CLASSEMENT

- 17.1. Les parcours construits sont affectés d'un coefficient 1.
- 17.2. Les parcours côtiers sont affectés d'un coefficient 2 à partir d'une distance supérieure à 15 milles ; et d'un coefficient 1 en dessous de 15 milles.
- 17.3. Le Parcours au large est affecté d'un coefficient 3.
- 17.4. Les coefficients seront communiqués aux concurrents avant chaque début de course.
- 17.5. Aucune course courue ne pourra être retirée. Le classement général sera obtenu en effectuant le total des points de chaque course. Le concurrent ayant totalisé le plus petit total de points sera déclaré vainqueur.
- 17.6. En cas d'ex aequo, le résultat de la course la plus longue départagera les concurrents à égalité de points. Si des égalités persistent, c'est le classement de la course de longueur immédiatement inférieure qui sera utilisé, et ce jusqu'à disparition de l'égalité.
- 17.7. Le nombre de courses minimum pour valider l'épreuve est de 3 courses.

## 18. REGLES DE SECURITE

- 18.1. Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au Comité de Course aussitôt que possible.
- 18.2. Le canal VHF utilisé en course est le **canal 72**. Pour le Parcours au large, un bateau qui abandonne doit le signaler au Comité de course aussitôt que possible. Au cas où le contact VHF ne peut être établi, le bateau doit appeler le CROSS sur le canal 16.
- 18.3. Traversée du chenal du Havre :
- 18.3.1. Pour rejoindre la zone de course Bravo, les bateaux longeront le chenal sur son côté nord, puis le traverseront en laissant LH12 et LH11 à bâbord.  
La traversée se fera au signal d'un bateau stationnant à proximité de LH12.  
L'envoi sur ce bateau d'un pavillon « vert » signifie :  
« Vous pouvez traverser le chenal et rejoindre votre zone de course ».  
L'envoi sur ce bateau d'un pavillon « rouge » signifie :  
« Vous ne pouvez pas traverser le chenal, restez stationner au nord de LH12 ».
- 18.3.2. Après les courses, pour rejoindre le port, la traversée du chenal se fera uniquement en laissant à tribord LH11 et LH12.  
La traversée du chenal se fera au signal d'un bateau stationnant à proximité de LH12.

L'envoi sur ce bateau d'un pavillon « vert » signifie :

« Vous pouvez traverser le chenal ».

L'envoi sur ce bateau d'un pavillon « rouge » signifie :

« Vous ne pouvez pas traverser le chenal, stationnez au Sud de LH11 ».

#### 18.4. Utilisation du mouillage lourd.

En complément aux articles H.8.3 et H.8.4 des Règles de Classe, l'utilisation du mouillage est soumise à la procédure suivante :

Déclaration en mer :

Auprès des bateaux officiels, lors de la vacation sécurité qui suit l'utilisation du mouillage. Le skipper devra renouveler son appel jusqu'à l'obtention d'un accusé de réception.

Déclaration à terre :

L'utilisation du mouillage devra être déclarée à l'aide du formulaire disponible auprès du PC Terre.

Ce formulaire devra être remis dans les délais prévus à l'article 16.2 des IC.

Si le skipper mouille plusieurs fois, il devra répéter la démarche ci-dessus pour chaque utilisation de son système de mouillage.

#### 18.5. Modification de la RCV45 (Applicable aux mouillages lourd et léger)

La dernière phrase de la règle 45 est modifiée comme suit : « Il doit récupérer l'ancre avant de continuer la course, la perte d'un mouillage sera pénalisé après instruction au minimum de 20% du nombre des inscrits sur la course considérée. »

#### 18.6. Plongée en course

- a) Il est autorisé de plonger en course pour enlever d'éventuels objets indésirables qui pourraient être pris dans les appendices immergés, et uniquement pour cela. Ceci modifie le terme "pour nager" de la première phrase de la RCV 47.2.
- b) En application de la deuxième phrase de la RCV 47.2, pour effectuer cette opération, le bateau doit être ralenti au maximum, c'est-à-dire :
  - S'il est sous grand-voile et spinnaker, celui-ci doit être affalé et le bateau doit venir vers le vent grand-voile choquée en grand.
  - S'il est sous grand-voile et voile d'avant autre que spinnaker, les deux voiles doivent être choquées en grand. La descente du skipper dans l'eau ne peut se faire que si le bateau a une vitesse surface inférieure à 1 nœud.
- c) De plus, le skipper doit prévenir par VHF un bateau officiel de suivi de la course juste avant de descendre dans l'eau, attendre son accusé de réception, et doit être rappelé dès qu'il est remonté à bord. Le délai entre les deux appels ne doit pas excéder 8 minutes. En cas d'impossibilité de contact avec un bateau officiel de suivi de la course pour cause de portée VHF, le skipper peut prévenir un concurrent proche et, à la première occasion, en informer un bateau officiel.
- d) Le skipper doit prendre toutes les mesures pour que cette manœuvre s'effectue dans des conditions de sécurité maximales.

- e) Le manquement à une quelconque disposition ci-dessus pourra faire l'objet de réclamation de concurrent contre un autre, également d'un rapport de la Direction de Course au Comité de Course, suivi d'une réclamation.
- 18.7. Vacation sécurité pour le Parcours au large  
Les Skippers devront répondre aux vacations sécurité sur le canal de course aux horaires fixés dans l'avenant N° 1 aux instructions de course ; parcours au large
- 18.8. Equipement obligatoire  
Conformément aux règles de classe (H.2.1.1) une balise individuelle de détresse (PLB), fonctionnant en 121.5/406 MHz devra obligatoirement être à bord du bateau pendant la régata ; la fiche de codage hexadécimal devra être communiquée à l'organisateur lors des contrôles.  
De même, un transpondeur AIS (émetteur et récepteur) devra être en état de fonctionner à bord de chaque bateau participant (RSO 3.29.1 alinéa n). Des tests d'émission pourront être effectués lors des contrôles de départ pour s'assurer du bon fonctionnement en émission.  
Une balise individuelle AIS, la fiche de codage (numéro de série d'identification) devra être communiquée à l'organisateur lors des contrôles.  
Une combinaison de protection thermique doit être à bord. Elle doit garantir une isolation thermique sans sous-vêtements polaires minimale de 0,75 clo en immersion.  
Chaque bateau doit être équipé d'un appareil de communication par satellite de type Iridium pour toute la durée de l'épreuve, en bon état de marche, muni de batterie en état, Le téléphone Iridium sera positionné dans le bidon de sécurité.

## 19. REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT

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

## 20. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 20.1. Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux Instructions de course. A tout moment signifie que si un bateau est fermé à clef, le skipper doit, soit pouvoir être joint à tout moment pour ouverture du bateau, soit laisser un jeu de clés à l'organisation. Dans ce dernier cas, il accepte implicitement que les contrôles soient exécutés en son absence.
- 20.2. Pour toute réclamation relative à la jauge, les frais de manutention seront à la charge du réclamant et dans le cas d'une infraction à la jauge constatée et avérée, ces frais seront alors pris en charge par le skipper en infraction.

## 21. BALISES DE POSITIONNEMENT

Une balise de géolocalisation (tracker) fournie par l'organisation, sera obligatoire à bord des bateaux. Cette balise sera activée par l'organisateur avant le départ du Parcours au large et sur certains Parcours côtiers. Cette balise fournira la position du bateau toutes les 15 minutes. La balise est à fixer au balcon arrière bâbord horizontalement et doit être dégagée de tout obstacle en direction du ciel. Un chèque de caution d'un montant de 1.000 € sera demandé à l'inscription.

## 22. PUBLICITE

- 22.1. L'épreuve sera courue sous la règle de publicité C. L'organisation autorise les coureurs à porter de la publicité (peinte ou collée) sur les génois selon les Règles de Classe en vigueur.
- 22.2. Les bateaux seront tenus d'arborer la publicité choisie et fournie par l'organisation selon les conditions suivantes :
- Le pavillon « Le Havre Allmer Cup » (100 x 150) fourni par l'organisation devra être arboré chaque jour dès l'arrivée au ponton jusqu'au départ des pontons le lendemain. Le pavillon sera à arborer à l'avant du bateau à une hauteur minimum de 4 mètres au-dessus du pont du bateau.

## 23. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :

- Comité de Course : Pavillon Le Havre Allmer Cup
- Bateau viseur : Pavillon Le Havre Allmer Cup
- Mouilleur : Pavillon Le Havre Allmer Cup
- Sécu G : Pavillon Le Havre Allmer Cup
- Comité technique : Pavillon « Jauge »
- Jury : Pavillon « Jury »
- Presse : Pavillon Le Havre Allmer Cup

## 24. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

Les directeurs d'équipe, entraîneurs et autres accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

## 25. EVACUATION DES DETRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter leurs débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement du skipper.

## 26. EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET PISCINE GONFLABLE

Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

## 27. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régates sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité technique.

## 28. COMMUNICATION RADIO

Excepté en cas d'urgence, un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux.

## 29. PRIX

Des prix seront distribués comme suit :

- 1er prix « Ville du Havre » : 3900 €
- 2nd prix « Allmer » : 3000 €
- 3ème prix « Région Normandie » : 2250 €
- 4ème prix « Département de Seine-Maritime » : 1650 €
- 5ème prix « Exa Groupe » : 1200 €
- 6ème prix « Randstad » : 900 €
- 7ème prix « Karver » : 750€
- 8ème prix « Fédération Française de Voile » : 600€
- 9ème prix « Bouygues Immobiliers » : 450 €
- 10ème prix « Le Havre Plaisance » : 300 €
- Prix premier bizuth « Société des Régates du Havre » : 600€ en bon d'achat chez Karver

Des prix Karver et Allmer seront distribués lors des podiums du jour.

## 30. RESPONSABILITE

30.1. Les concurrents participent à l'épreuve entièrement à leurs propres risques. L'organisation n'acceptera aucune responsabilité en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès dans le cadre de la régates, aussi bien avant, pendant et qu'après l'épreuve.

Tout renseignement que tout membre de l'organisation pourrait fournir avant ou en cours d'épreuve, tel que par exemple un avis de coup de vent, constituera un élément parmi d'autres sur lesquels le skipper pourra fonder sa décision sans que cela puisse engager la responsabilité de l'organisateur ou celle de ses partenaires.

- 30.2. La responsabilité de l'organisateur se limitera à assurer la régularité sportive de l'épreuve et le maintien de la surveillance et notamment de la veille radio.  
Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'organisateur ne pourra être que contractuelle et explicite.  
En particulier les vérifications que le Comité de course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Directeur de course, du jury ou de toute autre instance, serait amené à faire, auront pour seul but de s'assurer que les règlements, les Instructions de Course et leurs avenants seront respectés.  
La veille, et spécialement la veille radio, ainsi que le suivi de la flotte que l'organisateur pourrait assurer, devront être considérés par les skippers comme facultatifs et aléatoires, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils pourront compter.  
Toute demande faite auprès d'un membre de l'organisation ne saurait engager la responsabilité de l'organisateur que s'il a accepté explicitement cette demande, soit lui-même, soit par un de ses préposés officiellement accrédité à cet effet. Il en sera en particulier ainsi, pour des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.
- 30.3. Les skippers seront personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui pourraient arriver à eux-mêmes, à leur voilier, aux autres voiliers, ou qu'ils pourraient causer à un tiers, ou à tout bien appartenant à un tiers.  
Les skippers seront responsables vis-à-vis de l'organisateur de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles et dommages de la course. L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'organisateur ou de ses partenaires.
- 30.4. Les présentes Instructions de Course rappelle qu'il est fait obligation à tout bateau (règle 1.1 des RCV) de porter toute l'assistance possible à tout bateau ou toute personne en péril lorsqu'il sera en position de le faire, conformément aux dispositions internationales en vigueur. Dans ce cas et après déroutage, le skipper devra aussitôt fournir dès que possible au Comité de Course, tous les éléments permettant une éventuelle restitution du temps.  
Le Jury se prononcera sur cette demande de réparation dès qu'il en aura reçu les éléments nécessaires aux calculs.

### 31. EQUIPE D'ARBITRES

Présidente du Comité de Course : Jean COADOU

Président du Comité technique : Jean-Luc LAURENT

Président du Jury : Georges PRIOL

## ANNEXE « PRESCRIPTIONS FEDERALES »

Prescriptions of the Fédération Française de Voile  
Racing Rules of Sailing 2017 - 2020

(\* FFVoile prescription to **RRS 64.3** (*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 about or request of damages arising from an incident involving bound by the Racing Rules of Sailing or International Regulation to prevent Collision at Sea depends on the appropriate courts and cannot be dealt by the jury.

(\* 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 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 safety 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 be neither changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website [www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org), 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 A - 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 dans cette annexe(ceci modifie la RCV 32).

- A4.1** Si un bateau du comité de course arborant le 2ème substitut (ceci modifie Signaux de Course) se tient près d'une des marques identifiées par un astérisque, l'ensemble marque et bateau comité constitue une porte où un pointage officiel des bateaux va être effectué. Les bateaux devront passer cette porte et continuer leur course.
- A4.2** 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 (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 V.H.F.

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après ce 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 règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux ou selon la RCV 69.

- A4.3** Les marques où un pointage officiel peut être effectué sont identifiées par un astérisque (\*) dans la description du parcours .



## ANNEXE W

### Règles pour contourner des Waypoints

#### W1 Modification aux Définitions :

##### W1.1 Modification de la définition « Prendre le départ » :

**Prendre le départ** Un bateau *prend le départ* quand, ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement, coupe la ligne de départ en direction du parcours.

##### W1.2 Ajout d'une nouvelle définition « waypoint » :

**Waypoint** Une position, autre qu'une *marque*, décrite par ses coordonnées en Latitude et Longitude qu'un bateau doit laisser d'un côté donné pour effectuer le parcours.

#### W2 Ajout d'une nouvelle règle 18.5 dans le chapitre 2 des RCV :

##### 18.5 PLACE POUR PASSER UN WAYPOINT

- (a) La règle 18.5 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser un *waypoint* du même côté et qu'au moins l'un d'eux s'en approche. Cependant, quand la règle 20 s'applique, la règle 18.5 ne s'applique pas.
- (b) Quand des bateaux *engagés* s'approchent d'un *waypoint* pour le passer d'un côté requis, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place* pour passer le *waypoint*, sauf si le bateau à l'extérieur a été incapable de donner de la place depuis le moment où l'engagement a commencé.
- (c) Si le bateau à l'intérieur a un doute raisonnable sur la *place* dont il dispose pour passer le *waypoint*, il peut en conséquence héler le bateau à l'extérieur. Le bateau à l'extérieur doit alors donner au bateau à l'intérieur davantage de place, sauf s'il est incapable de le faire.

#### W3 Modification de la RCV 28 : Effectuer le parcours

**28.1** Un bateau doit *prendre le départ*, effectuer le parcours décrit dans les instructions de course et *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* ou un *waypoint* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

**28.2** Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour *prendre le départ* jusqu'à ce qu'il ait *fini* doit, s'il est tendu,

- (a) passer chaque *marque* ou *waypoint* du côté requis et dans l'ordre correct
- (b) toucher chaque *marque* ou *waypoint* à contourner, et
- (c) passer entre les *marques* ou les *waypoints* d'une porte depuis la direction de la *marque* ou du *waypoint* précédent.

Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, tant qu'il n'a pas *fini*.

**28.3** Les instructions de course peuvent préciser les critères permettant de déterminer si un bateau a contourné ou passé un *waypoint* du côté requis.

**W4 Détermination électronique de la position**

Quand des données provenant de systèmes électroniques de détermination de la position sont utilisées pour déterminer la position d'un bateau afin de vérifier le respect des *règles*, les données issues du système de navigation principal de ce bateau prévaudront.

**ANNEXE « PARCOURS »**

**A – ZONE DE COURSE**

LES HORAIRES ET COEFFICIENTS DE MAREES, LES COORDONNEES DES MARQUES ET LES DISTANCES SONT DONNES A TITRE INDICATIF ET NE PEUVENT DONNER LIEU A RECLAMATION.

En l’absence avérée d’une marque de parcours du système de balisage, et en l’absence d’un bateau arborant un « pavillon M », les skippers devront passer à la position géographique de cette marque en « Latitude et Longitude », référencée dans les documents nautiques officiels. Ils devront passer à cette position conformément aux aux dispositions de l’annexe W

En course ou hors course, les voiliers ne sont pas autorisés à naviguer dans le chenal d’accès au port.

**1 – COEFFICIENTS DE MAREE (HEURES LOCALES) :**

<b>UT + 2</b>	<b>Heure (h min)</b>	<b>Hauteur (m)</b>	<b>Coeff</b>	<b>UT + 2</b>	<b>Heure (h min)</b>	<b>Hauteur (m)</b>	<b>Coeff</b>
<b>Vendredi 15 juin</b>	00h17	8,07	<b>101</b>	<b>Mercredi 20 juin</b>	04h26	7,30	<b>69</b>
	07h32	0,98			11h41	1,96	
	12h47	8,04	<b>102</b>		17h10	7,17	<b>65</b>
	19h52	1,15					
<b>Samedi 16 juin</b>	01h04	8,11	<b>101</b>	<b>Jeudi 21 juin</b>	00h07	2,37	<b>61</b>
	08h21	0,93			05h30	7,01	
	13h35	8,04	<b>100</b>		12h39	2,25	<b>58</b>
	20h40	1,24			18h16	7,01	
<b>Dimanche 17 juin</b>	01h52	8,05	<b>98</b>	<b>Vendredi 22 juin</b>	01h08	2,53	<b>56</b>
	09h09	1,03			06h38	6,87	
	14h25	7,92	<b>94</b>		13h39	2,41	<b>55</b>
	21h28	1,45			19h22	6,98	
<b>Lundi 18 juin</b>	02h40	7,87	<b>90</b>	<b>Samedi 23 juin</b>	02h11	2,55	<b>56</b>
	09h57	1,28			07h47	6,86	
	15h15	7,69	<b>85</b>		14h42	2,45	<b>57</b>
	22h17	1,76			20h25	7,05	
<b>Mardi 19</b>	03h31	7,61	<b>80</b>	<b>Dimanche</b>	03h15	2,46	<b>59</b>

juin	10h47	1,61		24 juin	08h52	6,93	
	16h10	7,42	75		15h43	2,38	62
	23h10	2,09			21h22	7,17	

## 2 - ZONES DE COURSE : PARCOURS CONSTRUITS ET DEPARTS PARCOURS COTIERS



	Latitude	Longitude
Centre du rond Alpha Zone de départ Nord chenal	49°31,30 N	000°02,00 E
Centre du rond Bravo Zone de départ Sud chenal	49°28,80 N	000°00,23 E

## B - PARCOURS

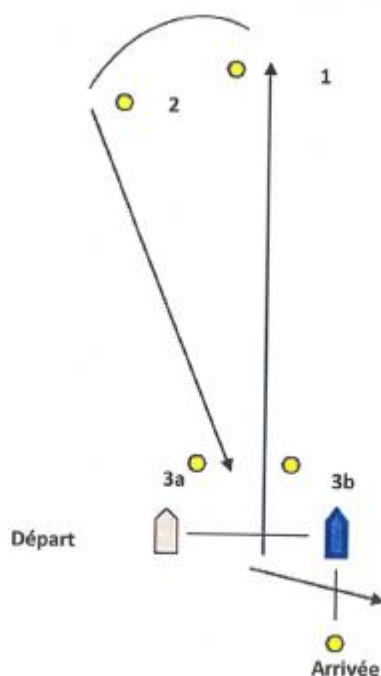
### 1 – PARCOURS CONSTRUIT :

#### 1.1 – Description :

N°	Désignation des marques	A laisser à
<b>Départ</b>	Ligne de départ Entre le bateau comité à tribord et la marque (bateau ou bouée ) à bâbord	
<b>1</b>	Bouée au vent	Bâbord
<b>2</b>	Bouée de Dog Leg	Bâbord
<b>3a / 3b</b>	Porte sous le vent	
<b>1</b>	Bouée au vent	Bâbord
<b>2</b>	Bouée de Dog Leg	Bâbord
<b>3b</b>	Bouée sous le vent	Bâbord
<b>Arrivée</b>	Ligne d'arrivée : - entre le bateau Comité à bâbord et la bouée d'arrivée à tribord	

Parcours : Départ - 1 - 2 - 3a/3b - 1 - 2 - 3b - Arrivée

#### 1.2 – Schéma :



## 2 – LISTE DES MARQUES DE PARCOURS COTIERS :

Nom de la marque	Type de marque	Latitude	Longitude
Zone Alpha		Cercle nord chenal	
Octeville ouest	Cardinale Sud	49°31,60'N	000°01,80'E
Général Metzinger	Cardinale Nord	49°32,70'N	000°01,90'W
Météo/mesure	Bouée jaune	0,15 NM Sud Metzinger	
Dépôt de déblais	Marque spéciale	49°33,10'N	000°01,60'E
Grande rade Sud	Cardinale Est	49°31,20'N	000°00,20'E
LH 16	Latérale bâbord	49°29,40'N	000°04,40'E
LH 10	Latérale bâbord	49°30,20'N	000°00,80'E
LH 4	Latérale bâbord	49°31,10'N	000°03,90'W
Digue nord (SRH)	Bouée SRH	49°29,60'N	000°04,30'E
Etretat	Bouée SRH	49°43,00'N	000°12,20'E
Zone Bravo		Cercle sud chenal	
Merville	Cardinale Nord	49°19,70'N	000°13,30'W
Trouville SW	Cardinale Ouest	49°22,60'N	000°02,50'E
Semoy	Cardinale Est	49°24,10'N	000°02,30'E
Ratelets	Cardinale Ouest	49°25,30'N	000°01,80'E
HP	Marque spéciale	49°29,50'N	000°03,70'W
Luc	Cardinale Est	49°20,70'N	000°18,40'W
RNA	Maque eaux saines	49°28,50'N	000°04,30'W
LHA	Maque eaux saines	49°31,40'N	000°09,80'W
RP	Danger isolé	49°28,60'N	000°01,20'W
TX Dragage	Marque spéciale jaune	49°28,80'N	000°00,60'E

