

INSTRUCTIONS
DE COURSE 2024

LE HAVRE ALLMER CUP



31 MAI > 8 JUIN

2024



LE HAVRE

Société
des Régates
du Havre





SOMMAIRE

1. REGLES	3
2. AVIS AUX CONCURRENTS	3
3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	3
4. SIGNAUX FAITS A TERRE	3
5. PROGRAMME [DP] [NP]	4
6. PAVILLON DE COURSE ET IDENTIFICATION	4
7. ZONES DE COURSE	4
8. LES PARCOURS	4
9. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS, REDUCTION OU ANNULATION D'UNE COURSE, POINTAGE OFFICIEL A UNE MARQUE	5
10. MARQUES	6
11. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES	6
12. LE DEPART	6
13. L'ARRIVEE	7
14. SYSTEME DE PENALITES	7
15. TEMPS LIMITES	7
16. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION	8
17. CLASSEMENT	8
18. REGLES DE SECURITE [DP] [NP]	8
19. REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT [DP] [NP]	10
20. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT	10
21. BALISES DE POSITIONNEMENT	10
22. PUBLICITE [DP] [NP]	11
23. BATEAUX OFFICIELS	11
24. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP] [NP]	11
25. EVACUATION DES DETRITUS [DP] [NP]	11
26. EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET PISCINE GONFLABLE [DP] [NP]	11
27. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU	11
28. COMMUNICATION RADIO	11
29. PRIX	11
30. RESPONSABILITE	12
31. DIRECTION DE COURSE ET EQUIPE D'ARBITRES	12



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.

Les coordonnées géographiques sont indiquées selon le système géodésique WGS 84.

1. REGLES

1.1. La régata sera régie par :

- Les règles telles que définies dans les **Règles de Course à la Voile (RCV)** ;
- Les règlements fédéraux, dont le règlement du Championnat de France Elite de Course au Large ;
- Les prescriptions nationales traduites pour les skippers étrangers 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 fixée à 21h30 et celle du lever du soleil fixée à 06h00 ;
- Les RSO (Réglementations Spéciales Offshore), catégorie 2 ;
- Les règles de Classe Figaro Bénéteau 3 en vigueur.

1.2. Skipper et bateau

Le skipper et son bateau sont indissociables à compter du départ de la 1ère étape de la All Mer Cup. Un skipper défaillant ou un bateau endommagé, pour quelque raison que ce soit, ne pourront plus être remplacés.

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

2. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux skippers seront publiés en ligne : <https://www.lehavreallmercup.fr/tableauofficiel/>. Si possible, ils seront diffusés également par messagerie Internet et/ou sur le groupe WhatsApp « Allmer Cup 2024 - Fil infos » (<https://chat.whatsapp.com/JkBxPjuTbVn317B2hh8FR6>).

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.

Conformément à la RCV 90.2 (c), des modifications aux Instructions de Course pourront être données verbalement ou affichées sur un tableau à bord du bateau comité en mer.

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 1er signal d'avertissement de la 1ère 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 [DP] [NP]

La présence de chaque skipper et de son bateau sera obligatoire aux dates et heures indiquées ci-dessous. Toute absence d'un skipper pourra donner lieu à une pénalité de 200€ ainsi que la suppression des prix et dotations.

Vendredi 31 mai 2024 :

09h00 : Heure limite d'arrivée des skippers et de leurs bateaux au port de plaisance du Havre
09h00-12h00 et 13h30-17h30 : Inscriptions, contrôles de jauge et d'équipement des bateaux

Samedi 1^{er} juin 2024 :

10h00-12h00 et 13h30-17h00 : Inscriptions, contrôles de jauge et d'équipement des bateaux
17h30 : Briefing de la Grande Course en présence des skippers

Dimanche 2 juin 2024 :

16h00 : 1^{er} signal d'avertissement pour la Grande course

Lundi 3 juin 2024 et mardi 4 juin 2024 : En course

Mercredi 5 juin 2024 : Arrivée de la Grande course

Jeudi 6 juin 2024 :

16h00 : Briefing PRO AM (Sportboat)
18h00 : 1^{er} signal d'avertissement de la Régate du jeudi (PRO AM)
A suivre : Barbecue au club (*inscription auprès de Holy responsableevenement@lesregates.com*)

Vendredi 7 juin 2024 :

10h00 : 1^{er} signal d'avertissement pour un ou plusieurs parcours côtiers

Samedi 8 juin 2024 :

10h00 : 1^{er} signal d'avertissement pour un ou plusieurs parcours côtiers
18h30 : Proclamation des résultats et remise des prix
20h00 : Dîner de clôture (*inscription sur <https://forms.gle/mwNpKAuNwjS1Hpiy9>*)

6. PAVILLON DE COURSE ET IDENTIFICATION

Le pavillon « FF Voile - Championnat de France Elite de Course au Large en Solitaire » est à arborer dans la bastaque bâbord à une hauteur d'un mètre au-dessus de la filière haute.

Le pavillon "Le Havre Allmer Cup " est à arborer dans la bastaque tribord à une hauteur d'un mètre au-dessus de la filière haute.

7. ZONES DE COURSE

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

8. LES PARCOURS

- 8.1. Deux types de parcours seront proposés en fonction des conditions météorologiques et du Programme officiel :
 - Parcours côtiers
 - Parcours au large
- 8.2. Le (ou les) parcours côtier(s) du jour sera (seront) communiqué(s) aux skippers au plus tard avant 20h00 la veille par avenant aux Instructions de Course. Le Parcours au large sera communiqué aux skippers au plus tard lors du briefing du samedi 1^{er} juin 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.
- 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.



8.4. Bouée de dégagement

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.

9. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS, REDUCTION OU ANNULATION D'UNE COURSE, POINTAGE OFFICIEL A UNE MARQUE

9.1. Changement de parcours

Si un bateau officiel arborant le pavillon C se tient à proximité d'une marque de parcours, identifiées par un astérisque (*), dans l'annexe « Parcours », cela signifie que les bateaux doivent après avoir contourné cette marque du côté requis, rejoindre directement la marque annoncée. Les concurrents devront, alors continuer leur course en suivant l'ordre chronologique comme défini dans le parcours. Ceci modifie la RCV 33. Les marques neutralisées par ce changement n'ont plus rang de marque.

9.2. Retour direct vers la ligne d'arrivée

Si un bateau officiel arborant le pavillon O se tient à proximité d'une marque de parcours, identifiées par un astérisque (*), dans l'annexe « Parcours », cela signifie que les bateaux doivent après avoir contourné cette marque du côté requis, rejoindre directement la ligne d'arrivée. Ceci modifie la RCV 33. Les marques neutralisées par ce changement n'ont plus rang de marque.

9.3. Dans les cas prévus par la RCV 32.1 et en application de la RCV 90.2(c),

a) Le Comité de Course pourra réduire, modifier un parcours ou annuler une course en cours.

b) La Direction de Course ou le Comité de Course pourront être amenés à formuler des directives spécifiques auxquelles les skippers devront se conformer.

Ces notifications ou directives seront transmises aux skippers par VHF par la Direction de Course qui devront en accuser réception. Les skippers devront alors se conformer aux consignes verbales.

Une réduction pourra se faire à une marque de parcours prévue aux présentes IC ou à une ou des marques virtuelles positionnées en longitude et latitude. Ceci modifie les RCV 32 et 33.

9.4. 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 une des marques précisées en annexe Parcours (ceci modifie la RCV 32).

Si un bateau du comité de course arborant le 2ème substitut (ceci modifie Signaux de course) se tient près d'une des marques précisées en annexe parcours par un astérisque, 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 route.

9.5. Interruption de course après pointage officiel

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. La direction de course confirmera, si possible, ces indications par VHF ».

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la RCV 69.

10. MARQUES

10.1. La marque de dégagement pour les parcours côtiers est la suivante :

- Bouée cylindrique jaune.

10.2. Les marques de départ sont les suivantes :

- Comité de course : vedette rouge SRH « Amiral Prince de Joinville » ;
- Marque de départ : Bouée cylindrique rouge

10.3. Les marques d'arrivée seront les suivantes :

- Comité de course : vedette rouge SRH « Amiral Prince de Joinville » ;
- Marque d'arrivée : Bouée cylindrique noire
- Parcours côtiers : arrivée définie dans l'avenant aux Instructions de Course décrivant le parcours

10.4. 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 définies ci-après :

11.1. Polygone « Chenal du Havre » : ZONE INTERDITE

(sauf pour les entrées et sorties du port en respectant l'IC 18.3)

- Point A : 49°31,300 N & 000°07,000 W
- Point B : 49°29,300 N & 000°05,400 E
- Point C : 49°29,000 N & 000°05,400 E
- Point D : 49°31,800 N & 000°07,000 W

11.2. Chenal d'accès (Rouen) : 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

11.3. Polygone « DST des casquets » : ZONE INTERDITE

- Point NE 50°08,650 N & 002°28,200 W
- Point NW 50°03,500 N & 002°57,500 W
- Point SE 49°51,200 N & 002°20,950 W
- Point SW 49°46,200 N & 002°50,350 W

12. LE DEPART

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

Temps	Signal visuel	Signal sonore	Signification
8'	Pavillon « Allmer Cup »	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 Cup » affalé	Un	Signal de départ

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 le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

Un bateau viseur pourra se tenir dans le prolongement de la ligne à côté de la marque de départ. Aucun concurrent ne doit passer entre la bouée et ce bateau viseur dans la minute précédent le départ.

12.2. En modification de la règle 29.1, le pavillon « X » restera envoyé durant 8 minutes.

12.3. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 8 minutes (30 minutes pour la course au large) après son signal de départ sera classé DNS. Ceci modifie la RCV A4.



- 12.4. 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)).

13. L'ARRIVEE

13.1. Parcours côtiers

La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon bleu sur un bateau du comité de course et le côté parcouru 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 au plus tard la veille avant 20h00.

13.2. Parcours au large

La ligne d'arrivée sera entre :

La marque d'arrivée positionnée par 49°30,100 N & 000°03,600 E à bâbord ;

Le mât arborant un pavillon bleu sur le bateau comité positionné par 49°30,000 N & 000°03,500 E à tribord.

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 RCV 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 en vigueur.
- 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.
- 14.6. Rupture accidentelle de plomb constatée par le Président du Comité Technique**
Dans le cas où le Président du Comité Technique constate lors d'une inspection, ou si un concurrent en course déclare lui-même, qu'un plomb a été endommagé ou rompu, qu'à son avis la rupture est accidentelle, le jury par l'intermédiaire du Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction, cela modifie la RCV 63.1. Si le concurrent refuse cette pénalité standard, il sera convoqué pour une instruction. Les pénalités standards seront définies dans chaque avenant parcours.

15. TEMPS LIMITES

- 15.1. Il n'y a pas de temps limite pour le premier bateau pour finir un parcours côtier.
- 15.2. 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 RCV 35, A4 et A5.

TYPE DE PARCOURS	TEMPS LIMITE POUR FINIR APRES LE 1 ^{ER}
Parcours côtiers et au large	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 RCV 61.1(b).
- 16.5. Le dernier jour de la régates, 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 RCV 66.
- 16.6. Le dernier jour de la régates 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 RCV 62.2.

17. CLASSEMENT

- 17.1. 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.
- 17.2. Le Parcours au large est affecté d'un coefficient 4.
- 17.3. Les coefficients seront communiqués aux concurrents avant chaque début de course.
- 17.4. 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.
- 17.5. 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.
- 17.6. Le nombre de courses minimum pour valider l'épreuve est de 1 course.

18. REGLES DE SECURITE [DP] [NP]

- 18.1. Un bateau qui abandonne une course doit le signaler à la Direction 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 à la Direction 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 LH11 :
- 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

Modification de la RCV 45 : 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 pénalisée après instruction au minimum de 20% du nombre des inscrits sur la course considérée ».

18.5. Plongée en course

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 48.2. Cette plongée doit être réalisée en dernier recours et est réglementée :

- Déclaration obligatoire vers un bateau officiel ou en cas d'impossibilité de contact vers un concurrent se trouvant le plus proche, puis, à la première occasion, en informer un bateau officiel.
 - o Le destinataire devra accuser réception.
 - o Aussitôt que possible le skipper devra reprendre contact avec son interlocuteur pour lui signaler que tout va bien **avant toute autre manœuvre**.
 - o Le délai entre les deux appels ne doit pas excéder 3 minutes
- Le skipper devra installer un trainard d'une longueur minimale de 15m et flottant
- Le skipper devra avoir sur lui une balise personnelle AIS à activation manuelle
- Le port d'un lycra ou d'une combinaison est fortement recommandé durant toute l'opération
- La plongée de nuit pourra être acceptée par la Direction de Course. Dans ce cas, le concurrent devra obligatoirement être équipée d'un vêtement isothermique et d'une lampe étanche.
- De plus, le skipper devra prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour que cette manœuvre s'effectue dans des conditions de sécurité maximales.

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 voile d'avant ou spinnaker, **les voiles d'avant doivent être affalées** et le bateau doit venir vers le vent grand-voile choquée 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**.

Le manquement à une quelconque disposition ci-dessus pourra faire l'objet de réclamation de skipper contre un autre, également d'un rapport de la Direction de Course au Comité de Course, suivi d'une réclamation.

18.6. Vacation sécurité pour le Parcours au large

Les Skippers devront répondre aux vacations sécurité sur le canal de course qui auront lieu tous les jours à 7h00 et 19h00.

18.7. 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 au Comité Technique.

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 au Comité Technique 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.



18.8. Utilisation du moteur pour prévenir d'un abordage

Quand, par suite de conditions météorologiques générant des vents faibles, les possibilités d'évolution des bateaux se trouveront réduites au point d'entraîner un risque de collision imminent avec des navires faisant route dans des zones à forte densité de trafic, les concurrents seront autorisés à utiliser le moteur pour éviter une collision dans les conditions prescrites par la RCV 42.3 (i).

Immédiatement après cette manœuvre les concurrents devront informer le directeur de course. Après l'arrivée ils devront déposer un rapport détaillé auprès du comité de course dans le temps limite du dépôt des réclamations.

18.9. Utilisation du moteur pour enclencher une marche arrière uniquement pour enlever d'éventuels objets indésirables (Règle de Classe H.3.2.1)

Il est autorisé d'utiliser le moteur en marche arrière pour enlever d'éventuels objets indésirables qui pourraient être pris dans les appendices immergés, et uniquement pour cela. En aucun cas la marche du moteur ne doit permettre de favoriser la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.

18.10. Plombage de l'embrayage avant en mer

Le plombage de l'écrou de blocage de la marche avant est réalisé tel que décrit dans l'annexe FB3- AX06/D des RCFB3. Il sera effectué pour le parcours au large par des personnes accréditées embarquées sur des semi-rigides de l'organisation.

Préparation du bateau : pour permettre d'effectuer le plombage de l'embrayage avant, les bateaux devront être dans la configuration suivante :

- Débarrasser le passage entre la descente et la bannette bâbord,
- Vider la bannette de toute charge pour permettre de la relever complètement,
- Relever la bannette au maximum et l'immobiliser,
- Laisser la trappe d'accès à l'embrayage ouverte,
- Arrêter le moteur pour éviter tout accident,
- Avoir mis en place l'écrou permettant le plombage.

19. REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT [DP] [NP]

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. À 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.

20.3. Les feux de navigation devront être allumés au Havre le vendredi 31 mai de 19h à 22h afin de mener à bien les vérifications de bon fonctionnement.

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 1000 € sera demandé à l'inscription.



22. PUBLICITE [DP] [NP]

- 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, Mouilleur, Sécu G, Presse : Pavillon Le Havre Allmer Cup

Comité Technique : Pavillon « Jauge » / Jury : Pavillon « Jury »

24. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP] [NP]

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.

Par conséquent, les bateaux accompagnateurs doivent respecter une distance de 100m minimum de tout concurrent, ne pas évoluer en avant des concurrents et ne pas se situer entre deux concurrents (suivi possible sur les côtés et en arrière de la flotte).

25. EVACUATION DES DETRITUS [DP] [NP]

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

26. EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET PISCINE GONFLABLE [DP] [NP]

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 régata 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 « Le Havre Plaisance » : | 1200 € |
| - 6ème prix « Fédération Française de Voile » : | 900 € |
| - 7ème prix : | 750€ |
| - 8ème prix : | 600 € |
| - 9ème prix : | 450 € |
| - 10ème prix : | 300 € |
| - Prix premier bizuth « Société des Régates du Havre » : | 500 € |

Des prix Allmer seront distribués lors du podium de la grande course.



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 régata, 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. DIRECTION DE COURSE ET EQUIPE D'ARBITRES

Direction de Course :

Directeur de Course : Yann CHATEAU +33 6 60 52 07 37 yann.chateau@gmail.com

Comité de Course :

Président : Patrick PERRAULT

Jury :

Président : Georges PRIOL
Membre : François CATHERINE
Membre : Gwenaël TOULOUZAN

Comité Technique :

Présidente : Nathalie MONIER
Contrôleur : Stéphane DOLIDIER
Contrôleur : Matthieu HENRY



ANNEXE « PRESCRIPTIONS FEDERALES »

FFVoile Prescriptions to RRS 2021-2024 translated for non-francophone competitors

(* FFVoile Prescription to **RRS 25.1** (*Notice of race, sailing instructions and signals*):

For events graded 4 and 5, standard notices of race and sailing instructions including the specificities of the event shall be used. Events graded 4 may have dispensation for such requirement, after receipt of FFVoile approval, received before the notice of race has been published.

For events graded 5, posting of sailing instructions will be considered as meeting the requirements of RRS 25.1 application.

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

The protest committee 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 protest committee. 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 approval of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This approval shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile Prescription to **RRS 76.1** (*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 approval 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 88.2** (*Changes to prescriptions*):

Prescriptions of the FFVoile shall not be changed 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 not be changed 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 approval shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile Prescription to **APPENDIX R** (*Procedures for appeals and requests*):

Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – email: jury.appel@ffvoile.fr, using preferably the appeal form downloadable on the website of Fédération Française de Voile: <http://espaces.ffvoile.fr/media/127235/formulaire-dappel.pdf>



ANNEXE W - Règles pour contourner des Waypoints

Quand cela est précisé dans l'avis de course, les courses seront régies par Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de Marque est modifiée comme suit :

Marque : un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

Waypoint : une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

Zone : l'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

ANNEXE « PARCOURS »

A – ZONE DE COURSE

Les zones de courses sont :

- La manche pour la grande course
- La baie de Seine pour les parcours côtiers

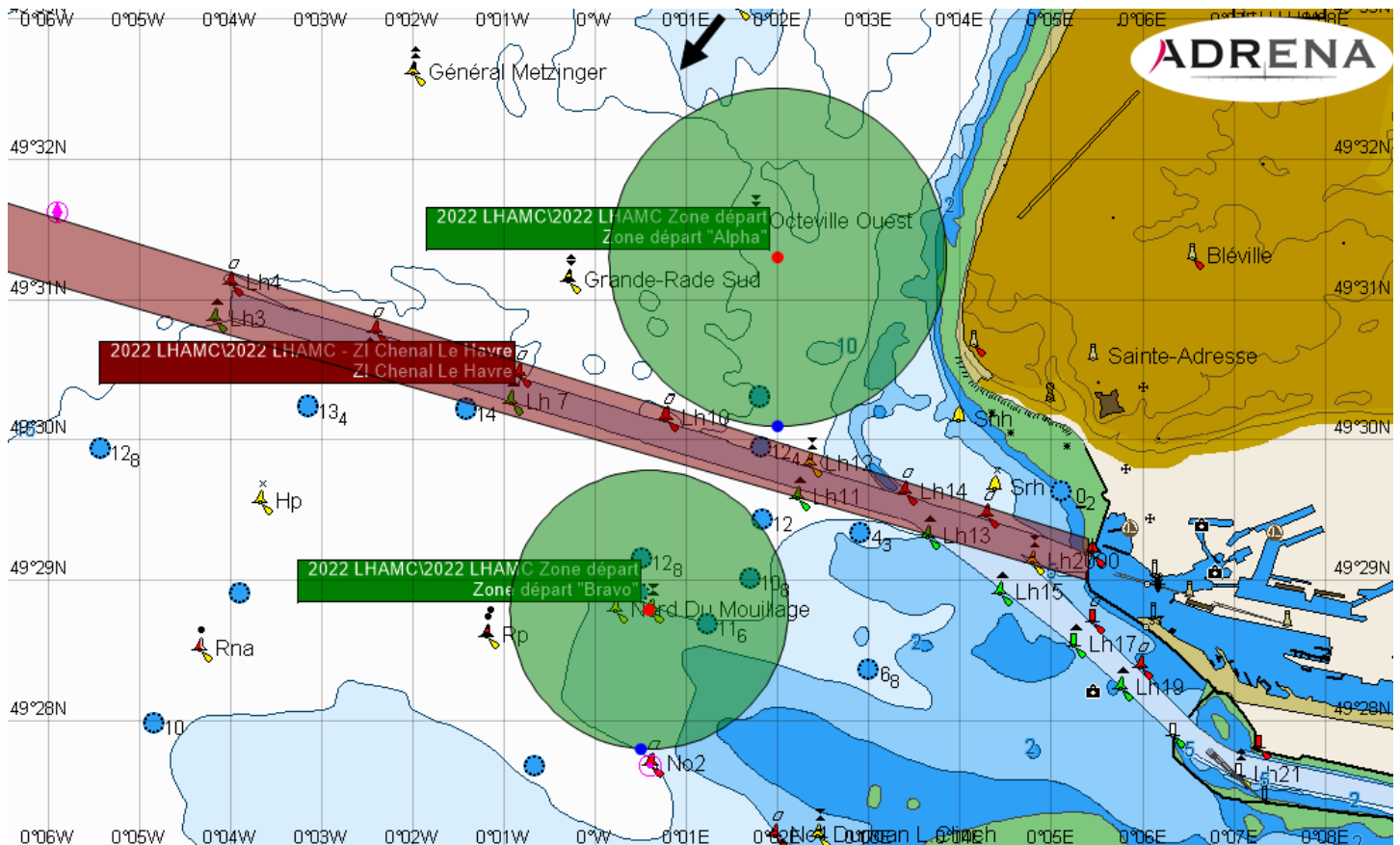
En course ou hors course, les voiliers ne sont pas autorisés à naviguer dans le chenal d'accès au port (en dehors de la traversée du chenal prévu en IC 18.3).

B – ZONES DE DEPARTS

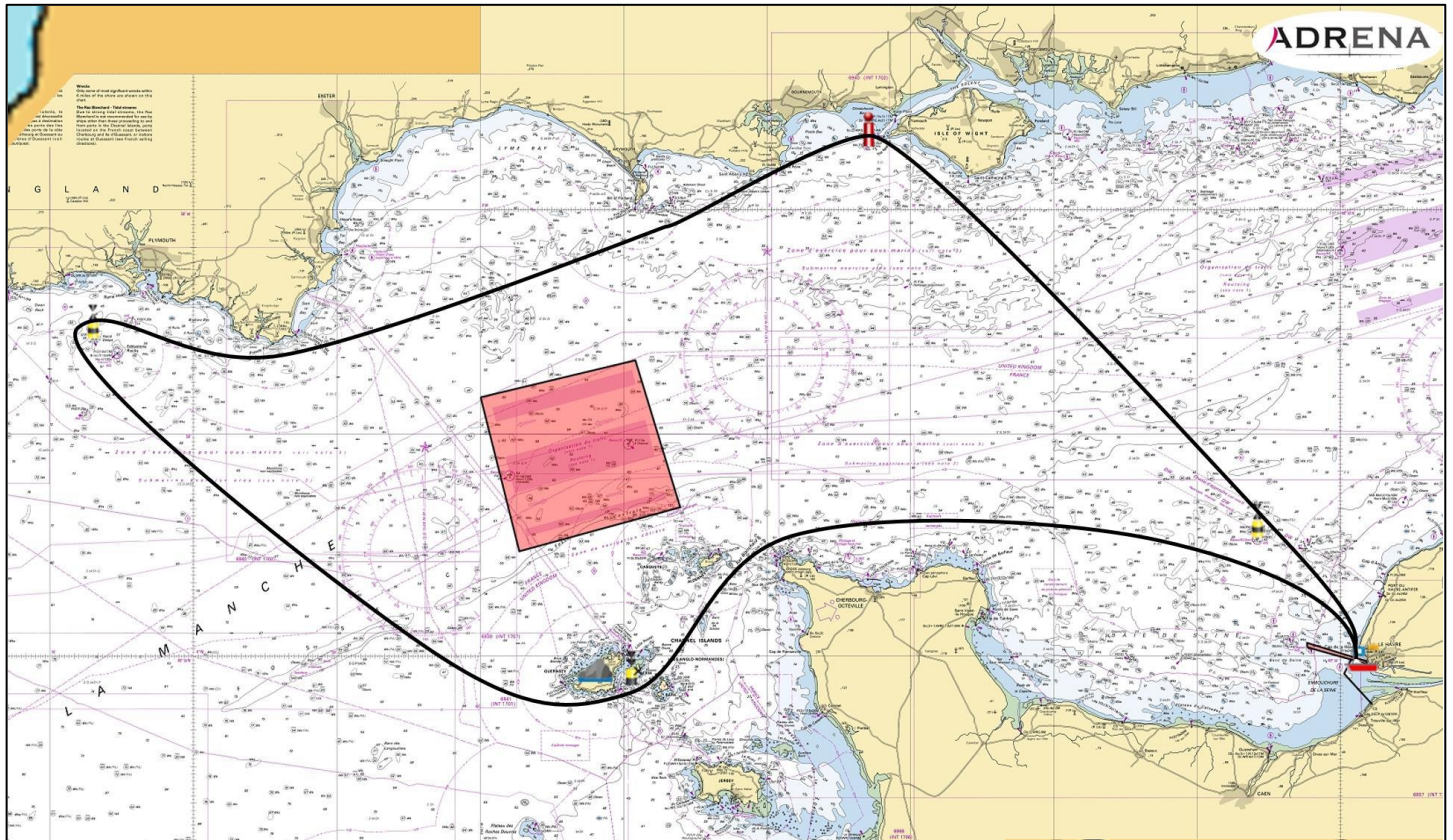
La zone de départ sera choisie en fonction de l'avenant parcours et des conditions météorologiques.

Deux zones de départ sont possibles :

- Zone « Alpha » : Un cercle de 1,2 NM de rayon centré par 49°31,300N & 000°02,000E ;
- Zone « Bravo » : Un cercle de 1 NM de rayon centré par 49°28,800N & 000°00,500E.



C – PARCOURS PREVISIONNEL DE LA GRANDE COURSE



Ordre	Marque	Côté requis	Coordonnées
	CC Départ		49°31,300 N 000°02,000 E
	Parcours côtier éventuel		
1	Blanchard	Tribord	49°25,360 N 002°17,430 W
2	Guernesey	Tribord	49°26,500 N 002°35,000 W
3*	Eddystone	Tribord	50°10,840 N 004°15,940 W
4	Needles Fairway	Tribord	50°38,235 N 001°38,980 W
5*	Général Metzinger	Bâbord	49°32,610 N 000°01,995 W
6	CC Arrivée	Bâbord	49°30,000 N 000°03,500 E
7	Bouée arrivée	Tribord	49°30,100 N 000°03,600 E

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 avenants parcours. Ils devront passer à cette position conformément aux dispositions de la RCV 28 et de l'annexe parcours.



D – LISTE DES MARQUES DE PARCOURS COTIERS :

Les marques des parcours côtiers seront définies dans les avenants parcours. Sauf cas particuliers (conditions météorologiques, AVURNAV, ...), les marques de parcours côtiers seront choisies dans la liste ci-dessous :

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