



2013

CAEN – CAEN

Départ Dimanche 14 avril 2013 à Caen / Hermanville



INSTRUCTIONS DE COURSE

Le texte français des Instructions de course n'est qu'une aide, en cas de litige, le texte anglais fait foi.

1	REGLES	page	3
2	AVIS AUX CONCURRENTS	page	3
3	MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	page	4
4	SIGNAUX FAITS A TERRE	page	4
5	PROGRAMME	page	5
6	PARCOURS	pages	5/6
7	LE DEPART	pages	6/7
8	L'ARRIVEE	pages	7/8
9	SECURITE - COMMUNICATIONS	page	8
10	AIDE EXTERIEURE	pages	8/9
11	SYSTEME DE PENALITE ET REPARATION	page	9
12	RECLAMATION, DEMANDE de REPARATION ET DE REOUVERTURE	pages	9/10/11
13	CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS	pages	11/12
14	IDENTIFICATION : BATEAUX CONCURRENTS/COMITE	page	12
15	CLASSEMENTS	page	12
16	DECHARGE DE RESPONSABILITES	page	12
17	COMMUNICATION PRESSE	pages	12/13
18	REMISE DES PRIX	page	13
	ARBITRES & ORGANISATION	page	13
	Annexe 1.a. Déclaration de Départ	page	14
	Annexe 1.b. Déclaration de non-routage	page	15
	Annexe 2 Déclaration d'arrivée	page	16
	Annexe 3 Zone de départ	page	17
	Annexe 4 Ligne d'arrivée	page	18
	Annexe 5 Procédure d'auto-plombage pour le moteur	page	19
	Annexe 6 Prescriptions de la FFVoile en anglais	page	20
	Annexe 7 Règle 10 Disposition de Séparations de Traffic (DST)	page	21

1. REGLES

La régata sera régie par :

1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course (RCV) à la voile 2013-2016*,

1.2 Les règlements et la règle de jauge de la Class40 :

Suivant la règle de jauge 104 et les règles de Classe 2.6.1 et 2.6.2 :

La longueur du parcours étant de 1000 milles et la course se courant en double, **la quantité maximum d'eau embarquée est de 45 litres** dont au moins 40 litres stockés dans les réservoirs fixes du bateau.

La quantité de carburant embarqué d'un minimum de 40 litres en conformité avec la règle 306 de la jauge, devra être stockée exclusivement dans le réservoir **fixe. Aucun jerrican additionnel de carburant n'est autorisé, ceci modifie la règle 104.**

A l'arrivée de la course, il devra rester **au minimum 5 litres de carburant** suivant la règle OSR 3.28.3

1.3 La Règlementation Spéciale Offshore (RSO) de l'I.S.A.F. catégorie 2 monocoques avec les modifications propres à la jauge de la Class40.

1.4 La partie B, section II, du règlement international pour prévenir les abordages en mer (R.I.P.A.M.) quand elle remplace les règles du chapitre 2 des RCV entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil

1.5 Les prescriptions de la FFVoile traduites en anglais s'appliquant à une course internationale organisée en France voir annexe 6 « prescriptions ».

1.6 Les règlements fédéraux de la FFVoile.

1.7 **La langue officielle est l'anglais.** En cas de conflit avec une traduction, **le texte anglais prévaut.**

1.8 Tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course, dans les avenants éventuels et sur les tableaux d'affichage sont en heure locale française: **soit TU + 2**

2 AVIS AUX CONCURRENTS

2.1 Les bureaux de l'Organisation Générale de l'Epreuve, de la Direction de course, du Comité de course, du Jury international et de la Presse sont situés au Pavillon de Normandie, 14 Quai Cafarelli 14000- CAEN. Ci-dessous, les différents numéros de téléphone :

Organisation/ Direction de course	+33 (0)2 31 84 13 50
Organisation 2 / FAX	+33 (0)2 31 84 14 47
Réception	+33 (0)2 31 84 15 21
Presse	+33 (0)2 31 84 15 44

2.2 Le bureau du Centre de Course est ouvert à partir 09H00 le jeudi 11 avril 2013.

Les horaires d'ouverture sont de 09H00 à 13H00 et de 14H00 à 18H00, jusqu'au samedi 13 avril 2013, et de 08H00 à 10H30, le dimanche 14 avril 2013. Ensuite, le centre de course sera ouvert de 09H30 à 18H00, jusqu'à la remise des prix.

2.3 Le tableau d'affichage officiel se trouve au bureau du Comité de Course et sur le site internet de la course : www.normandy-race.com

2.4 Téléphones réservés aux concurrents et à la sécurité

Direction Course Sylvie Viant + (33) (0)6 60 90 65 05

Manfred Ramsbacher + (33) (0)6 08 16 98 29

Les concurrents qui souhaitent envoyer un message confidentiel à l'attention de l'Organisation Sportive (Direction de course, Comité de Course, Jury international) doivent l'envoyer à sviant@orange.fr

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1 Modifications avant le départ

Les avenants modifiant les Instructions de Course seront affichés au tableau officiel au plus tard à 10h00 le dimanche 14 avril 2013, et seront signalés par l'envoi du pavillon "L" au mât de pavillons, accompagné d'un signal sonore.

3.2 Modification sur l'eau : modification de parcours après le départ signalée par la Direction de Course

3.2.1 Selon les prévisions météorologiques reçues par la Direction de Course sur le parcours pendant la course, la Direction de Course en accord avec le Comité de Course peut procéder à des modifications de parcours.

3.2.2 Pour signaler le changement de parcours, la Direction de Course enverra à tous les concurrents **un message écrit sur l'email du bateau** et éventuellement doublé par des instructions orales, notamment par téléphone satellitaire ou téléphone mobile. La procédure de la RCV 33 ne sera pas utilisée.

3.2.3 Suivant la modification de parcours, le message sera envoyé au plus tard :

3.2.3.1 Avant le passage du premier concurrent à la longitude **005°12.12W** (cap Lizard) :

3.2.3.1.1 Soit pour la suppression de Tuskar Rock dans le parcours,

3.2.3.1.2 Soit pour le changement de l'ordre de virement de 2 marques du parcours : contourner Fastnet Rock en le laissant à tribord, puis contourner Tuskar Rock en le laissant à tribord.

3.2.3.1.3 Soit pour la suppression de 2 marques du parcours Tuskar Rock et Fastnet Rock, remplacer par le phare de Wolf Rock à contourner en le laissant à bâbord.

3.2.3.2 Avant l'arrivée du premier concurrent à **30 milles de Tuskar Rock** : pour supprimer Fastnet Rock du parcours.

3.2.3.3 Avant l'arrivée du premier concurrent à **30 milles du Fastnet Rock**, pour la suppression de Tuskar Rock (dans le cas où le sens de passage des 2 marques de parcours (Tuskar et Fastnet) a été inversé).

3.2.4 Les concurrents doivent accuser réception de cette information.

3.2.5 Il est de la responsabilité des concurrents de s'assurer des modifications éventuelles de parcours /

- avant le passage à la longitude **005°12.12W**,
- à 30 milles de Tuskar Rock,
- à 30 milles de Fastnet Rock.

4 SIGNAUX FAITS A TERRE

Le mat de pavillons pour les signaux à terre est situé sur le quai à proximité des bateaux

Quand le pavillon "**APERÇU**" est envoyé à terre, cela signifie : le départ est retardé, les concurrents sont invités à rester à quai. Ceci modifie « Signaux de course ».

L'amené de "**L'APERÇU**" signifie : vous pouvez quitter le quai et suivre les instructions de la direction de course. Le signal d'avertissement sera fait dans un délai raisonnable compte tenu des contraintes portuaires de Caen et Ouistreham.

5 PROGRAMME

Voir le programme publié dans l'article 6 de l'Avis de Course :

Un briefing pour la course se tiendra **le samedi 13 avril 2013 à 10h au PC Course.**

Rappel : Les skippers et co-skippers doivent être présents à la présentation officielle des skippers le samedi 13 avril 2013 à 15h sur le Village de la course à Caen.

Dimanche 14 avril 2013, la sortie des bateaux aura lieu selon le programme ci-dessous :

12H00 : départ des Class40 du Bassin St Pierre Caen, attente au Nouveau Bassin. tous les bateaux devront être en conformité avec toutes les règles en vigueur quand ils quitteront l'écluse, voir IC 13.6.

A partir de 12H30 : au signal VHF du Comité de Course, descente du Canal en parade derrière le Vulcain

14H00/15H00 : sas à Ouistreham

16H52 : envoi du signal d'avertissement, début de procédure pour un départ à 17H00

17H00 : départ de la course

Toutes les autres manifestations ou réunions seront affichées sur le tableau officiel.

6 PARCOURS

6.1 Parcours normal

Ligne de départ selon article 7.3 des IC

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| ✓ | Bouée de dégagement éventuelle | suivant article 7.4 des IC |
| ✓ | Bouée cardinale Est de Luc | à contourner en la laissant à tribord |
| ✓ | Bouée Ouistreham | à contourner en la laissant à tribord |
| ✓ | Bouée extrémité bâbord de la ligne de départ | à contourner en la laissant à tribord |
| ✓ | Iles Saint-Marcouf (Manche) | à laisser à tribord |
| ✓ | Bouée Ouest Saint Marcouf (49°29.7N 001°11.9W) | à laisser à tribord |
| ✓ | Ile de Wight | à contourner à la laissant à bâbord |
| ✓ | Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W) | à contourner en le laissant à bâbord |
| ✓ | Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W) | à contourner en le laissant à bâbord |
| ✓ | Ile de Guernesey | à contourner en la laissant à bâbord |

Ligne d'arrivée selon article 8.1 des IC.

6.2 **Zone interdite du Dispositif de Séparation de Trafic des Casquets (DST)**

Il est interdit pendant toute la course de naviguer dans le Dispositif de Séparation de Trafic des Casquets. La zone interdite est un rectangle A,B,C,D dont les sommets ont les coordonnées suivantes :

Point A : 50° 02.65 N ; 002° 57.01W

Point B : 50° 07.70 N ; 002° 27.80W

Point C : 49° 51.80N ; 002° 21.24 W

Point D : 49° 46.80 N ; 002°50.41 W

Tout infraction constatée par le Jury international entrainera pour le concurrent une pénalité en temps allant d'un minimum de 12 heures jusqu'à 24 heures.

Rappel de la RCV 48.2 concernant les autres DST : Les concurrents doivent respecter la règle 10 du RIPAM, Dispositif de Séparation de Trafic (voir annexe 7).

6.3 PARCOURS POUR LES CONCURRENTS EN RETARD OU RETARDES ET BATEAUX DE RETOUR A OUISTREHAM AVEC OU SANS ASSISTANCE EXTERIEURE

6.3.1 Concurrents en retard

Les concurrents en retard sont ceux qui n'ont pas pris correctement le départ avant la fermeture de la ligne (30 minutes après le départ). Ces concurrents ne seront pas autorisés à prendre le départ normal et devront se rendre ou rester au port de Ouistreham.

Ils ne pourront partir du port qu'après accord écrit de la Direction de Course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par le Comité de Course.

Pour tous les bateaux, le temps de course sera toujours calculé à partir du signal de départ de la course.

Leur parcours est le suivant :

Départ en coupant une ligne imaginaire orientée Est à partir de la cardinale Est Rade de Caen en laissant cette bouée à bâbord

- ✓ Iles Saint-Marcouf (Manche) à laisser à tribord
- ✓ Bouée Ouest Saint Marcouf (49°29.7N 001°11.9W) à laisser à tribord
- ✓ Ile de Wight à contourner à la laissant à bâbord
- ✓ Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W) à contourner en le laissant à bâbord
- ✓ Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W) à contourner en le laissant à bâbord
- ✓ Ile de Guernesey à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d'arrivée devant selon article 8.1 des IC.

6.3.2 Concurrents de retour à Ouistreham après avoir pris un départ normal

Le parcours du paragraphe 6.3.1 s'applique aussi aux concurrents qui, ayant pris un départ normal, rentreraient au port de Ouistreham avec ou sans assistance extérieure.

7 LE DEPART

7.1 DECLARATION DE DEPART– DECLARATION DE NON-ROUTAGE (annexes 1.a et 1.b)

Tous les concurrents devront avoir remis au PC Course au plus tard à 9H00, le samedi 13 septembre 2013 :

- ✓ Leur déclaration de départ (annexe 1.a) dûment remplie et signée, (personne à prévenir en cas d'urgence),
- ✓ La déclaration de non routage (Annexe 1.b).
- ✓ La liste des voiles embarquées pour la course.

7.2 Zone de départ : dans le nord d'Hermanville, dans un carré dont le centre est situé par 49°20.00N et 000°16.94W, les coordonnées des sommets de ce carré sont données en l'annexe 3. Le comité de course pourra changer la position de la zone de départ en annonçant par VHF canal 72 la nouvelle position du bateau départ. Dans ce cas, l'Annexe 3 des IC ne s'applique pas.

7.3 Ligne de départ : entre le mât du bateau comité arborant le pavillon orange et le côté parcours d'une bouée gonflable de couleur rouge.

7.4 Bouée de dégagement

Selon les conditions météorologiques, le Comité de Course peut décider de mouiller une bouée de dégagement dont la distance et le cap seront affichés sur le bateau -comité.

Au plus tard 15 minutes avant le départ, 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 avec le pavillon D signifie que la bouée de dégagement est à laisser à TRIBORD. Ceci modifie RCV Signaux de course. L'absence de pavillon VERT sur le bateau comité signifie que la bouée de dégagement est à laisser à BABORD. Ceci modifie RCV Signaux de course.

7.5 Fermeture de la ligne de départ

Sauf décision contraire du Comité de Course, un bateau qui n'a pas pris le départ de la Course **30 minutes** après le signal de départ, doit être considéré comme non partant. Il pourra devenir partant retardé si le skipper en fait la demande au Comité de Course suivant l'article 6.3.1 des I.C.

7.6 Signaux de départ

Les signaux de départ sont effectués à partir du bateau-comité.

Le pavillon d'avertissement est le **pavillon Class 40**

H – 8' Signal d'avertissement Envoi du pavillon Class 40

H – 4' Signal préparatoire Envoi du pavillon P ou I

H – 1' Amené du pavillon P ou I

H Départ Amené du pavillon Class 40

7.7 Rappel individuel

Les concurrents OCS seront prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course, et/ou par un bateau du comité de course (cela modifie RCV 29.1).

8 L'ARRIVEE

8.1 LIGNE D'ARRIVEE

La ligne d'arrivée est située entre la bouée SRCO (49°19.3N;000°15.2W) et le mât arborant le pavillon orange sur le bateau-comité mouillé dans le Sud Ouest de cette bouée (voir schéma en annexe 4).

De nuit, le bateau-comité portera un **gyrophare** et s'efforcera d'éclairer la bouée.

Les concurrents doivent prévenir la Direction de Course par téléphone ou SMS, au moins 2 heures avant leur arrivée.

Les concurrents doivent ensuite appeler le comité de course par VHF sur le canal 72 environ quinze minutes avant leur passage estimé de la ligne d'arrivée.

8.2 RETOUR A CAEN

Après avoir franchi la ligne d'arrivée, chaque concurrent devra rejoindre le sas de Ouistreham et le bassin Saint-Pierre à Caen dans les meilleurs délais. Toute information sur les heures de SAS doit être demandée par VHF canal 74 à la capitainerie de Ouistreham.

8.3 DECLARATION D'ARRIVEE (annexe 2)

Aussitôt après son arrivée et au plus tard 24 heures après l'arrivée du bateau au Bassin Saint Pierre à Caen, chaque chef de bord doit remettre au Centre de Course sa déclaration d'arrivée, signée par lui-même et son équipier, certifiant qu'ils ont effectué la course conformément aux règles édictées.

8.4 TEMPS LIMITE

Les bateaux manquant à finir dans un délai de **36h00 après le premier bateau** ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF

9 SECURITE – COMMUNICATIONS

9.1 Radio VHF

Le canal de la course est le 72. Le canal de dégagement est le 69.

9.2 Téléphone par satellite

9.2.1 Sécurité : Pour des raisons de sécurité, pendant toute la durée de la course, les bateaux doivent garder leur téléphone satellite en veille en s'assurant que la sonnerie est audible ainsi que la radio VHF en double veille 16/72.

9.2.2 Vacation téléphonique

A partir du lundi 15 avril 2013, une vacation quotidienne est organisée, l'organisation appelle les bateaux :

- de 12h00 à 13h30, les 3 premiers au classement de 11h00, plus la moitié de la flotte par ordre alphabétique suivant le nom des bateaux, et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée du dernier bateau.

9.3 Inmarsat C

Pour la course, l'organisateur met en place la procédure de localisation des navires par polling avec l'Inmarsat C.

Les concurrents doivent mettre leur Inmarsat C en veille à partir du jeudi 11 avril 2013 à 10h et pendant toute la durée de leur course. Pendant toute la durée de la course, le terminal Inmarsat C doit être réglé sur le satellite Atlantique Est, pour permettre le polling. Le choix « Océan préféré » doit être Atlantique Est.

9.4 AIS

Les concurrents devront mettre leur AIS en marche (émission et réception) à partir de 14h00, le jour du départ jusqu'au passage de la ligne d'arrivée.

9.5 ABANDON

9.5.1 Tout concurrent qui abandonne doit tout mettre en œuvre pour prévenir la Direction de Course puis envoyer un message écrit pour confirmer son abandon de la course à la Direction de Course (sviant@orange.fr)

9.5.2 Tout concurrent qui déclenche sa balise Sarsat doit la désactiver dès que l'équipage est sain et sauf.

10 AIDE EXTERIEURE / ROUTAGE INTERDIT

Les concurrents ne sont autorisés à acquérir que les données météorologiques suivantes :

- Images provenant de satellites d'observation.
- Cartes d'observation et de prévision.
- Fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

- si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.
- si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents.

L'accès à ces informations numériques et graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique officiel : *Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Wetterweld.de, Météo Consult.*

Toutefois, ces données peuvent éventuellement être reformatées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, sans que ce reformatage ne modifie l'information météorologique contenue.

A la demande de la direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations.

La direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit du règlement de course et du présent avenant.

11 SYSTEME DE PENALITE

Les pénalités pour infraction à une règle régissant la course, ou une réparation, sera à la discrétion du Jury International et sera normalement une pénalité en temps à additionner ou à retrancher du temps de course. Cependant le Jury International peut décider de ne pas pénaliser pour une infraction mineure, et peut décider de disqualifier pour une infraction majeure.

Un bateau ayant par son infraction causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course ne sera pas dans l'obligation d'abandonner (cela modifie 44.1(b)). Une pénalité en temps discrétionnaire sera indiquée dans les classements avec l'abréviation suivante DPI.

12 RECLAMATIONS, REPARATION ET REOUVERTURE

12.1 RCV CHAPITRE 5 SECTION A : RECLAMATIONS ET REPARATIONS

12.1.1 Exigences pour réclamer:

(a) Informer le réclamé

(a.1) Le comité de course ou le jury quand ils ont l'intention de réclamer contre un bateau doivent l'informer aussitôt que possible, par affichage sur le tableau officiel, et aussi, par Email, message Inmarsat C ou par VHF 72 s'il est en course (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

(a.2) En course

Un bateau en course qui a l'intention de réclamer doit le faire en informant l'autre bateau et le jury par l'intermédiaire de la Direction de Course aussitôt que possible par Email, message Inmarsat C ou par VHF 72. (ceci modifie la RCV 61.1(a)), **et il n'est pas nécessaire de montrer un pavillon rouge.**

(a.3) A terre après l'arrivée

Un bateau ayant fini la course qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau doit aussitôt que possible l'informer :

- directement conformément la RCV 61.1 s'il est arrivé,
- par Email, message Inmarsat C ou par VHF 72 s'il est encore en course (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

(b) Temps-limite pour réclamer

(b.1) En course

Le temps limite pour qu'un bateau réclame est de six heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

(b.2) A terre après l'arrivée

L'heure limite de dépôt de réclamation est de six heures après l'arrivée du concurrent qui veut réclamer. La réclamation écrite doit être déposée entre 09H30 à 18H00 au PC Course.

Pour les bateaux arrivés entre 17h00 et 06h00 heure légale française, l'heure limite de dépôt des réclamations sera fixée à 1 heure après l'heure d'ouverture du PC Course.

12.1.2 Demande de réparation

(a) En course

Le temps limite de dépôt de demande de réparation d'un concurrent est de six heures après un incident dans lequel il est directement impliqué ou après la prise de connaissance d'une décision du jury.

(b) A terre après l'arrivée

L'heure limite de dépôt d'une demande de réparation est six heures après l'arrivée du concurrent.

L'heure limite de demande de réparation suite à une décision du jury sera 30 minutes après l'affichage de la décision sur le tableau officiel. (Ceci modifie RCV 62.2).

12.2 RCV CHAPITRE 5 SECTION B : INSTRUCTIONS ET DECISIONS

12.2.1 En course

L'instruction peut avoir lieu dès que le jury est informé de la réclamation et l'instruction de celle-ci peut se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances. Les concurrents doivent maintenir en état de marche à bord des instruments de communication tels le téléphone par satellite et l'Inmarsat C, ou tout autre moyen de communication.

Les concurrents parties dans la réclamation seront considérés comme présents à l'instruction s'ils sont en communication avec le jury (ceci modifie la RCV 63.3).

Les éléments transmis par un concurrent lors de l'instruction de la réclamation et les éventuelles questions du jury et leurs réponses communiquées par téléphone, par E mail, VHF ou tout autre moyen de communication doivent être considérés comme dépositions à l'instruction (ceci modifie la RCV 63.6).

12.2.2 A terre après l'arrivée

Quand le jury décide d'instruire une réclamation à terre, il affichera l'heure de l'instruction sur le tableau officiel situé au PC Course. L'instruction peut également avoir lieu sans affichage officiel à l'arrivée à Ouistreham.

L'instruction peut se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances.

Si le bateau réclamé est encore en course, les éléments transmis lors de l'instruction de la réclamation et les éventuelles questions du jury et leurs réponses communiquées par téléphone, par E mail, VHF ou tout autre moyen de communication doivent être considérés comme dépositions à l'instruction (ceci modifie la RCV 63.6).

Lorsque les membres du Jury International ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone, visioconférence, Skype, E mail, VHF ou tout autre moyen de communication, l'annexe des RCV N 1.5 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

12.2.3 Effectuer une pénalité en temps EN COURSE:

Dès que le jury a statué, il communique la pénalité au skipper pénalisé par l'intermédiaire de la Direction de Course, qui lui indique le waypoint où il devra effectuer sa pénalité.

En passant sur ce waypoint, le skipper du bateau doit appeler le directeur de course pour confirmer sa position et faire chronométrer le temps de sa pénalité par le comité de course. Quand la pénalité est effectuée et confirmée par le comité de course, le bateau doit repasser par ce même waypoint avant de continuer sa course.

12.3 Les infractions aux instructions de course suivantes :

- programme
- plombages et contrôles
- publicité (AC et IC)
- règles de sécurité
- communications
- Obligation de présence du skipper et du Co-Skipper

ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

12.4 Temps limite pour une demande de réouverture d'instruction

a. En course

Six heures après que la partie requérante a été informée de la décision du jury international (ceci modifie RCV 66),

b. A terre après l'arrivée

Trente minutes après que la partie requérante a été informée de la décision du jury le même jour (ceci modifie RCV 66).

L'heure et le lieu de l'instruction de la demande seront indiqués par affichage au tableau officiel.

12.5 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury dont l'emplacement est situé PC Course.

13 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS, PLOMB MOTEUR, EN SITUATION DE COURSE

13.1 Avant le départ:

13.1.1 Des contrôles de jauge seront effectués avant le départ à partir de 9h00, le jeudi 11 avril jusqu'à 16h00 le samedi 13 avril. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de l'épreuve.

13.1.2 Les concurrents sont tenus d'être présents au Bassin Saint-Pierre à Caen pendant la durée des contrôles. Ils ne pourront sortir du bassin qu'après autorisation écrite de l'Organisation.

13.1.3 Le sac ou container de survie tel que défini dans RSO 4.21.3 sera plombé en position comme défini dans les règles de Classe. Il devra contenir les matériels suivants :

- 2 fusées parachutes rouges et 2 feux à mains rouges et des sticks lumineux
- un GPS portable étanche avec des piles de rechange
- une balise SART (radar ou AIS)
- une VHF portable étanche ou dans une housse étanche avec piles ou batterie de rechange
- une lampe à éclats étanche avec piles et ampoule de rechange
- 2 couvertures de survie
- un miroir de signalisation

13.2 Plombage des moteurs

Le plombage du moteur est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 5 « Procédure d'auto plombage des moteurs ».

13.3 Embarquement et débarquement de matériel

Aucun équipement ne pourra être embarqué, débarqué (sauf les défenses) ou jeté à partir du moment où le bateau quitte le quai de Caen jusqu'à son contrôle à Ouistreham après avoir terminé la course.

13.4 Prêt à courir

Les bateaux devront être conformes à tous les règlements de la course en quittant le sas de Ouistreham jusqu'à leur contrôle à Ouistreham après avoir terminé la course.

13.5 A l'arrivée : des contrôles pourront être effectués par le jaugeur d'épreuve soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de Course, et /ou du Comité de Course, et/ou du Jury International.

14 IDENTIFICATION : BATEAUX CONCURENTS/COMITE/COMMISSAIRE/JURY

14.1 Bateaux concurrents

Pavillons de course, cagnards, autocollants dans la GV (logo de la course) : voir A.C. paragraphe 3.2.

Chaque concurrent devra arborer aussitôt que possible dans son gréement, les 2 pavillons de course qu'il reçoit à son arrivée dans le port de Caen, **le bateau devra les arborer jusqu'à 2 heures après le départ ainsi que 2 heures avant son arrivée** pour les garder jusqu'à la remise des prix.

En cas d'infraction, le concurrent pourra recevoir une pénalité à la discrétion du Jury international

14.2 Bateaux Comité/Commissaire/Jury

Le bateau-comité et les bateaux commissaires arborent le pavillon de la course.

Le bateau de la jauge sera identifié par un pavillon bleu marqué JAUGE en jaune.

Le bateau Jury sera identifié par un pavillon marqué JURY

15 CLASSEMENTS

Le **classement final** sera établi à partir du temps réel de course de chaque bateau, augmenté ou diminué des pénalités ou réparations éventuelles.

Classements intermédiaires et positions pendant la course

Des classements intermédiaires sont effectués toutes les 3 heures : 02H00, 05h00, 08H00, 11H00, 14H00, 17H00, 20H00 et 23H00 et mis sur le site Internet.

Les concurrents qui le souhaitent recevront tous les classements sur l'Email du bateau.

Un site FTP sera à la disposition des concurrents avec les positions de tous les bateaux (Posreport) et les classements intermédiaires en Excel.

Adresse du FTP : <ftp://www.trackwave.fr> Login : ncr2013 Password : vt720p

16 DECHARGE DE RESPONSABILITES

Les Skippers participent à la course entièrement à leurs propres risques (voir la règle fondamentale R.C.V 4, Décision de courir). L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la course, aussi bien avant, pendant, qu'après la course (voir la règle fondamentale R.C.V 3).

17 COMMUNICATIONS PRESSE

17.1 Les concurrents seront en contact régulièrement avec le Centre de Presse par téléphone par satellite et par Inmarsat C pour permettre le suivi médiatique de l'épreuve.

Chaque nuit, les concurrents doivent envoyer un message décrivant leurs conditions de navigation à l'adresse suivante : tanguy.blondel@tbpress.fr

17.2 Communications multi média

L'organisateur a mis en place des outils de communication multimédia afin de valoriser la course et les Skippers et Co-Skippers.

Un site web, une page Facebook et un compte Twitter relayeront l'information.

Afin de bonifier les contenus de ces communications multimédias, les concurrents doivent transmettre régulièrement des photos, des vidéos, des récits à l'adresse : tanguy.blondel@tbpress.fr

Le succès des communications multimédias est basé sur l'implication des concurrents et les contenus qu'ils fourniront.

18 REMISE DES PRIX

La remise des prix aura lieu à Caen le dimanche 21 avril 2013 à 17h00.

La présence des équipages arrivés est obligatoire.

ARBITRES DESIGNES

Jury international :

Georges Priol (FRA) président, IJ

Trevor Lewis (GBR), IJ,

Joep Straus (BEL), IJ

François Catherine(FRA), NJ

Gordon Davies (IRL), NJ

Président du Comité de Course :

Roland Galliot, IRO

Jugeur d'épreuve :

Jean Luc Gauthier, IM

Contrôleurs d'équipement

Philippe Cousin

Alain Lenoble

Daniel Merle

Comité d'organisation

Manfred Rampscher : Directeur Général

Marine Kerduel : Chef de projet

Elise Martin : Assistance organisation

Laëtitia Briand: Responsable relations publiques

Mathieu Bentz : Régisseur général

Tanguy Blondel : Responsable communication

Direction de course

Sylvie Viant : Directrice de Course, agréée par la FFVoile

Vanessa Boulaire : Secrétariat de Course

NORMANDY CHANNEL RACE 2013
ANNEXE 1.a. – APPENDIX 1.a.

DECLARATION DE DEPART / START DECLARATION

Nom du Bateau (*Name of the Yacht*) :

N°

Je soussigné(e) / *I undersigned,*

chef de bord du yacht ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « NORMANDY CHANNEL RACE 2013 » de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles de l'ISAF, l'Avis de Course de l'épreuve, les règlements de sécurité et les Instructions de Course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire.

Skipper of the above Yacht declare on my honour that I have entered the « NORMANDY CHANNEL RACE 2013 » race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the International Sailing Rules, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.

Je sais que la course à la voile peut être dangereuse.

I understand that yacht racing can be dangerous.

Je déclare savoir que la sécurité de mon yacht relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que mon équipier et moi-même connaissons la manière de nous en servir.

I declare that I know that the safety of my yacht is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the yacht to meet adverse weather conditions, that there is on board the yacht all the proper safety gear and that my crew and myself, we know how to use it.

En cas d'urgence et/ou pour déclencher des recherches éventuelles, je désigne à la Direction de Course **la personne suivante joignable 24h/24 :**

*I designate to the Race Director **the following person** who is entitled to ask that search for my yacht be undertaken or in case of emergency, **may be joined 24h on 24 hours:***

Nom (Name) :

Tel portable :

Mobile phone

Tél domicile :

:Phone home :

Tél bureau :

Phone office :

Je déclare enfin que je prendrai, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il m'appartient de prendre ou non le départ de l'épreuve, ou de la continuer.

I declare that I will, prior to the start, get hold of the weather forecast and that it is my sole decision, to start or not on the race, or to continue the race.

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs, SIRIUS Evénements, la Direction de Course, le Jury International, le Comité de Course, et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette épreuve à quelque titre que ce soit.

I agree that organizers, SIRIUS Événements, The Race Direction, the International Jury, the Race Committee and other organising persons and companies working for or on behalf of the above mentioned parties have no responsibility for loss of life or injury to crew members or others, or for the loss of, or damage to any vessel or property.

Fait à/at :, le /on : 2013 (*date*)

Signature du Chef de bord /*Skipper's signature*

NORMANDY CHANNEL RACE 2013

ANNEXE 1.b./APPENDIX 1.b.

DECLARATION DE NON-ROUTAGE/ NON-ROUTING DECLARATION FORM

NOM DU BATEAU (Name of boat):.....N°.....

Nous, soussignés/*We, the undersigned*

.....,
Skipper

.....,
Et/*and* Co-Skipper

du bateau ci-dessus désigné/*of the boat designed above*

déclarons sur l'honneur que nous respecterons la règle de non-routage sur la NORMANDY CHANNEL RACE 2013, notamment AC 14.2 et IC 10

Specifically, we declare upon our honor that we, the skipper and crew, will abide by rule of non-routing on the NORMANDY CHANNEL RACE 2013, NOR 14.2 and SI rule 10

Fait à, le2013

Location....., Date

Signature du Skipper
Skipper Signature

Signature du Co-Skipper
Co-Skipper Signature

NORMANDY CHANNEL RACE 2013

ANNEXE 2/APPENDIX 2

DECLARATION D'ARRIVEE / FINISH DECLARATION

Nom du Bateau (*Name of the Yacht*) :.....

N° de course/*race number* :.....

Nous, soussignés/*We, the undersigned*

.....
Skipper

Et/*and*

.....
Co-Skipper,

du bateau ci-dessus désigné, /of the boat above designed

déclarons sur l'honneur/*certify upon our honor*

- Avoir effectué régulièrement le parcours de l'épreuve.
- *Having completed normally the course of the race.*

- Avoir respecté les règles de l'Avis de course et des Instructions de Course de l'épreuve, notamment la règle de non-routage AC 14.2 et IC 10
- *Having followed the rules of the Notice of Race and the Sailing Instructions. Specially the non-routing rule NOR 14.2 and SI 10.*

- Avoir franchi la ligne d'arrivée :
- *Having finished :*
le àTU.(heure/min/sec)

on atGMT (hour/min/sec)

Nous signalons au Comité de Course les incidents suivants :
The following incidents occurred :

Fait à Caen, le 2013

At Caen, on 2013

Signature du Chef de bord :
Skipper 's signature :

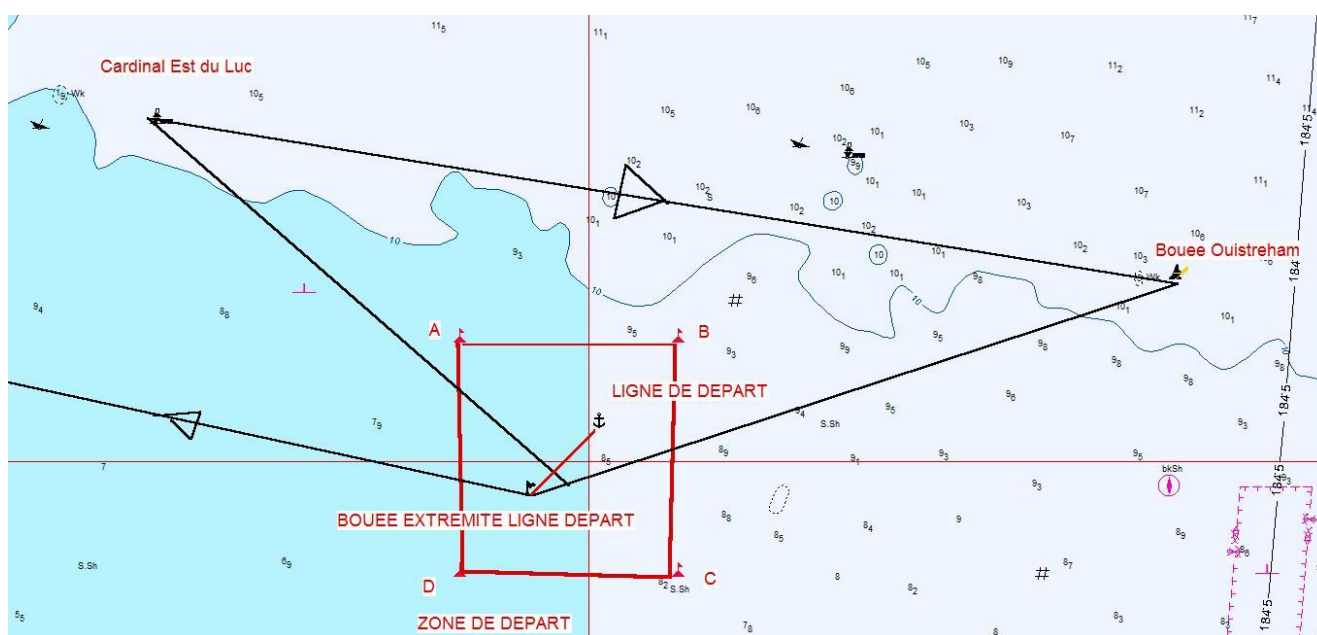
Signature du Co-Skipper
Co-Skipper's signature

NORMANDY CHANNEL RACE 2013

ANNEXE 3/APPENDIX 3

Zone départ/Starting area

ZONE DE DEPART/STARTING AREA



**Coordonnées géographiques des bouées de la zone d'exclusion/
Geographical coordinates of the buoys of the excluded zone :**

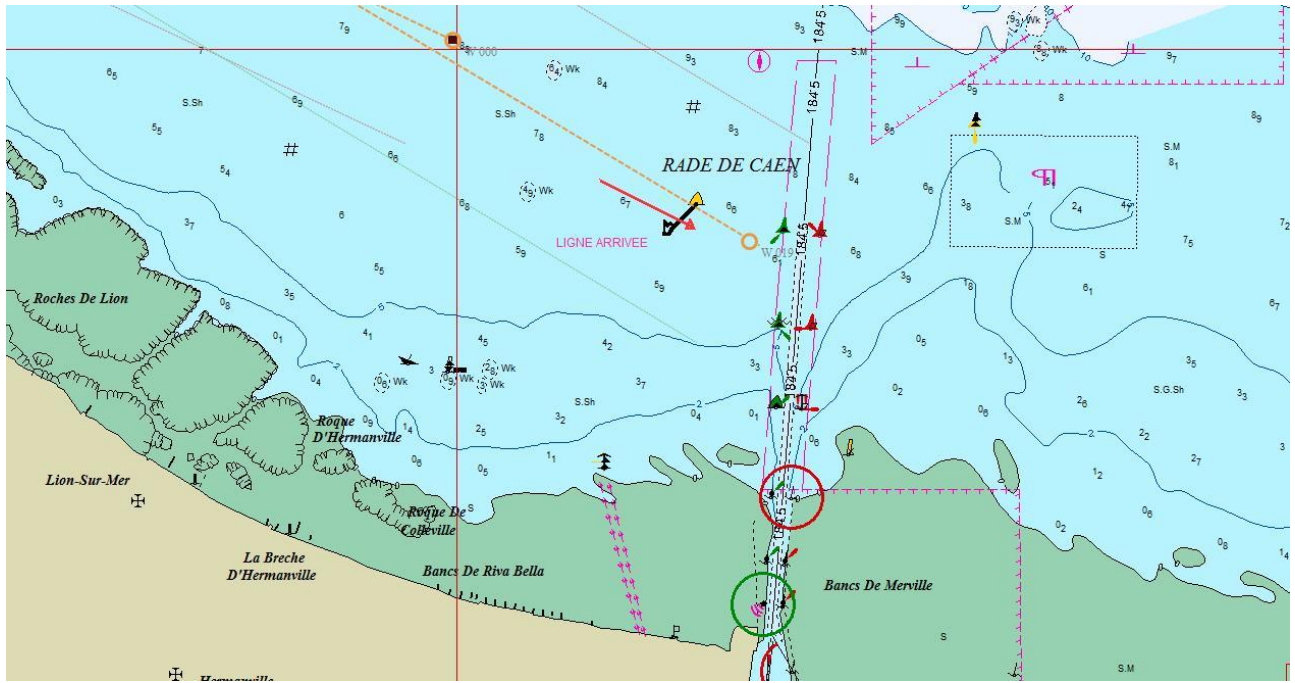
BOUEE A (NW)	49°20.290 N	000°17.330 W
BOUEE B (NE)	49°20.290 N	000°16.550 W
BOUEE C (SE)	49°19.750 N	000°16.550 W
BOUEE D (SW)	49°19.750 N	000°17.330 W

**Les coordonnées du centre de cette zone sont environ/The geographical coordinates of the centre
of this zone are about 49°19.20 N et 000°16.84 W**

NORMANDY CHANNEL RACE 2013

ANNEXE 4/Appendix 4

LIGNE D'ARRIVEE/FINISHING LINE



La ligne d'arrivée est située entre la bouée SRCO (49°19.3N;000°15.2W) et le mât arborant le pavillon ORANGE du bateau-comité mouillé dans le Sud Ouest de cette bouée.

The finishing line is located, between the SRCO buoy (49°19.3N;000°15.2W) and the mast displaying the ORANGE flag on the Committee boat moored to the South West to this buoy.

NORMANDY CHANNEL RACE 2013

ANNEXE 5 – PROCEDURE D'AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

- Le coureur définit le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage), voir ci-dessous photos d'exemple sur Pogo40.
- Une photo numérique de cette zone de plombage est fournie au dossier au même titre que les divers documents de sécurité (tel que l'exemple de la Photo 2).
- Lors de la visite de sécurité, il sera procédé au contrôle de la bonne efficacité de la solution proposée en simulant les manœuvres d'embrayage AV et AR. Il sera procédé à la simulation du plombage et le skipper devra s'assurer de la bonne maîtrise de l'utilisation de ce système avec le contrôleur.
- Le système de plombage numéroté à fixer au départ sera fourni lors du briefing skipper.
- Après la sortie des bateaux en mer, le coureur procède lui-même à son plombage et le signale par le déroulement d'un fanion spécifique fourni par la classe. Il doit maintenir l'accessibilité d'un contrôle en moins de 2 minutes jusqu'à 15 minutes avant le départ (capot ouvert, par exemple).
- Attention à ne pas oublier de fermer l'hélice avant plombage.
- A partir de cet horaire, le coureur s'expose à tout contrôle en mer avant le départ et après la ligne d'arrivée. L'absence de plombage ou une installation défectueuse pourra entraîner une pénalité à la discrétion du Jury international.

Photo 1

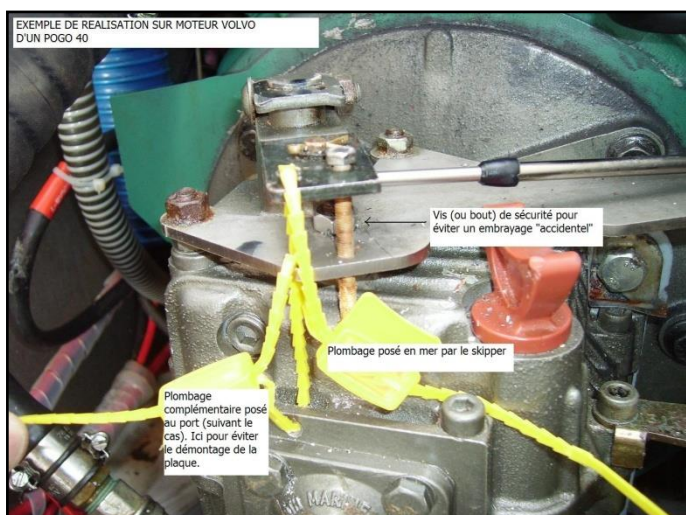
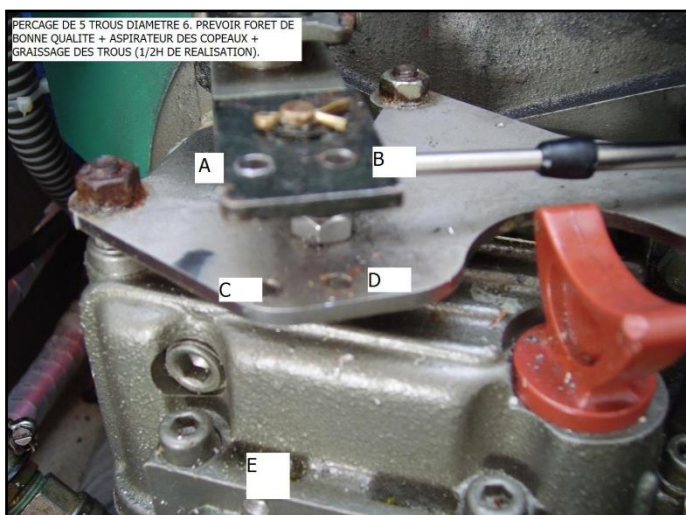


Photo 2



NORMANDY CHANNEL RACE 2013

ANNEXE 6/APPENDIX 6

FFVoile Prescriptions to RRS 2013-2016
Applying to foreign competitors

RRS 64.3

FFVoile Prescription (*):

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.

RRS 67

FFVoile Prescription (*):

Any question about or request of damages arising from an incident involving a boat bound by the Racing Rules of Sailing or International Regulation to Prevent Collision at Sea depends on the appropriate courts and will not be dealt by the jury.

RRS 70. 5

FFVoile Prescription (*):

In such circumstances, the written approval of the Fédération Française de Voile shall be received before publishing the notice of race and shall be posted on the official notice board during the event.

RRS 78

FFVoile Prescription (*):

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

RRS 86.3

FFVoile Prescription (*):

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1 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.

RRS 88

FFVoile Prescription (*):

Prescriptions of the FFVoile shall be neither 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.fr, shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

RRS 91

FFVoile Prescription (*):

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 notice of approval shall be posted on the official notice board during the event.

NORMANDY CHANNEL RACE 2013
ANNEXE 7 : Règle 10 Disposition de Séparations de Trafic (DST)

- a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles.
- b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :
 - i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;
 - ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic ;
 - iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.
- c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic.
- d) i) Les navires ne doivent pas utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.
Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires en train de pêcher peuvent utiliser la zone de navigation côtière ;
 - ii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa d) i), les navires peuvent utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou une structure au large, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière ou pour éviter un danger immédiat.
- e) Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :
 - i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ;
 - ii) pour pêcher dans une zone de séparation.
- f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.
- g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.
- h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.
- i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.
- j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.
- k) Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.
- l) Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération en vue de poser, de réparer ou de relever un câble sous-marin à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic, est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.