

Au large de Saint Tropez 2022



400/600 NAUTIQUES

Instructions de Course

SOLOS - DUOS

EQUIPAGE - MULTICOQUES

Du 1 au 5 Juin 2022



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 le jury peut, pour une infraction à la règle, appliquer une pénalité discrétionnaire selon la grille des pénalités en fin des IC.

0 - ORGANISATION

La Société Nautique de Saint-Tropez (SNST) organise la régata « **Au large de Saint-Tropez** » avec le partenariat de la ville de Saint-Tropez et sous l'égide de la Fédération Française de Voile.

1 - REGLES

1.1 L'épreuve est régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile.
- Les règles de l'IRC.
- Les règles Classes 40 pour les Classes 40.
- Les RSO catégorie 3, avec radeau de survie et transpondeur AIS pour les « 400 Nautiques ».
- Les RSO catégorie 2 et transpondeur AIS pour les « 600 Nautiques ».
- La partie B section II des règles du RIPAM quand elles remplacent les RCV chapitre 2.

1.2 Seuls les documents énumérés en 1.1 et les notes et prescriptions écrites et signées par le Président du Comité de Course, le Directeur de Course et/ou le Président du Jury ont une valeur officielle.

1.3 En cas de conflit dans la traduction, le texte français prévaut.

1.4 Modification aux RCV :

Définition d'un 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. 1er

2 – MODIFICATION AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera envoyée au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet.

Tout changement dans le programme des courses sera envoyé avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

3 – COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

3.1 Les avis aux concurrents leur seront envoyés et seront également mis en ligne à l'adresse : www.snst.org

3.2 Le PC course est situé à la SNST

3.3 Le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal **VHF 77**

4 - CODE DE CONDUITE

4.1 [DP] [NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

4.2 [DP] [NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent *gérer tout équipement* par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement

5 - SIGNAUX FAITS A TERRE

Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons de la SNST.

6 – PROGRAMME

Pour les 600 et 400 Nautiques

6.1.1 Lundi 30 et Mardi 31 mai : Confirmation des inscriptions de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00. Les bateaux devront respecter la règle 78.1 lorsqu'ils se présentent au contrôle.

6.1.1b Installation des balises de positionnement au fur et à mesure de l'arrivée des bateaux.

6.1.2 [DP] [NP] **le Mardi 31 mai à 16h00** Briefing des skippers (Solo, Double, Equipage, Multicoque) à la SNST, **présence obligatoire** et dépôt des déclarations de départ..

6.1.3 De 17h30 à 22h00 allumage des feux de navigation et des AIS, pour vérification

6. 2 Mercredi 1er juin : Jour de départ, devant la Tour du Portalet

- 11h55 Signal d'avertissement pour les « EQUIPAGE » « DUO » et « MULTICOQUE »
- A suivre, pour les « SOLO »,
- L'annonce du prochain départ sera faite par VHF, puis par Pavillonnerie.

7. PAVILLONS DE CLASSE

7.1 [NP] Un pavillon de course pourra être donné (réf art.6 Avis de Course) il devra être hissé dans le port et jusqu'à la sortie du Golfe de Saint-Tropez, et pour l'arrivée, de l'entrée du Golfe et ce pour la durée de la présence du bateau au port (Date limite de remise des prix). La définition de sortie et d'entrée du Golfe de Saint-Tropez est une ligne entre les Tourelles du Rabiou au Sud et la Seiche à l'Huile au Nord.

7.2 Définition des pavillons d'avertissement

EQUIPAGE – DUOS - MULTICOQUE	Pavillon ROUGE chiffre 2 NOIR
SOLOS	Pavillon JAUNE chiffre 1 NOIR

8 – ZONES DE COURSE

Sans objet

9 - PARCOURS

L'Organisateur, en concertation avec le Directeur de Course choisira, la veille du départ, en fonction des prévisions météorologiques, le parcours et le sens de rotation.

Ce choix fera l'objet d'une annonce lors du briefing des skippers et d'une communication à l'issue du briefing.

Le parcours pourra être raccourci avant ou durant l'épreuve.

Définition des Parcours 400 et 600 Nautiques

9.1 Voir annexes Parcours 400 Nautiques – Parcours 3, 4 et 5

9.2 Voir annexes parcours 600 Nautiques – Parcours 1 et 2

9.3 D'autres parcours pourront être décidés et mis en place conformément à l'article 2 des IC.

10- MARQUES

- Marque de départ : bouée gonflable BLANCHE mouillée à 400m dans le nord de la Batterie.
- Balise de la Rabiou
- Balise de la Moutte
- Ile de Minorque
- Ile de la Corse
- Ile San Pietro
- Ile d'Elbe
- Les waypoints sont décrits avec la définition des portes.
- Marque d'arrivée : bouée BLANCHE avec un "flash light" allumé la nuit mouillée à 300m dans l'ouest du phare rouge, position : 43° 16.326N et 006°37.730E

11 – ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Sans objet

12– LE DEPART

Le départ aura lieu devant le port de Saint-Tropez. La ligne de départ sera entre : à tribord, le mât arborant un pavillon orange, sur le bateau comité et à bâbord, le côté parcours de la marque de départ définie en 10.

Le départ se fera directement dans le sens du parcours vers la première marque.

[DP] Pour des raisons de sécurité, les voiles de portant sont interdites avant le passage complet de la ligne de départ.

Le départ sera donné en application de la règle 26, avec l'envoi d'un pavillon orange au moins 5 minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.

Ordre des départs :

Voir §6.2

Temps limite pour prendre le départ :

Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 30 min après son signal de départ sera déclaré DNS sans instruction. Ceci modifie la règle A4 et A5.

Un bateau peut demander un délai pour prendre le départ. Il devra en faire la demande par écrit au comité de course avant le départ.

Rappels individuels :

La RCV 29.1 est modifiée comme suit : « Un bateau doit franchir la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, effectuer le parcours défini selon l'Article 8 de ces IC, et finir ».

Les rappels individuels seront annoncés à la VHF deux minutes après le départ avec si possible un semi-rigide qui pointera un pavillon X sur le ou les bateaux concernés.

Un bateau qui ne répare pas son rappel individuel recevra une pénalité de 1 place sans instruction.

13 - CHANGEMENT DE PARCOURS

Le Comité de Course peut changer un bord du parcours qui commence à une marque ou une porte.

Les marques de parcours décrites entre la marque ou porte à partir de laquelle est mis en application ce changement de parcours, et la nouvelle marque indiquée à contourner, sont neutralisées et n'ont plus de côté requis

L'annonce de ce changement sera faite :

- par l'envoi d'un SMS et/ou Courriel, avant le passage de la marque ou porte débutant le changement (modification à la RCV 33(a))

- confirmée lors du passage à la marque ou porte lors du contact téléphonique prévu en 19.3

Contenu du SMS ou du Courriel :

- Heure de la décision
- Marque ou Porte et son nom à laquelle s'applique le changement de parcours.
- Marque suivante à franchir et son nom
- Si possible le cap vers la nouvelle marque

[DP] Les concurrents devront impérativement renvoyer un accusé de lecture du SMS ou du Courriel.

14 - L'ARRIVEE

La ligne d'arrivée sera devant la société Nautique de Saint-Tropez. Elle est matérialisée par le mat arborant un pavillon bleu (allumé la nuit) sur la SNST et le côté parcours de la marque d'arrivée (définie en 9).

(DP) Les bateaux devront obligatoirement signaler leur arrivée par VHF avant le passage de la ligne

15 - SYSTEME DE PENALITE

Quand les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B section III du RIPAM, la RCV 44.1 ne s'applique pas.

Une infraction à une règle autre que celles du chapitre 2, pourra être pénalisée, minimum 1 place, à la discrétion du Jury, sauf notification contraire des présentes I.C.

16 - TEMPS LIMITE

L'heure limite d'arrivée est fixée **au Dimanche 5 Juin à 12h00** à Saint-Tropez où a une porte de réduction de parcours. A ce délai, il y a éventuellement lieu d'ajouter une éventuelle réparation en temps que le Jury pourrait accorder à un bateau. Un bateau qui n'aurait pas franchi la ligne d'arrivée avant le temps limite sera classé DNF (modification de la RCV 35).

17 – DEMANDES D'INSTRUCTION

Les réclamations seront déposées au secrétariat de la SNST au plus tard 2 heures après l'arrivée du concurrent. Elles seront traitées dans l'ordre d'arrivée au secrétariat et aussitôt que possible. Les parties seront prévenues individuellement de l'heure et du lieu de l'instruction.

Si le bateau arrive après 20h, la réclamation pourra être déposée le lendemain avant 10h00.

Une intention de réclamer pourra être envoyée au Jury par SMS ou Courriel, un accusé de réception sera renvoyé par le jury.

Il appartiendra à chaque concurrent de présenter à la demande du Jury, toutes informations disponibles sur leur GPS (route, passage des waypoints, embrayage moteur etc...)

18 - CLASSEMENT

16.1 Le classement sera fait en temps compensé suivant la formule du temps sur temps.

16.2 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés, seront envoyés aux concurrents, au plus tard à **19H00 la veille du départ**. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à 2 heures après cette heure limite d'envoi.

19 - REGLES DE SECURITE

19.1 DEGRADATION METEO

En cas de dégradation rapide de la prévision météo, la Direction de Course et/ou le Président du Comité de Course alertera les concurrents par SMS sur les téléphones GSM et sur les IRIDIUMS.

Charge aux concurrents de prendre l'option, s'ils le décident, de rejoindre un abri (mouillage, port, modification RCV 45). Ce ralliement devra se faire à la voile. A l'approche de l'abri, l'utilisation du moteur est autorisée (RCV. 42.3(i)). Toutefois le concurrent devra transmettre les coordonnées du point d'embrayage du moteur (au maximum 1 nautique de l'abri) soit à la Direction de course soit au PCC (une photo du GPS avec coordonnées, date et heure serait bienvenue) ;

[DP] Lorsque le concurrent décide de reprendre la course, il devra en informer la Direction de course ou le PCC, et rejoindre le point transmit lors de l'arrêt. Les coordonnées GPS du point de reprise, pourront être envoyées à la Direction de Course ou PCC, lors de la reprise à la voile aux abords du point. (Une photo du GPS avec coordonnées, date et heure serait bienvenue) ;

En aucun cas le fait de rejoindre un abri au moyen de la propulsion mécanique ne peut aider un concurrent d'avoir un

avantage vers la ligne d'arrivée.

Les concurrents devront impérativement, à l'arrivée, rédiger un rapport circonstancié destiné au PCC, concernant le démarrage de la propulsion, position d'arrêt et de reprise de la course accompagné des preuves photos ou journal de bord informatique.

19.2 BALISES DE SUIVI

[DP] L'organisation installera une balise de positionnement sur tous les bateaux. Cette balise sera activée par l'organisateur avant le départ. Cette balise fournira la position du bateau toutes les 15 minutes. L'équipage devra s'assurer de son bon fonctionnement.

Le site web des balises est : <https://solusport.solustop.com/largesainttropez/carto>

19.3 VACATION TELEPHONIQUE

[DP] **Vacations obligatoires :**

Au passage des portes P1 et P2 (ordre suivant le parcours) la direction de course ou le Président du Comité de Course prendra contact par téléphone avec chaque concurrent pour faire un bilan de la navigation passée et pour donner la météo des prochaines 48h (modification RCV 41).

Pour la catégorie « solo »

[DP] La direction de course pourra prendre contact par iridium avec les concurrents pendant les traversées. En cas d'absence de réponse, un rappel sera fait une demi-heure plus tard, les concurrents sont tenus de répondre à ces appels.

19.4 NUMERO DE TELEPHONE DES CONCURRENTS

Pour les catégories « duo » et « équipages » :

Les numéros des deux téléphones à bord doivent être donnés avant le départ. Si un téléphone satellite est aussi à bord le numéro sera également fourni.

Pour la catégorie « solo » :

Les numéros d'au moins deux téléphones à bord, un GSM et un Iridium, doivent être donnés avant le départ.

[DP] **Le téléphone IRIDIUM devra rester en veille permanent (mode sonnerie élevée)**

Pour tous les concurrents :

Avant de quitter le quai, le matin du départ, les concurrents doivent appeler un membre du Comité de Course (le numéro de téléphone sera donné sur le quai) pour vérifier ces numéros.

19.5 [DP] Le transpondeur AIS devra rester en fonctionnement pendant toute la régata en mode réception et émission.

20 - REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT

Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu, réparations éventuelles, selon RCV48, ne sera pas autorisé sans l'accord du Comité de Course, du Jury ou du Directeur de Course. La procédure à appliquer sera la même que celle décrite dans l'article 19.

21 - CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

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

21.2. [DP] Un bateau doit être conforme aux règles 1 heure avant son signal d'avertissement.

22- ORGANIGRAMME DE LA REGATE

ORGANISATEUR :

Société Nautique de Saint-Tropez Num tel : +334 949 730 54

DIRECTION DE COURSE :

Directeur de course :.....Georges KORHEL Num tel : +336 125 737 49 **Joignable H24**

..... Courriel : georges.korhel@gmail.com

Adjoint :Philippe MARTINEZ Num tel : +336 208 842 16

COMITE DE COURSE :

Président :Jean Pierre MANNETSTATTER Num tel : +336 138 076 84 **Joignable H24**

..... Courriel : 83250mannes@gmail.com

COMITE TECHNIQUE :

Yves Marie LEROUX Num tel : +336 807 468 36

Tetyana GIGA..... Num tel : +336 752 470 10

JURY

Président :Jean André CHERBONEL Num tel : +336 205 272 37

..... Courriel : jean@cherbonel.fr

23 – ETABLISSEMENT DES RISQUES

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.

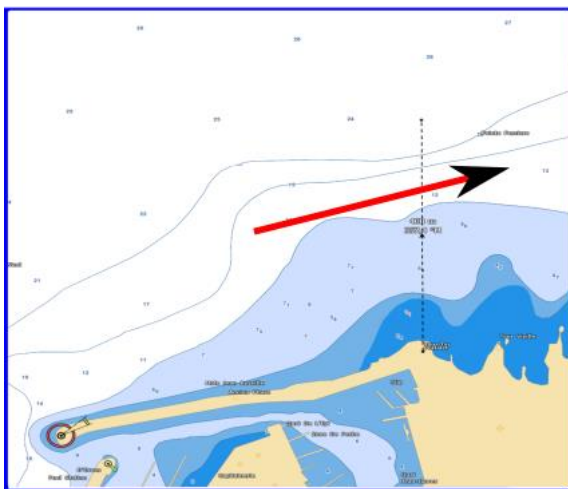
24 - EVACUATION DES DETRITUS

Les débris doivent être déposés sur les quais au retour.

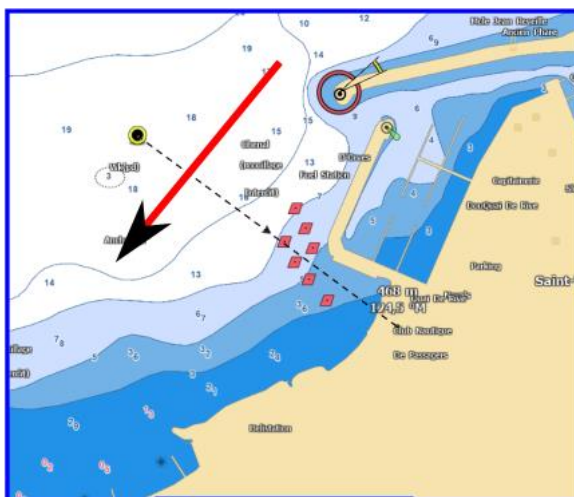
Rappel de la RCV 47 (DP) (NP)

Il est interdit à tout concurrent et membre d'équipage de jeter intentionnellement quoi que ce soit à la mer, biodégradable ou pas.

LIGNE DE DEPART

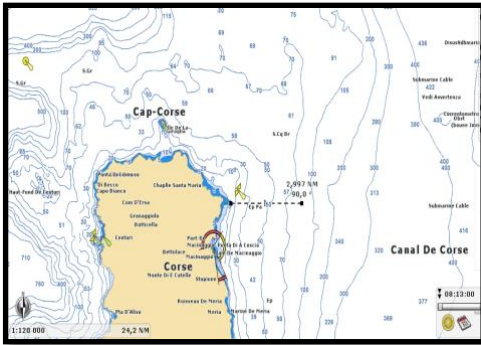


LIGNE D'ARRIVEE



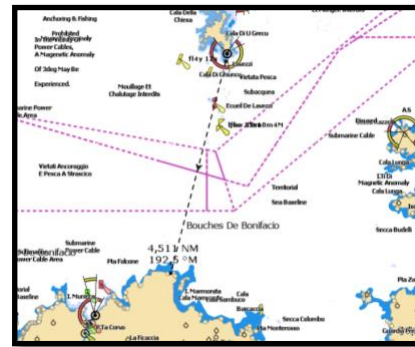
DEFINITION DES PORTES DE PASSAGE

Porte P1



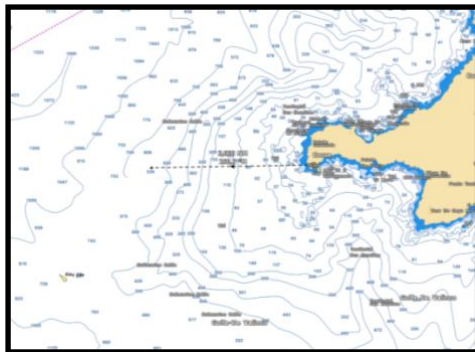
La porte P1 est définie par une ligne horizontale au nord CORSE entre le waypoint W1 et les îles « Finocchiarola ».
Le waypoint W1 est situé à 3 Nm à l'Est de ces îles.
Position du waypoint M1 : 042°59'.04' Nord et 009°32',36' Est

Porte P2



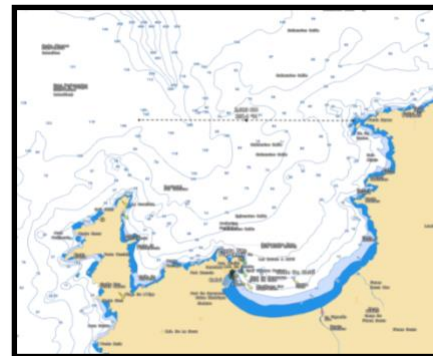
La porte P2 est définie entre le cap Punta BECCHI sur l'île LAVEZZI et la Punta MARMORATA sur l'île de la SARDAIGNE.

Porte P3



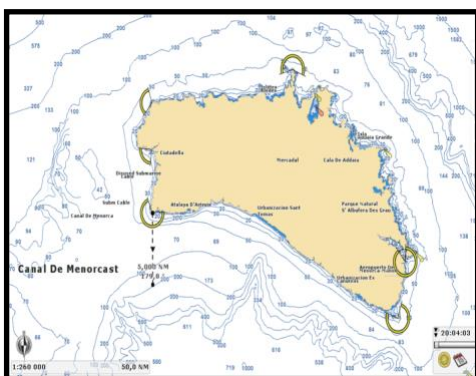
La porte P3 est définie par une ligne horizontale entre le Phare du Cap Muro à l'entrée du Golfe d'Ajaccio et le W3 situé à 3Nm dans l'Ouest du Cap Muro
Position du waypoint W3 : 041°44',356 Nord et 008°35',660 Est

Porte P4



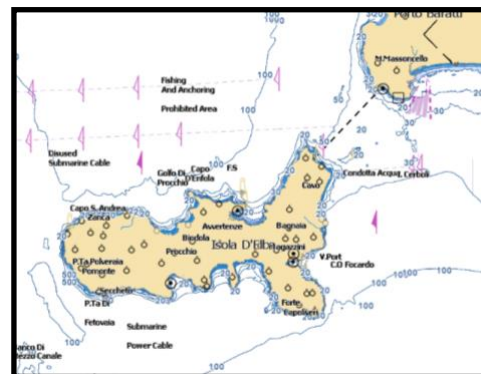
La porte P4 est définie par une ligne horizontale entre la Punto Spano à l'entrée du Golfe de Calvi et le W4 situé à 3Nm dans l'Ouest de la Punto Spano
Position du waypoint W4 : 042°36',178 Nord et 008°41',042 Est

Porte P5



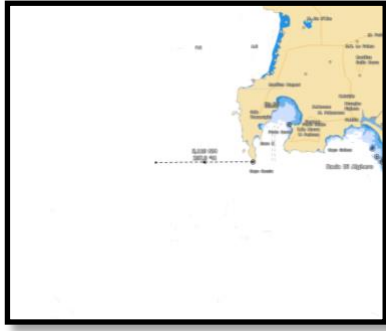
La porte P5 est définie entre le cap d'ARTRUX sur l'île de MINORQUE (Baléares) et le waypoint W5 situé à 5 Nm au sud de ce cap.
Position du waypoint W5 : 39°50,29' Nord et 003°49,42' Est

Porte P6



La porte P6 est définie entre les ports de CAVO sur l'île d'ELBE et la MARINA DI SALIVOLI sur la côte Italienne.

Porte P7



La porte P7 est définie entre le Capo CACCIA devant le golfe d'ALGERO en Sardaigne et le waypoint W7 situé à 5 Nm à l'ouest du cap

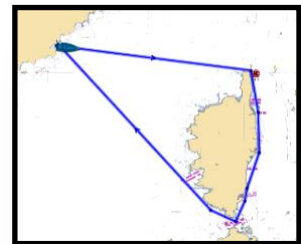
Position du waypoint W7 : 40°33,618N et 008°03,167E

DEFINITION DES PARCOURS

Les croquis sont donnés à titre indicatifs

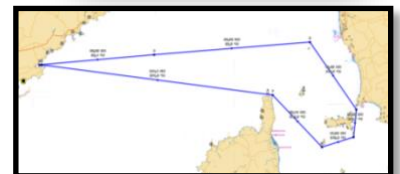
PARCOURS 1 (400N)

Ligne de départ, Balise de la RABIOU à Tribord, Balise de la MOUTTE à Tribord, Porte P2 en laissant l'île LAVEZZI à Bâbord et la SARDAIGNE à Tribord, Porte P1 en laissant l'île de la CORSE à Bâbord et le waypoint W1 à Tribord, Cap CORSE à Bâbord, Balise la MOUTTE à Bâbord, Balise de RABIOU à Bâbord, Ligne d'arrivée en laissant la marque d'arrivée à Tribord



PARCOURS 2 (380N)

Ligne de départ, Balise de la RABIOU à Tribord, Balise de la MOUTTE à Tribord, Ile de GORGONA à Tribord, Porte P6 en laissant l'île d'ELBE à Tribord, ile de PIANOSA à Tribord, cap Corse à Bâbord, Balise la MOUTTE à Bâbord, Balise de RABIOU à Bâbord, Ligne d'arrivée en laissant la marque d'arrivée à Tribord



PARCOURS 3 (630N)

Ligne de départ, Balise de la RABIOU à Tribord, Balise de la MOUTTE à Tribord, Ile du LEVANT à Bâbord, ile de PORT CROS à Bâbord, Porte P5 en laissant l'île de MINORQUE à Bâbord, Porte P7 en laissant le W7 à Bâbord, Balise la MOUTTE à Bâbord, Balise de RABIOU à Bâbord, Ligne d'arrivée en laissant la marque d'arrivée à Tribord



PARCOURS 4 (570N)

Ligne de départ, Balise de la RABIOU à Tribord, Balise de la MOUTTE à Tribord, ile SAN PIETRO à Bâbord, porte P4 en laissant le W4 à Bâbord, Balise la MOUTTE à Bâbord, Balise de RABIOU à Bâbord, Ligne d'arrivée en laissant la marque d'arrivée à Tribord



PARCOURS 5 (580N)

Ligne de départ, Balise de la RABIOU à Tribord, Balise de la MOUTTE à Tribord, porte P2 en laissant le CORSE à Bâbord, porte P6 en laissant l'île d'ELBE à Tribord, Porte P2 en laissant la CORSE à Tribord, Balise la MOUTTE à Bâbord, Balise de RABIOU à Bâbord, Ligne d'arrivée en laissant la marque d'arrivée à Tribord



GUIDE DES PENALITES

400/600 Nautiques

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury a la possibilité d'attribuer une pénalité de 0 à DSQ
Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document
Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.
Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances
Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes
Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.
Les pénalités sont divisées en 4 plages <ul style="list-style-type: none"> • Plage 1 : de 0 à 1h • Plage 2 : de 1 à 4h • Plage 3 : de 4 à DSQ • Plage 4 : DSQ
Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnement s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou changer de plage.
Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité
<ol style="list-style-type: none"> 1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?) 2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ? 3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ? 4. Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?
Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité
<ol style="list-style-type: none"> 1. Est-ce que l'infraction est répétée ? 2. Est-ce que l'infraction était délibérée ? 3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ? 4. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ? 5. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ? 6. Est-ce que l'infraction a avantaagé le bateau ?
Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée

	Plage 1	Plage 2	Plage 3	Plage 4
	1' à 1h	1 à 4h	4 à DSQ	DSQ
AC 5.2.1 Confirmation des inscriptions				
IC 4 Code de conduite	X			
AC 5.2.2 - IC 6.1.2 Absence au Briefing		X		
IC 12 – Voiles de portant avant d'avoir dégagé la ligne de départ			X	
IC 13 Accusé de lecture SMS/Mail		X		
IC 14 Défaut de signalement en approche ligne arrivée		X		
IC 19.2 Fonctionnement balise	X			
IC 19.1 Reprendre sa course	X			
IC 19.2 Balise de suivi		X		
IC 19.3 Vacation téléphonique		X		
IC 19.4 Iridium		X		
AC 11.7 - IC 19.5 Transpondeur AIS		X		
IC 21.2 Conformité aux règles			X	
Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau 1, ou si plusieurs plages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial				
Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?				
- Non		1 – 2		
- Possible mais pas certain		2 – 3		

- Oui	4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
- Oui, pas d'avantage possible	1 – 2
- Non, avantage possible, mais non certain	2 – 3
- Non, avantage certain	4
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure ?	
- Non	1 – 2
- Possible mais pas certain	2 – 3
- Oui	4