

TRANSQUADRA–MADERE–MARTINIQUE–MÉDITERRANÉE

2024/2025

Marseille - Madère - Le Marin

3 juillet 2024 au 21 février 2025

INSTRUCTIONS DE COURSE

Autorité organisatrice :

CLUB NAUTIQUE HOÉDICAIS, club affilié à la FFVoile n°56031

La **mention [DP]** (Discretionary Penalty) dans une règle des instructions de course signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

La **mention [NP]** (No Protest) dans une règle 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).

Préambule

Les bateaux admis doivent confirmer leur inscription auprès de l'autorité organisatrice.

Chaque concurrent doit présenter lors de la chaîne d'inscription sa licence FFVoile 2024 portant la mention « Compétition ».

Chaque concurrent, prenant le départ en février 2025 de la 2^{ème} course MADERE – LE MARIN, devra présenter avant le départ, sa licence FFVoile 2025, portant la mention « compétition ».

Les responsables des bateaux portant une publicité individuelle doivent présenter en 2024 puis en 2025 une autorisation valide de port de publicité, délivrée par la Fédération Française de Voile.

Au moment de la confirmation de leur inscription, les concurrents présenteront à l'autorité organisatrice une copie valide du certificat de jauge 2024 de leur voilier.

1. REGLES

- 1.1. La régate est régie par :
 - l'avis de course et ses avenants.
 - les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile 2021-2024 et les prescriptions de la FFVoile.
 - la règle de jauge IRC 2024.
- 1.2. Application des RIPAM
 - Pour la première étape (1^{ère} course) MARSEILLE – MADERE, à partir de 19h T.U le mercredi 3 juillet 2024 et jusqu'à l'arrivée,
 - Pour la seconde étape (2^{ème} course) MADERE – LE MARIN, à partir de 18 h T.U. le samedi 1^{er} février 2025, jour du départ, jusqu'à l'arrivée.
- 1.3. Les règles de course modifiées par les présentes Instructions de Course sont : RCV 26, RCV 29.1, RCV 44.1, RCV 60.1 (a), RCV 63.1, RCV 64.1, RCV 66, RCV A4, A5 et A11
- 1.4. Règle de protection de l'environnement : un bateau ne doit jeter à la mer aucun débris.
Ils devront être gardés à bord et débarqués en arrivant au port. Des contrôles seront faits à l'arrivée.
- 1.5. Les RSO catégorie 1 : 2024-2025, publiées et validées au moment du départ de l'épreuve s'appliquent.
- 1.6. En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.
- 1-7. Selon la règle expérimentale DR 21-01 de World Sailing, la définition de Prendre le départ est modifiée : voir IC10.5
- 1.8. Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

2. AVIS AUX CONCURRENTS

Version du 11 juin 2024

Les avis aux concurrents sont affichés sur les tableaux officiels dont les emplacements sont :

- 2.1 à MARSEILLE : au PC course ponton de la SNM.
- 2.2 à FUNCHAL : au PC course sur le Village de la Course.
- 2.3 à LE MARIN : au ponton d'accueil du port du MARIN.

Dans la mesure du possible à terre, les concurrents seront informés par un message WHATSAPP de toutes nouvelles publications. Une absence de communication par « Whatsapp » ne pourra pas faire l'objet de demande de réparation (Modification de la RCV 62.1(a))

Groupe Whatsapp TQS Officiel :

<https://chat.whatsapp.com/B7GEUNitZJsAn6SDbP3NrV>

Transquadra officiel

Groupe WhatsApp



3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Toute modification aux instructions de course sera affichée avant 08 h00 locale le jour où elle entrera en vigueur, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20 h00 locale la veille du jour où il prendra effet.
- 3.2 Quand les bateaux sont en mer, conformément à RCV 90.2(c), des modifications aux IC pourront être données verbalement par une communication VHF. Si les bateaux ne sont pas en portée visuelle ou VHF, les modifications seront transmises à chaque bateau par mail, par téléphone satellite ou par messagerie instantanée. Chaque skipper devra accuser réception des modifications.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés aux mâts de pavillons dont les emplacements sont :
 - 4.1.1 à MARSEILLE : au PC Course Ponton de la SNM.
 - 4.1.2 à FUNCHAL : au PC Course sur le Village de la Course.
 - 4.1.3 à LE MARIN ponton d'accueil du port du MARIN.
- 4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne peut pas être fait moins de 1 heure après l'amenée de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

5. PROGRAMME

- 5.1 Du 30 juin 2024 au 21 février 2025 .
- 5.2 Les courses sont prévues selon le programme ci-après :
 - 5.2.1 Présence obligatoire des bateaux au port de MARSEILLE le 30 juin 2024 au soir.
 - 5.2.2 Mercredi 3 juillet 2024 : départ de l'étape MARSEILLE – MADÈRE : voir **Annexe parcours**
A partir du 11 juillet 2024, le comité de course est prêt pour les arrivées à MADERE.
Vendredi 19 juillet 2024 : Soirée de clôture de la première course.
 - 5.2.3 Samedi 1^{er} février 2025 : départs de l'étape MADERE à LE MARIN : voir **Annexe parcours**
A partir du 12 février 2025 : le comité de course est prêt pour les arrivées au Marin.
Vendredi 21 février 2025 : Cérémonie de clôture « Transquadra 2024- 2025 ».

6. PAVILLONS DE CLASSE

Lire **Annexe Parcours**

7. ZONES DE COURSE

Mer Méditerranée et Océan Atlantique de Marseille à l'archipel des Iles Madère et à La Martinique.

8 LES PARCOURS

8.1 Lire **Annexe parcours**.

8.2 L'envoi du pavillon "D" sur le bateau Comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement (voir **Annexe parcours**). 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. Ceci modifie Signaux de course.

8.3 Les **DST de la Nao, Cabo de Palos, Cabo de Gata, Gibraltar et Ouest Gibraltar** sont des zones interdites à la navigation. (Voir **Annexe parcours**).

9 MARQUES

9.1. Les marques de départ, dégagement, parcours et d'arrivée sont définies en **Annexe parcours**.

10. DÉPARTS.

10.1. Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26 modifiée, avec le signal d'avertissement envoyé 8 minutes avant le signal de départ. Lire **Annexe parcours**.

10.2 La ligne de départ est définie par, lire **Annexe parcours**.

10.3. Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent rester du côté pré-départ et rester hors de la zone de départ. Cette zone est un rectangle dont un côté est constitué par la ligne de départ prolongée de 100 m à ses 2 extrémités et s'étendant sur 200 m du côté pré-départ.

10.4. Quand un bateau viseur se tient dans le prolongement de la ligne de départ, il constitue un obstacle. A partir de son signal préparatoire, aucun bateau de concurrent ne doit passer entre ce bateau et la marque de départ y compris pour revenir prendre le départ. (DP)

10.5 Rappel individuel.

En application de la règle expérimentale World Sailing DR 21 test la définition « Prendre le départ » est modifiée :

Prendre le départ Un bateau prend le départ quand sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit :

a) à ou après son signal de départ ou

b) pendant la dernière minute avant son signal de départ.

Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition « Prendre le départ », il ne peut pas revenir du côté pré-départ de la ligne pour se conformer au point (a) de la définition « Prendre le départ », et recevra, sans instruction, une pénalité de 2 heures. (Ceci modifie les RCV A4, A5 et A11).

Un bateau ayant enfreint cette règle en sera averti dès que possible, une absence de communication ne pourra pas faire l'objet de demande de réparation (modification de la RCV 62.1(a)).

10.6 La ligne de départ sera close 20 minutes après le signal de départ. Lire **Annexe parcours**.

11. ARRIVÉES

Lire **Annexe parcours**

11.1. Chaque concurrent doit annoncer au comité de course son approche de la ligne d'arrivée par VHF.

11.2 Déclaration d'arrivée : aussitôt après avoir franchi la ligne d'arrivée à MADERE et au MARIN, et au plus tard 2 heures après l'arrivée du bateau au port, chaque Concurrent devra remettre à la Direction de course sa déclaration d'arrivée remplie et signée.

11.3. [DP] Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer son heure d'arrivée **T.U** en coupant la ligne d'arrivée (dont les coordonnées sont données en **annexe Parcours**) en envoyant à la direction de course via mail/SMS un message incluant le nom du bateau, son numéro de voile, ainsi que son jour, heure et minute de passage.

11.4 Ligne d'arrivée étape 1 à MADERE : après le 19 juillet 2024 à 6H T.U les concurrents appliqueront la procédure prévue au §11.3.

11.5 Ligne d'arrivée étape 2 au MARIN : après le 21 février 2025 à 11H T.U les concurrents appliqueront la procédure prévue au §11.3.

12. SYSTEME DE PENALITE

12.1.1 **Pénalités pour une infraction à une règle du chapitre 2 ou du RIPAM :**

Application des règles 44.1 et 44.2 des RCV.

Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM, dans un incident entre concurrents, sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

Pénalité en tours RCV 44.2 : après avoir effectué une pénalité d'UN tour, le bateau devra en informer le président du Jury dans le même temps limite que pour les réclamations.

Un bateau qui omettra de réparer selon RCV 44.1, mais qui reconnaîtra sa faute lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé sans instruction d'une pénalité en temps moins importante que DSQ à la discrétion du Jury. (Ceci modifie RCV 63.1 et 64.1).

Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1)

12.1.2 **Pénalités pour une infraction aux règles autres que celles du chapitre 2.**

Pour une infraction à une règle autre que celle du chapitre 2, le concurrent pourra, après instruction, être sanctionné d'une pénalité pouvant aller de 2 h minimum ajoutées au temps réel de course, à la disqualification.

12.1.3 **Pénalité sans instruction pour une infraction aux règles suivantes (ceci modifie la règle 63.1 des RCV) :**

a :Règle 29.1. Pénalité de 2 heures au temps réel de course conformément à IC 10.5 .

b :Rupture du plomb du radeau pénalité de 4 heures au temps réel de course radeau et/ou rupture du plomb de de la réserve d'eau, pénalité de 2 heures au temps réel de course.

c :DNS, DNC, RET, DNF :Temps compensé du dernier de la course concernée + 40%.

d :DSQ :Temps compensé du dernier de la course concernée + 60%.

12.1.4. **Utilisation du moteur :**

A partir du signal préparatoire, les bateaux sont en course et ne doivent plus embrayer leur moteur. Ils peuvent l'utiliser pendant la course, non embrayé, pour recharger leurs batteries.

Si le chef de bord décide d'embrayer le moteur pour une raison qu'il estime indispensable, il devra relater cet événement dans son livre de bord et en informer par écrit le comité de course après l'arrivée. (Voir déclaration d'arrivée, 11.2 des IC).

12.1.5 Pour une infraction à l'article 12.1.6, le jury pourra, après instruction, appliquer une pénalité pouvant aller de 4 heures au temps réel de course à la disqualification.

12.1.6. Pour une infraction aux règles 16.6, 16.8, 16.9, 16.10, 16.11,16.12 du chapitre 16 des IC, une pénalité sera appliquée au temps réel de course, modification de RCV 63.1 **(DP)**

13. **TEMPS LIMITES des courses.**

Voir : Annexe parcours

14. **RÉCLAMATIONS, RECONNAISSANCES D'INFRACTION ET DEMANDES DE REPARATION**

14.1. Les divers formulaires (réclamation, reconnaissance d'infraction...) sont disponibles au secrétariat de course à chaque arrivée. Les réclamations et reconnaissances d'infraction doivent y être déposées dans le temps limite du dépôt des réclamations.

14.2 L'heure limite du dépôt des réclamations est :

14.2.1 MARSEILLE – MADERE : 4h00 après l'arrivée au port de Funchal, du bateau réclamant et si l'arrivée de celui-ci est après 20h00 locale, le dépôt de la réclamation doit être fait avant 10h00 locale le lendemain matin ; et le 19 juillet 2024 à 11h00 locale ; cette heure peut être retardée à la discrétion du jury.

14.2.2. MADERE – LE MARIN : 4h00 après l'arrivée au port du Marin, du bateau réclamant et si l'arrivée de celui-ci est après 20 h locale, le dépôt de la réclamation doit être fait avant 10 h locale le lendemain matin ; et le 21 février 2025 à 11h00 locale ; cette heure peut être retardée à la discrétion du jury.

14.2.3. Des avis seront affichés au PC course pour informer les concurrents aussitôt que possible. Les instructions auront lieu dans le local du comité de réclamation.

14.3. Les intentions de réclamation du comité de course ou du comité de réclamation ou du comité technique seront affichées pour informer les bateaux selon la règle 61.1 (b).

14.4. Les infractions aux instructions de course 1.4, 1.5, 10.3, 16, 17.2 ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1(a). Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le comité de réclamation le décide. **(NP)**

14.5. Une demande de réouverture d'instruction doit être déposée :

14.5.1. A MADÈRE : au plus tard 4h00 après affichage de la décision du jury. Cela modifie la règle 66.

14.5.2. A LE MARIN : au plus tard 4h00 après affichage de la décision du jury. Ceci modifie la règle 66.

14.6 Un bateau ayant fait l'objet d'un arrêt pour contrôle ou vérification par un organisme d'état (douanes police, affaires maritimes), pourra après passage au jury obtenir réparation.

14.7 Tout bateau arrivant après l'heure limite de réclamation du 19 juillet 2024 (11h locale) et du 21 février 2025(11 h locale), spécifiée en 14.2.1 ou 14.2.2 devra contacter le jury pour poser réclamation.

15. CLASSEMENT

- 15.1 Il y aura 4 groupes de classement distincts, chaque groupe sera partagé en deux classes les Solitaires et les Doubles :
- ☑ TRANSQUADRA MADÈRE-MARTINIQUE ATLANTIQUE » PERFORMANCE »
 - ☑ TRANSQUADRA MADÈRE-MARTINIQUE ATLANTIQUE » CROISEUR »
 - ☑ TRANSQUADRA MADÈRE-MARTINIQUE MEDITERRANEE » PERFORMANCE »
 - ☑ TRANSQUADRA MADÈRE-MARTINIQUE MEDITERRANEE » CROISEUR »
- 15.2. Le classement général officiel pour chaque série sera déterminé par ADDITION DES TEMPS COMPENSES de chaque voilier sur les étapes ; MARSEILLE à MADÈRE et MADERE au MARIN (Martinique).
En plus, un classement commun, non officiel, tel que défini au 9.1 de l'avis de course sera établi.
- 15.3. Une course suffit pour valider l'épreuve.
- 15.4. Le Calcul temps sur temps est fait selon la jauge IRC 2024.

16. REGLES DE SECURITE

- 16.1. La règle de sécurité applicable suit les prescriptions RSO 1.
- 16.2. Les bateaux sous pavillon français devront être homologués et armés pour la navigation hauturière.
Les bateaux sous pavillon étranger devront être en conformité avec la législation de leur pavillon pour la navigation hauturière.
- 16.3. Chaque bateau devra posséder une VHF fixe avec antenne en tête de mât et un haut-parleur de cockpit.
- 16.4. Chaque bateau devra être équipé de feux de navigation conformes au RIPAM et aux règles RSO. Ils devront être allumés du coucher au lever du soleil.
- 16.5. Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au directeur de course aussitôt que possible par tout moyen à sa disposition.
- 16.6. En cas de dysfonctionnement ou de non fonctionnement de la balise de suivi par satellite fournie par l'organisation, le bateau devra transmettre 2 fois par jour (8h00 et 20h00 TU) par SMS ou e-mail ou autre moyen à la direction de course le nom du bateau, n° de voile, n° de cagnard, date, heure TU, position, cap et vitesse sur le fond (COG & SOG).
- 16.7. Le canal de vacation radio VHF pour le départ de Marseille est, **voir Annexe parcours**, puis le 16 une heure après le départ et veille VHF permanente.
Pour l'arrivée à MADERE lire **Annexe parcours**.
Pour le départ de MADERE et l'arrivée au MARIN, le canal est défini dans **l'Annexe parcours** « MADÈRE au MARIN ».
- 16.8. Chaque bateau doit être équipé d'un téléphone satellite qui devra rester en veille pendant toute la durée des courses.
- 16.9. Chaque bateau doit respecter les articles 5 & 6 de l'avis de course.
- 16.10. « AIS » chaque bateau doit assurer le bon fonctionnement de son transpondeur AIS de 2h00 avant le départ jusqu'à ce qu'il ait fini sa course et soit amarré au ponton
- 16.11. Aux arrivées, aucune personne n'est autorisée à monter à bord avant qu'un membre du corps arbitral ne l'ait fait, sauf urgence immédiate pour question de sécurité. Exception pour interview par le service média de la TQS.
- 16.12. Un **Emargement Départ** et **Arrivée** est institué (lire **Fiche annexe : Procédure d'emargement et de sécurité**).

17. REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT

- 17.1 Le remplacement de l'équipier pour les « doubles » ne sera autorisé que s'il y a l'approbation préalable du Président du Comité de Course et du Directeur de Course. Sauf cas de force majeure, à la discrétion du jury, le changement de skipper n'est pas autorisé.
- 17.2. Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans la validation du « Comité technique ». Les demandes de remplacement doivent être faites au « Comité technique » à la première occasion raisonnable qui les transmettra au président du comité de course.

18. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

18.1. Prescriptions particulières.

Outre les obligations RSO catégorie 1, chaque voilier admis à participer à l'épreuve, devra, en particulier, répondre à l'ensemble des caractéristiques suivantes :

18.1.1. Être équipé d'une balise de suivi par satellite, fournie par l'organisation.

18.1.2. Respecter la réglementation des Affaires Maritimes précisée dans la division 240 relative à l'armement des navires de plaisance ou celle de son pavillon pour les bateaux étrangers.

18.2. Un bateau et son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux instructions de course, à la jauge IRC et aux règles RSO applicables.

18.3. Les TCC utilisés pour le calcul des temps compensés, seront affichés au tableau officiel, le mardi 2 juillet 2024 avant 18 h00 locale.

18.4. Les réclamations concernant les TCC attribués pour le calcul des temps compensés sont admises jusqu'au mercredi 3 juillet 2024 à 10 h00 locale.

18.5. Le plombage du radeau et de la réserve d'eau potable sera fait aux ports de départ.

18.6. Au port les bateaux devront arborer dans l'ordre défini par l'organisateur les pavillons fournis ainsi que son pavillon national sur un mâtèreau.

18.7. Règle de courtoisie maritime. Au niveau de la barre de flèche tribord, le pavillon du pays d'accueil sera arboré.

18.8. Chaque bateau doit être en conformité le mardi 2 juillet à 12H00 locale heure de fin des contrôles.

19. DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques (voir la règle 4 des RCV, 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 régata, aussi bien avant, pendant, qu'après la régata.

Seule la Direction de Course est habilitée à déclencher les recherches en mer, selon les procédures internationales.

Le président du comité de course :
Guy Toureaux

Le président du comité de réclamation :
Marc Bouet

Le président du comité technique :
Yves-Marie Leroux