



**SANT HERNOT YACHT CLUB**  
SHYC [48.10,7 N - 4.33,2 W]

## *PEN HIR CUP*

*régate des vendredi 22 et samedi 23 août août 2014*

### **FICHE COURSE**

#### **1. REGLES APPLICABLES :**

- a) Les RIR, l'avis de course, la fiche course.
- b) Avant la course, briefing obligatoire pour expliquer le déroulement de la régata.

#### **2. PROGRAMME DES COURSES**

Briefing obligatoire le vendredi 22 à 9 h 30 au local du SHYC.

Deux manches seront courues : Morgat – Camaret le 22 août, Camaret – Morgat le 23 août.

L'heure prévue pour le signal d'avertissement sera annoncée au briefing.

Résultats et remise des prix le samedi 23 août vers 18 h 30 salle Kador à Morgat.

#### **3. LES PARCOURS**

##### **a) Localisation de la zone de course,**

Le parcours sera indiqué au briefing suivant les conditions météo, entre les possibilités suivantes :

1<sup>ière</sup> manche :

Départ Anse de Morgat – Arrivée Anse de Camaret. On laissera à tribord les marques suivantes :

- Parcours 1 : Basse Vieille – Parquette – Bouée Swansea (environ 24 M)
- Parcours 2 : Basse Vieille – Bouée Swansea (environ 20 M)
- Parcours 3 : Basse Vieille (environ 18 M)
- Parcours 4 : Bouée Swansea (environ 18 M)
- Parcours 5 : Aucune marque, (environ 16 M)

Pour tous ces parcours les skippers prendront soin de s'éloigner des dangers du Cap de la Chèvre, de la Baie de Dinan et des pointes de Pen-Hir et du Toulinguet.

2<sup>ième</sup> manche :

Départ Anse de Camaret – Arrivée Anse de Morgat. On effectuera un des parcours définis pour la première manche mais en sens inverse, en laissant les mêmes marques à bâbord.

En cas d'annulation de la 1<sup>ière</sup> manche, la 2<sup>ième</sup> manche pourra être maintenue ou courue le lendemain entre des bouées en Baie de Douarnenez. La position des bouées sera donnée au briefing de la 2<sup>ième</sup> manche dont le lieu et l'heure seront indiqués lors de l'annulation de la 1<sup>ière</sup> manche.

En cas d'impossibilité de courir la 2<sup>ième</sup> manche le deuxième jour, la 2<sup>ième</sup> manche pourra être reportée de 24 h ou annulée.



**b) Description de la ligne de départ et de la ligne d'arrivée,**

- Les lignes de départ seront établies dans l'anse de Morgat pour la première manche et dans l'anse de Camaret pour la deuxième manche, entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de Course et la bouée rouge du SHYC portant un pavillon orange.
- Suivant la direction du vent une bouée de dégagement pourra être mouillée après la ligne de départ. Son emplacement sera indiqué au briefing.
- Les lignes d'arrivée seront établies dans l'anse de Camaret pour la première manche et dans l'anse de Morgat pour la deuxième manche, entre les deux mêmes marques que la ligne de départ, le bateau du Comité de Course portant en outre un pavillon bleu.

**c) Procédure de départ.**

Temps	Signal	Pavillons	Signal sonore	VHF canal 72
8 mn	Avertissement	Guidon du SHYC hissé	Coup bref	« 8 mn »
4 mn	Préparatoire	Pavillon P hissé	Coup bref	« 4 mn »
1 mn	1 mn avant départ	Pavillon P affalé	Coup long	« 1 mn »
0 mn	Départ	Guidon du SHYC affalé	Coup bref	« 5,4,3,2,1, départ »

Les bateaux doivent effectuer le parcours conformément au schéma en franchissant la ligne de départ après le signal de départ. Un bateau qui ne franchira pas cette ligne dans les 5 minutes après ce signal sera classé abandon (DNF).

**d) Description des marques,**

- Bouée de dégagement : Bouée cylindrique jaune.
- Basse Vieille : bouée de danger isolé (48°08.2 N, 4°35.6 W) à laisser à tribord pour la première manche, à bâbord pour la deuxième manche.
- Tourelle de la Parquette : tourelle octogonale peinte de bandes blanches et noires en diagonale (48°15.9 N, 4°44.2 W) à laisser à tribord pour la première manche, à bâbord pour la deuxième manche.
- Bouée Swansea Vale : bouée de danger isolé (48°18.3 N, 4°38.7 W) à laisser à tribord pour la première manche, à bâbord pour la deuxième manche.

#### **4. CHANGEMENT DE PARCOURS**

La procédure du changement de parcours éventuel sera expliquée pendant le briefing.

En cas de parcours réduit, une ligne d'arrivée peut-être établie entre une marque à contourner et le mat du bateau Comité arborant le pavillon S.

#### **5. PENALITES ET LITIGES**

Les décisions de l'arbitre et des observateurs sur l'eau et à terre sont sans appel.

L'arbitre affichera les numéros des bateaux disqualifiés (départ (OCS), parcours, incidents et litiges).

##### **5.1. PENALITES**

- Si l'arbitre ou un observateur constate un incident, il hèle le concurrent en donnant son numéro, donne un coup de trompe et pointe dans sa direction un pavillon rouge ou le pavillon du SHYC. La pénalité de 1 tour doit être effectuée le plus rapidement possible après l'incident selon la procédure suivante :
  - S'écarter tout d'abord des autres bateaux, puis effectuer un tour comprenant un virement de bord et un empannage, ou,
  - Abandonner si l'incident a occasionné un dommage ou une blessure.
- Si la pénalité n'est pas effectuée, le bateau sera disqualifié (DSQ).

##### **5.2. GESTION DES LITIGES A TERRE**

Les litiges seront traités au local du SHYC, dans les 30 minutes environ après l'arrivée du dernier concurrent. La présence des concurrents concernés par le litige est obligatoire.

Décisions possibles :

- pas de règle enfreinte.
- règle enfreinte, disqualification (DSQ).

#### **6. ABANDON**

En cas d'abandon, les concurrents doivent prévenir un membre de l'organisation sur l'eau ou en arrivant à terre et remettre immédiatement leur cagnard numéroté.

#### **7. CLASSEMENT**

Le classement sera établi selon la formule du temps sur temps. Le système de classement utilisé sera le suivant :

- Pour chaque course, le 1<sup>er</sup> recevra 1 point, le 2<sup>ème</sup> 2 points, etc ...
- Les bateaux OCS, DNF, DSQ recevront un nombre de points égal au nombre d'inscrits plus 1.
- Le classement général sera l'addition des points obtenus dans chaque course, le vainqueur étant celui ayant le moins de points.
- Départage des ex-æquo : nombre de meilleures places et si besoin, classement de la dernière course.

**Avertissement :**

La préfecture nous demande d'attirer l'attention des chefs de bord sur l'importance du port effectif d'un vêtement à flottabilité intégrée par chaque équipier afin de diminuer les risques de noyade en cas de chute en mer.

Le port de la brassière de sécurité est fortement recommandé par l'organisation, quelles que soient les conditions météo. Il est rappelé qu'il est de la responsabilité du skipper de prendre cette décision et de s'assurer que ses équipiers portent leur brassière. Il est également de sa responsabilité de juger s'il a, lui-même comme ses équipiers, l'équipement et l'expérience suffisante pour effectuer le parcours prévu et participer à la course, ou rester en course si les conditions de mer ou de météo venaient à changer.

L'organisation rappelle aux participants l'obligation de respecter les dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer et notamment que leur participation à la régate ne confère aucune priorité particulière à l'égard des autres navires ou embarcations se trouvant sur le plan d'eau.

Les bateaux doivent être équipés pour la navigation côtière suivant la réglementation, et doivent avoir notamment le matériel de sécurité obligatoire pour la navigation à moins de 6 milles d'un abri. Tous les bateaux devront disposer d'un moteur auxiliaire et d'une réserve de carburant pour les manœuvres de port et être autonomes en cas d'absence de vent.

La VHF, Canal 72, sera utilisée pour les communications entre l'organisation, l'arbitre ou les observateurs et les concurrents, notamment pendant la procédure de départ, lors de modifications de parcours ou d'incidents. Mais il est rappelé que pendant la course chaque bateau doit maintenir une veille sur le canal 16.

Au cours du briefing un numéro de téléphone portable de sécurité sera de plus indiqué.

