

# Règlements de course

## CVS

<b>Préparé par</b>	Carl Chamberland
<b>Vérifié par</b>	Claude Chamberland
<b>Date</b>	2021-05-23
<b>Version</b>	2021-00

**Note : Tout retrait, ajout ou modification à ces règles seront annoncés à la rencontre des barreaux. Les règles sont établies en début de saison et non modifiables, à moins d'une motion spéciale des membres du comité de course.**

### 1. Généralités

#### 1.1. Comportement amical

Le CVS organise des courses dans un cadre amical. Le but est de faire la promotion de la voile en offrant la possibilité aux membres de participer à un championnat annuel. Le CVS insiste sur le cadre amical et prône une bonne conduite sportive de la part des participants afin de favoriser l'intérêt des membres du club envers cette activité.

#### 1.2. Responsabilité

Le championnat ainsi que chacune des courses sont sous la responsabilité du comité de course CVS, supervisé par le commodore.

#### 1.3. Règles de course

Les règles de course adoptées sont la dernière révision des règles ISAF en vigueur (2021-2024). En cas de conflit entre les règles de course CVS et ISAF, les règles CVS ont préséance.

#### 1.4. Instructions spéciales

Les instructions spéciales et les modifications apportées à ces instructions seront affichées sur le tableau de la régata. Il est de la responsabilité des barreaux de vérifier le tableau de régata. Si le tableau de régata n'est pas utilisé, les instructions spéciales seront communiquées par le commodore lors de la réunion des barreaux.

#### 1.5. Réunion des barreaux

Cette réunion est organisée par le comité de course avant la mise à l'eau. Elle a pour but de transmettre des informations particulières concernant le championnat ou les règles de courses.

## 1.6. Système de handicaps :

### 1.6.1. Classe A (Catamarans)

La classe A utilise le système SCHRS. Lors de l'inscription, un bateau est enregistré selon sa configuration pour tout le championnat. Ex : un bateau enregistré avec spinnaker aura le handicap spinnaker pour tout le championnat. Un bateau faisant une course avec une seule personne à bord verra son handicap réduit pour la course en question. La pénalité pour embarcation solitaire est calculée et mis à jour lors du calcul des handicaps, voir tableau des handicaps pour l'année en cours.

### 1.6.2. Classe B (Monocoques)

La classe B utilise le système SLVYRA. Lors de l'inscription, un bateau est enregistré selon sa configuration pour tout le championnat.

### 1.6.3. Révision des handicaps

Les handicaps seront mis à jour au besoin, selon les dernières révisions des systèmes SCHRS et SLVYRA.

## 1.7. Enregistrement d'équipage

Les équipages doivent enregistrer deux (2) barreaux par numéro de voile pour la durée complète du championnat. L'échange des rôles est permis entre les deux barreaux enregistrés d'une course à l'autre. Advenant l'absence d'un des deux barreaux, un équipier remplaçant est permis, mais le barreur enregistré devra assurer la position de barreur pour que le bateau course sous le même numéro de voile au championnat. Si ce n'est pas le cas, un nouveau bateau sera automatiquement inscrit au championnat, portant le suffixe "a", ex : voile 5050a.

## 2. Sécurité

### 2.1. Équipement individuel

Le port de la ceinture de sécurité (VFI) est obligatoire en tout temps lors des courses sous la direction du CVS. Un équipage fautif se verra attribué un pointage "DSQ" pour la course en question.

### 2.2. Équipements obligatoires

Les équipements suivants doivent se retrouver sur les embarcations participant aux courses sous la direction du CVS.

Classe A :

- Vêtement de flottaison de taille appropriée (VFI, voir section équipement individuel).
- Ligne flottante de 15 m minimum.
- Dispositif de propulsion manuel, ou ancre fixée à un câble d'au moins 15 m.
- Dispositif de signalisation sonore (sifflet), un (1) par personne.

Classe B : Tous les équipements prescrits par le *Guide de sécurité nautique* de Transport Canada

### 3. Parcours

#### 3.1. Bouées CVS

Les bouées du CVS sont des barils flottants de couleur jaune. Ils sont identifiés CVS et numérotés de 1 à 6.



Figure 1: Position approximatives des bouées CVS

#### 3.2. Identification du parcours

Les parcours sont déterminés lors de la réunion des barreurs. Lorsque les conditions ne le permettent pas, les parcours peuvent être définis sur l'eau par le comité de course. Dans ce cas, il est de la responsabilité des équipages de passer à proximité du bateau comité pour s'informer.

#### 3.3. Contournement des bouées

Les bouées du parcours doivent être laissées à bâbord du bateau en course, aucun contournement renversé n'est permis. Advenant le cas d'un contournement renversé, un bateau qui effectue un contournement fautif se verra attribué un pointage DNF.

### 3.4. Géométrie de parcours

Le CVS utilise des parcours standards de type W "Saucisse" de 2, 4 ou 6 bouts.

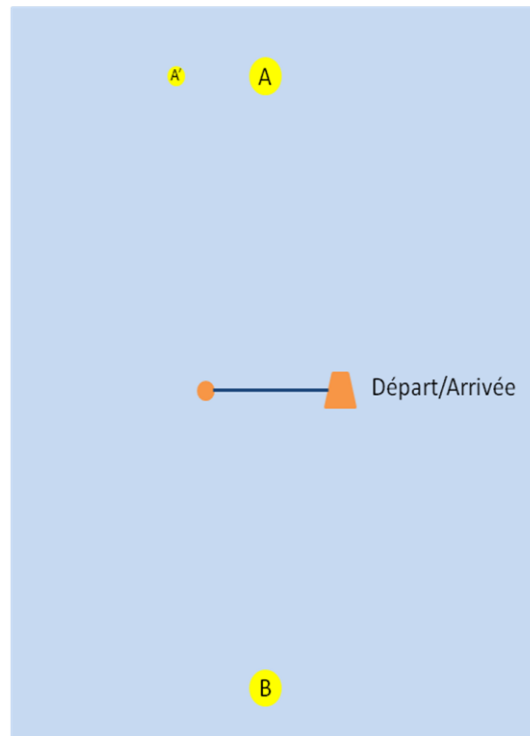


Figure 2: Parcours de type W

Numéro de parcours	Parcours	Départ et Arrivée
W2	S A B F	Près
W4	S A B A B F	Près
W6	S A B A B A B F	Près

S : Départ "START" et F : Arrivée "FINISH"

Il est possible de retrouver une bouée A' après la bouée A. Cette bouée est un dispositif de sécurité pour écarter la flotte des bateaux en approche de la bouée A. La bouée A' doit être contournée comme une bouée régulière.

## 4. Procédure de course

### 4.1. Identification

Il est de la responsabilité de chacun des équipages de passer à proximité du bateau comité pour que celui-ci note le numéro de voile du bateau.

### 4.2. Départ

#### 4.2.1. Ligne de départ

La ligne de départ se situe entre les bouées A et B, typiquement à mi-chemin. La ligne est virtuelle et est située entre le mât du bateau comité et la bouée de départ opposée "Pin". Le bateau comité est toujours placé du côté tribord de la ligne de départ. Les participants doivent couper la ligne de départ avec le bateau comité à tribord et la "Pin" à bâbord.

#### 4.2.2. Procédure de départ, drapeaux et signaux sonores

Signal	Drapeau	Minutes avant Départ	Signal sonore
Attention	Club	Plus de 5	Plusieurs signaux courts
Avertissement	Club	5	1 Long signal
Préparation	Bleu	4	1 signal
1 minute	Aucun	1	Aucun
Départ	Club	0	1 Signal

#### 4.2.3. Bouées d'écartement

Le bateau comité peut placer une bouée d'écartement. Cette bouée a pour but de protéger le bateau comité et agit comme une prolongation de celui-ci. Il est donc interdit de passer entre la bouée d'écartement et le bateau comité. Le cas échéant, le bateau fautif se verra attribué le pointage DSQ.

#### 4.2.4. Règle de la minute

Lorsque la séquence de départ arrive dans la dernière minute du compte à rebours (drapeau bleu descendu), les bateaux en amont de la ligne doivent contourner la ligne par les extrémités (bateau ou "Pin") pour rejoindre la zone de départ. Il n'est pas permis de couper la ligne en direction de la bouée B (à l'envers) dans la dernière minute. Un bateau fautif se verra attribué un pointage DNS.

#### 4.2.5. Franchir la ligne de départ et d'arrivée

La ligne est franchie lorsque le point le plus avancé du bateau coupe la ligne. Pour un bateau sans spinnaker, ce point est typiquement l'étrave du bateau. Pour un bateau avec Spinnaker monté sur tangon fixe, ce point est généralement l'extrémité avant du tangon. Ceci est valide lors du départ et de l'arrivée.

#### 4.2.6. Rappels

##### 4.2.6.1. Rappel individuel

Lors d'un rappel individuel, le bateau comité lèvera le drapeau de rappel individuel (voir la section signalisation), émettra 1 signal sonore et nommera le ou les numéros de voile des bateaux fautifs. Il est de la responsabilité de l'équipage de comprendre sa faute et reprendre son départ. Le comité de course n'a pas la responsabilité de s'assurer que le bateau fautif a bien compris sa faute. Un bateau fautif ne reprenant pas son départ correctement se verra attribué un pointage DNS.

##### 4.2.6.2. Rappel général

Lors d'un rappel général (plus de 4 bateaux avec un départ prématuré) le bateau comité lèvera le drapeau de rappel général (voir la section signalisation) et émettra 3 signaux sonores. Lors d'un tel rappel, la séquence de départ recommence automatiquement au 4 minutes (Voir procédure de départ).

##### 4.2.6.3. Reprise de départ

Lors d'un rappel général ou individuel, un bateau ayant commis un départ prématuré doit reprendre son départ. Il est interdit de couper la ligne de départ en direction de la bouée B (à l'envers). Le bateau doit contourner le bateau comité ou la "Pin" par les extrémités afin de reprendre le départ. Les départs de type "Dip start" ne sont pas tolérés. Un bateau fautif se verra attribué le pointage DNS.

#### 4.3. Arrivée :

##### 4.3.1. Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est située au même endroit que la ligne de départ et doit être franchie dans la même direction que le départ a été donné. Le bateau comité se situe toujours à l'extrémité tribord de la ligne d'arrivée.

##### 4.3.2. Interdiction de franchir la ligne

Lors d'un parcours à plusieurs tours (W4 et W6), les bateaux ne peuvent couper à travers la ligne d'arrivée en cours de course. La ligne peut seulement être franchie pour effectuer l'arrivée. Un bateau fautif se verra attribué le pointage DNF.

##### 4.3.3. Limite de temps

Le temps limite pour franchir la ligne d'arrivée est de 20 minutes suite à l'arrivée du premier bateau. Un jugement raisonnable peut être appliqué par le comité de course pour étendre de quelques minutes la limite de temps.

## 5. Validité d'une course

### 5.1. Conditions pour lancer une course :

#### 5.1.1. Minimum de participants

Un minimum de 5 bateaux est requis pour lancer une course. Si le nombre minimum de participants n'est pas rencontré, la course en question sera annulée.

#### 5.1.2. Brise minimale

Un minimum de vent est requis pour lancer une course, ce minimum est à la discrétion du comité de course selon les conditions au moment de la course.

### 5.2. Conditions pour comptabiliser une course :

#### 5.2.1. Minimum de participants

Un minimum de 5 bateaux doivent franchir la ligne d'arrivée dans la limite de temps pour qu'une course soit jugée valide, autrement cette course sera annulée.

#### 5.2.2. Mobilité des bateaux

Au moins un (1) bateau doit avoir franchi la bouée A dans les 15 minutes suivant le départ d'une course. Autrement, la course sera annulée.

#### 5.2.3. Annulation de course

Le comité de course peut décider d'annuler une course à tout moment et sans justifications. Lorsqu'une course est annulée, aucun pointage n'est inscrit au championnat.

## 6. Pointage

### 6.1. Système de pointage proportionnel

Le CVS utilise un système de pointage proportionnel.

<b>Position</b>	<b>Pointage</b>
Positions	Pointage égal à la position d'arrivée compensé par le handicap.
DNF ("DID NOT FINISH" – NON-TERMINÉ)	Pointage égal au nombre de bateaux ayant pris le départ plus 1
DNS ("DID NOT START" – NON-PARTI)	Pointage égal au nombre de bateaux ayant pris le départ plus 2
DSQ ("DISQUALIFIED" – DISQUALIFIÉ)	Pointage égal au nombre de bateaux ayant pris le départ plus 4
RND ("REDRESS GIVEN" – REDRESSEMENT)	Selon décision du commodore, une demande de redressement doit être soumise au comité de course (voir section redressement de pointage).

## 6.2. Championnat

Un championnat est un cumulatif de courses. Les points sont comptabilisés et les positions provisoires ou finales sont ordonnées en fonction du plus petit pointage.

## 6.3. Course retirée "Throw out"

À tous les quatre (4) courses du championnat, une (1) course est exclue du championnat. La course exclue sera toujours le pointage le plus élevé inscrit au cumulatif. Les pointages DSQ ne peuvent être exclus lors de ce processus. Un minimum de quatre (4) courses sont nécessaires pour effectuer un premier "Throw out".

## 6.4. Bris d'égalité

En cas d'égalité, le comité de course du CVS utilisera la procédure suivante afin de briser l'égalité entre les participants.

- **Premièrement** : Le plus de première positions, deuxièmes, troisièmes, etc.
- **Deuxièmement** : Comparaison des courses, qui a remporté le plus de courses sur l'autre.
- **Troisièmement** : Temps cumulatif, le plus bas en temps compensé.
- **Finalement** : Celui qui a battu l'autre dans la dernière course.

## 6.5. Départ prématuré

Un départ prématuré non repris se verra attribué un pointage DNS. Voir la section des rappels pour le recouvrement de départ.

## 6.6. Mauvais parcours

Un bateau ayant parcouru un mauvais parcours se verra attribué le pointage DNF.

## 6.7. Abandon de course

Un bateau décidant d'abandonner une course se verra attribuer un pointage DNF. Dans la mesure du possible, celui-ci doit aviser le bateau comité de son intention d'abandonner une course. Lorsqu'un bateau décide d'abandonner avant le départ, celui-ci se verra attribuer un pointage DNS.

# 7. Pénalités

## 7.1. Contact avec une bouée

Les contacts avec les bouées de course sont interdits, un bateau fautif devra effectuer un tour complet sur lui-même (360) avant la prochaine bouée.

## 7.2. Collision entre bateaux

Si un bateau bâbord amure entre en collision avec un bateau tribord amure, le bateau fautif se verra attribuer un DSQ. Pour toutes autres collisions, le bateau fautif doit effectuer un tour complet sur lui-même (360) avant la prochaine bouée.

## 7.3. Toute autre pénalité

Un bateau commettant une infraction aux règles ISAF ou CVS doit effectuer un tour complet sur lui-même (360) avant la prochaine bouée.



## 7.4. Correction de pénalité

### 7.4.1. Témoin

Lors de la correction d'une pénalité, il est préférable que le bateau fautif annonce à un bateau à proximité sa manœuvre afin d'avoir un témoin.

### 7.4.2. 360 degrés

La correction de pénalité se faisant un tour complet sur soi-même. Un tour complet est constitué d'un (1) virement de bord et d'un (1) empannage. Les deux manœuvres doivent être exécutées à la suite de l'autre avant la prochaine bouée. Lors de l'exécution de la manœuvre de recouvrement de pénalité, le bateau fautif doit se tenir à l'écart, il ne peut nuire à quiconque sur le parcours sous peine d'invalider son recouvrement et forcer une nouvelle pénalité.

### 7.4.3. Pénalité de non-correction

Un bateau ne recouvrant pas sa pénalité se verra attribué un pointage DNF. Il est aussi possible pour le bateau fautif de refuser la pénalité, celui-ci s'expose à un risque de protêt. Dans ce cas le bateau fautif n'a pas à corriger sa faute et les partis impliqués dans la faute devront s'expliquer devant le comité de protêt.

## 8. Protêt

### 8.1. Signalement de protêt

Lors d'une infraction aux règles, le bateau fautif doit être prévenu et si celui-ci décide de ne pas corriger sa faute, alors les bateaux en litiges peuvent signaler un protêt. Afin de signaler son intention de protester au comité de course, un drapeau rouge doit être hissé et visible lors du passage de la ligne d'arrivée. Sans drapeau, aucun protêt n'est admissible.

### 8.2. Soumission d'un protêt

Tous les protêts doivent être soumis au comité de protêt par avis verbal dans les 30 minutes suivant l'arrivée du bateau comité au club. Les litiges seront tranchés le jour même par le comité de protêt.

#### 8.2.1. Frais associés

Les protêts doivent être justifiables et sérieux, ainsi, un équipage protestant qui perd son protêt devra payer 5\$ au Club Social du CVS.

### 8.3. Décision du litige

#### 8.3.1. Bateau faisant l'objet du protêt, non-coupable

Si le bateau fautif est reconnu non-coupable à la suite de la décision du comité de protêt, celui-ci se verra attribué son pointage en fonction de sa position à l'arrivée. Le bateau protestant devra payer le frais associé.

#### 8.3.2. Bateau faisant l'objet du protêt, coupable

Si le bateau fautif est reconnu coupable, celui-ci se verra attribué un pointage DSQ.

#### 8.4. Membres du comité de protêt

Les membres du comité de protêt sont les suivants :

- Carl Chamberland
- Conrad Chevalier
- Martin Provencher

Si l'un des membres est impliqué dans un protêt, il ne peut participer au jugement par la nature du conflit d'intérêt.

#### 8.5. Redressement de pointage

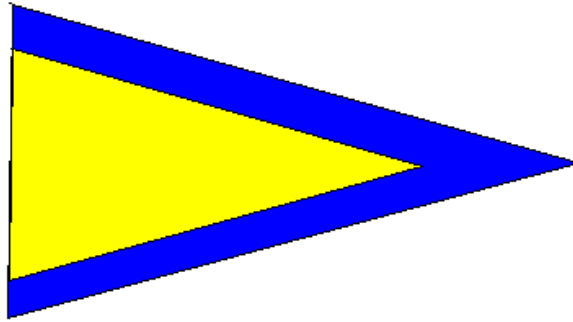
Une demande de redressement de pointage pour avoir porté secours à un bateau étant en danger doit être soumise selon la même formule qu'un protêt et sera jugé par le commodore de course.

### 9. Membres du comité de course

<b>Rôle</b>	<b>Nom</b>
Commodore de course	Conrad Chevalier
Vice-Commodore de course	Patrick Bourgeois
Responsable Classe A	Carl Chamberland
Responsable Classe B	Olivier Blanc

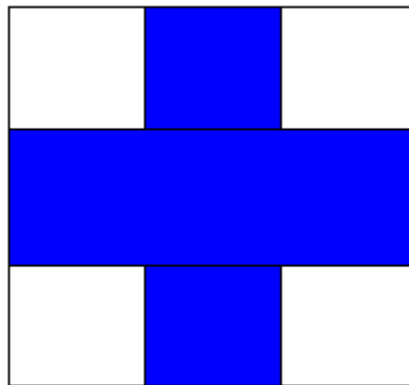
## 10. Signalisation

### 10.1. Rappel général



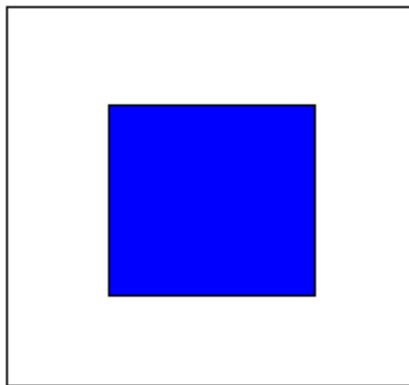
*Figure 3: Drapeau rappel général*

### 10.2. Rappel individuel



*Figure 4: Drapeau rappel individuel*

### 10.3. Parcours raccourci



*Figure 5: Drapeau parcours raccourci*

10.4. Course retardée

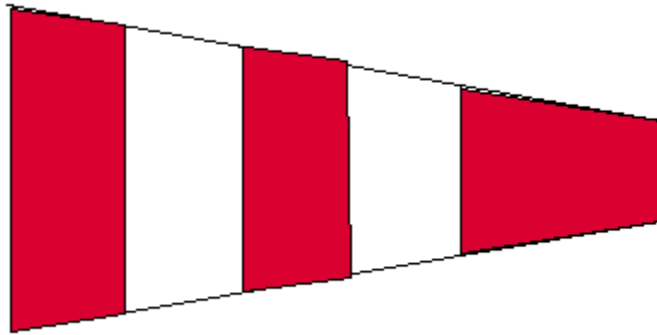


Figure 6: Drapeau course retardée

10.5. Course abandonnée

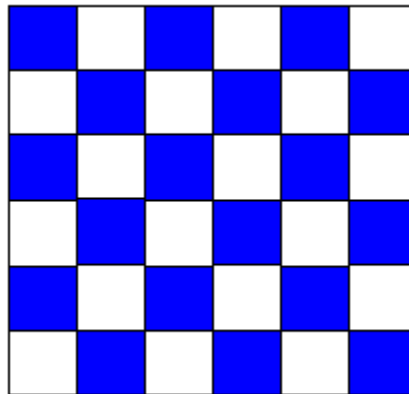


Figure 7: Drapeau course abandonnée

10.6. Club de Voile Sansoucy CVS



Figure 8: Drapeau Club de Voile Sansoucy CVS