



Instructions Générales de Courses

Nom de l'épreuve : **CATAGLENN**

Dates complètes : **19 et 20 septembre 2015**

Lieu : **Baie de la Foret, Archipel des Glénan**

Autorité Organisatrice : **Centre Nautique de Fouesnant Cornouaille 29050**

Préambule

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

Les concurrents (chaque membre de l'équipage) résidant en France doivent présenter au moment de leur inscription les licences F.F.Voile valides, portant le cachet médical et accompagnées d'une autorisation parentale pour les mineurs.

Les concurrents étrangers devront justifier d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 1,5 million d'€uros. Ils doivent également apporter la preuve qu'ils sont en règle avec leur Autorité Nationale ou présenter une licence FFVoile valide.

Les responsables des bateaux portant une publicité individuelle doivent présenter une autorisation valide délivrée par la Fédération Française de Voile.

Une étape constitue une course ou peut être constituée d'une séquence de courses (étapes intermédiaires).

1 REGLES.

1.1 La régata sera régie par:

- les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (2013/2016),
- les règles d'Equipement des Voiliers (REV) en cours de validité,
- les règles de classe, sauf l'une quelconque d'entre elles si elle est modifiée par les présentes Instructions Générales de Course (IGC),
- l'Avis de Course,
- les présentes IGC, et leurs éventuels avenants,
- les Instructions Particulières d'Etape (IPE),

La langue officielle de l'épreuve est le Français.

1.2 Les règles de course modifiées par les présentes Instructions Générales de Course sont : Signaux de course, 28.1, 29.1, 30.1, 30.2, 30.3, 32, 35, préambule du chapitre 4, 44.2, 60.1.a, 61.1.b, 61.3, 62, 63.1, 66, A4 et A5. Les règles de classe modifiées sont les règles de jauge.

1.4 Règle de protection de l'environnement: un bateau ne doit jeter aucun débris dans l'eau. Les débris peuvent être déposés à bord des bateaux d'accompagnement ou des bateaux de l'organisation.

2 AVIS AUX CONCURRENTS.

Les avis aux concurrents sont affichés sur le(s) tableau(x) officiel(s) dont 1'(les) emplacement(s) est (sont) précisé(s) en IPE.

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE.

3.1 Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard une heure avant le premier départ prévu, le jour de son entrée en vigueur, sauf tout changement dans le programme des étapes qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

3.2 Briefing des concurrents. Un briefing coureur se déroulera au plus tard une heure avant le signal d'avertissement du jour, à moins d'une planification différente dans les IPE. Un membre de chaque équipage a l'obligation d'assister à ce briefing.

4 SIGNAUX FAITS A TERRE.

4.1 Mât de Pavillon. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons dont l'emplacement est précisé en IPE.



4.2 Signaux.

- Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'amenée de l'Aperçu, sauf délai différent précisé en IPE. Ceci modifie Signaux de course.
- Le pavillon "Aperçu" sur "H" avec deux signaux sonores (un signal sonore lors de l'amenée) signifie : "La course est retardée, il est interdit aux concurrents de se mettre à l'eau ; le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 30 minutes après que l' "Aperçu" sur "H" aura été amené. Ceci modifie "Signaux de Course ».
- Quand le pavillon Y est envoyé à terre, la règle 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau. Ceci modifie le préambule du chapitre 4.

5 PROGRAMME DES COURSES.

5.1 Les courses (étapes) sont prévues selon le programme précisé en annexe. Le nombre d'étapes prévues au programme est indiqué en annexe. Cependant le nombre d'étapes courues est laissé à l'appréciation du Comité de Course qui pourra, en fonction des conditions météorologiques ou de toutes autres considérations de sécurité ou d'impératifs liés à l'organisation générale, modifier le programme initial.

5.2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est précisée dans les IPE.

5.3 Quand il y a eu un long retard et que plus d'une course (ou séquence de courses) seront disputées le même jour, le signal d'avertissement de la première course et de chaque course à suivre sera fait aussitôt que possible. Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore pendant cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

5.4 Le dernier jour de la régates, aucun signal d'avertissement ne sera donné après l'heure précisée dans les IPE.

6 PAVILLON(S) DE CLASSE.

Le(s) pavillon(s) de classe est (sont) défini(s) en annexe.

7 ZONES DE COURSE.

L'emplacement de la zone de course globale est précisé en annexe.

8 LES PARCOURS.

8.1 Description.

(i) Les parcours sont décrits par les Instructions Particulières d'Etape (IPE) qui préciseront l'ordre dans lequel les marques doivent être passées ou contournées, le côté requis de chaque marque, ainsi que la longueur approximative du parcours. Cependant, le Comité de Course peut, s'il le juge opportun, mettre en place d'autres parcours que ceux qui sont décrits dans les IPE. Ces parcours sont impérativement calés sur les marques décrites au paragraphe 9 des IPE.

(ii) Quand le comité de course peut choisir entre plusieurs parcours, les signaux identifiant le parcours à effectuer sont indiqués par les Instructions particulières d'Etape. Le signal identifiant le parcours à effectuer sera envoyé sur le bateau comité avant, ou au plus tard avec le signal d'Avertissement.

(iii) Le comité de course peut réduire ou annuler à toute marque de parcours (modification de RCV32). Voir également les articles 8.5, 13.3, 24.2 et 24.3 des IGC.

8.2 Marque de dégagement.

- L'envoi du pavillon "D" sur le bateau Comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement (voir § 9 des IGC). 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 contourner à Tribord. L'absence de pavillon VERT signifie que la bouée de dégagement est à contourner à Bâbord. Ceci modifie Signaux de course.

8.3 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du comité de course pourra afficher le cap compas approximatif du premier bord du parcours et mettra en place le signal précisé en annexe identifiant le parcours à effectuer.

8.4 Quand il y a une porte, les bateaux doivent passer entre les marques formant la porte depuis la direction de la marque précédente et contourner l'une des marques de la porte.

8.5 Réduction de parcours après le départ. Voir également les articles 8.1.iii, 13.3, 24.2 et 24.3 des IGC.

(i) Hormis les conditions de l'article 8.1 (iii), application de la règle 32 des RCV.

(ii) Le pavillon "Orange" envoyé sur le bateau comité signalant la réduction de parcours signifie : "Un nouveau départ peut être donné à cette marque, les concurrents devront alors terminer le parcours tel que défini initialement".



(iii) Pour le classement de l'étape globale les temps des étapes partielles seront alors cumulés.

(iiii) **POINTAGE OFFICIEL AUX MARQUES.**

Aux marques comportant un astérisque (*) dans les IPE, si un bateau du comité de course arborant le pavillon Z (modification des signaux de course) se tient près de la marque du côté parcours, (la marque gardant son côté requis), il effectue un pointage officiel des concurrents. Le bateau comité pourra émettre des signaux sonores répétitifs à l'approche des concurrents.

Si après le passage de cette marque la course ne peut être terminée normalement (pour n'importe quelle raison), le pointage effectué à cette marque sera compté comme ordre d'arrivée de la course.

Le parcours sera alors défini entre la ligne de départ utilisée et la dernière ligne de pointage officiel devenant la ligne d'arrivée de la course.

En conséquence :

1 : Les concurrents devront franchir la ligne définie entre la marque et le mat de référence du bateau comité (modification de RCV 28), le pointage sera effectué en application de la définition de Finir des RCV.

2 : Les concurrents devront continuer leur course.

Si par la suite, le Comité de course décide d'arrêter la course (pour n'importe quelle raison) il arbore les pavillons Aperçu sur S (modification des signaux de course) signifiant :

La course est arrêtée, le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée ; tout événement susceptible de donner lieu à une réclamation (entre concurrents ou concurrents et comité) survenant après le passage de cette ligne ainsi validée comme ligne d'arrivée de la course sera réputé être survenu alors que les bateaux concernés ne sont plus en course.

Le comité de course pourra confirmer ces indications par V.H.F, mais l'absence d'information par VHF, l'échec même partiel ou la mauvaise qualité de la réception/ transmission du signal radio, ou encore le moment choisi pour transmettre ces indications ne pourra donner lieu à une demande de réparation. Ceci modifie la RCV 62.1 (a)

8.6 Cartes du parcours.

Il est de la responsabilité des équipages de se procurer les documents officiels ou logiciels nécessaires à la navigation et mentionnés en annexe, à titre indicatif (référence, date de validité).

9 MARQUES.

Toutes les marques sont définies par les Instructions Particulières d'Etape IPE.

Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque tel que prévu dans le § 13.2 des IGC.

10 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES.

Les zones éventuellement considérées comme des obstacles sont définies en IPE.

11 LE DEPART.

11.1 Procédure. Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26, avec le signal d'avertissement envoyé 5 minutes avant le signal de départ.

11.2 Description de la ligne de départ. Sauf définition différente en IPE, la ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et par le côté parcours de la marque de départ précisée au § 9 des IGC, à l'extrémité bâbord.

En cas de difficulté, le bateau comité de course pourra maintenir sa position sur la ligne à l'aide du moteur.

11.3 Position de la ligne de départ. Elle est définie dans les Instructions Particulières d'Etape (IPE). Le comité de course se réserve le droit de modifier cette position. Les concurrents en seront informés par l'envoi sur le bateau comité du pavillon "L" qui signifie "La position de la ligne de départ est déplacée, suivez ce bateau en convoi" (modification de signaux de course). Ce convoi doit être effectué à proximité du bateau comité. Le non-respect de cette consigne pourra entraîner pour l'équipage concerné une disqualification.

La procédure de départ débutera 5mn après l'amenée du pavillon "L".

- Cette nouvelle ligne de départ sera matérialisée par une bouée et le mât portant le pavillon du club (ou celui indiqué dans les IPE) sur le bateau comité de course.

Le parcours est alors, hors une éventuelle bouée de dégagement, constitué des seules marques du parcours initial qui rapprochent de la ligne d'arrivée.

11.4 Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ en s'en tenant à au moins 100 mètres.

11.5 Sauf délai différent précisé en annexe, un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après



son signal de départ recevra du comité de course le score correspondant à DNS. Ceci modifie les règles A4 et A5.

11.6 Quand un bateau viseur intervient dans le prolongement de la ligne de départ, il constitue un obstacle et aucun bateau ne peut naviguer entre lui et la marque de départ depuis son signal préparatoire jusqu'au signal de départ, ni passer entre lui et la marque pour revenir prendre le départ conformément à la règle 30.1 ainsi modifiée.

12 BATEAUX POINTEURS AUX MARQUES.

Des bateaux pointeurs peuvent être stationnés à proximité de chaque marque. L'absence de bateau pointeur aux marques ne peut donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la règle 62.1 (a).

13 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS.

13.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible.

13.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis. Ceci modifie la règle 28.1.

13.3 Aux marques comportant un astérisque (*) dans les IPE, il pourra y avoir réduction de parcours, soit :

a) en ayant ensuite à rejoindre la zone d'arrivée initialement prévue en tenant compte des marques de parcours initialement positionnées entre cette marque et la zone d'arrivée normale, dans ce cas, le bateau du comité de course arborera le pavillon "O"

b) une réduction selon la règle 32 des RCV.

Ceci modifie la règle 32.2.

14 L'ARRIVEE.

14.1 Description. Sauf définition différente précisée en annexe ou IPE, les extrémités de la ligne d'arrivée sont définies par un mât arborant un pavillon orange et le côté parcours de la marque d'arrivée définie en annexe.

14.2 Position. La position de la ligne d'arrivée du parcours normal est définie dans les Instructions Particulières d'Etape.

En cas de difficulté, le bateau comité de course pourra maintenir sa position sur la ligne à l'aide du moteur ou tout moyen nécessaire..

15 SYSTEME DE PENALITE.

Sauf pénalité expressément prévue en temps, les pénalités indiquées en % sont appliquées en utilisant le pourcentage précisé par le Jury, le Comité de Course ou les Instructions de Course.

15.1 Pénalités de remplacement suite à infraction à une règle du chapitre 2.

15.1.1. La pénalité de rotation de 2 tours est remplacée par une rotation de 1 tour, comprenant un virement de bord et un empannage. Ceci modifie la règle 44.2 des RCV

15.2 Pénalités pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 des RCV, modulables selon les modalités précisées aux présentes IGC.

15.3. Le comité de réclamation se réserve toujours le droit de disqualifier un bateau : DSQ.

16 HEURES ET TEMPS LIMITES.

16.1 Les temps limites sont les suivants :

(a) L'heure ou le temps, limite pour que le premier bateau ayant effectué le parcours, finisse la course, est défini (par classe ou série ou groupe) dans les IPE Instructions Particulières d'Etape.

(b) Le temps limite pour tout bateau pour finir la course après l'arrivée du premier de sa classe (ou série ou groupe) qui a effectué le parcours est défini dans les IPE Instructions Particulières d'Etape.

16.2 Tout bateau qui n'aura pas fini dans ce temps limite recevra, par le comité de course, le score correspondant à DNF. Ceci modifie les règles A4, A5 et 35 des RCV.

17 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION.

17.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat de course. Les réclamations doivent y être déposées dans le temps limite du dépôt des réclamations.

17.2 Pour chaque classe, le temps limite du dépôt des protestations est d'une heure après que le dernier bateau de la classe (ou série) a fini la dernière course du jour. Quand ce délai est différent, il est précisé en IPE.

17.3 Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant le temps limite du dépôt des réclamations pour Raids - Instructions Générales de course



informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans le local du comité de réclamation, dont l'emplacement sera précisé sur ces avis.

17.4 Les intentions de réclamations du comité de course ou du comité de réclamation seront affichées pour informer les bateaux selon la règle 61.1 (b). Si le comité de course est empêché de déposer ses réclamations dans le délai prescrit en 17.2, les concurrents seront informés par affichage de la durée de prolongement du délai de dépôt des réclamations du comité de course. (Ceci modifie les règles 61.1 (b) et 61.3 des RCV)

17.5 Instruction : dans la mesure du possible, les réclamations seront jugées le jour même ; en cas d'impossibilité elles seront jugées à l'issue d'une étape suivante et les concurrents en seront informés par affichage.

17.6 Les infractions aux instructions 1.6, 11.4, 15.1.2, 19, 20.2, 23, 24 et 25 ne pourront 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 Jury le décide.

17.7 Le dernier jour de la régata, toute demande de réparation doit être déposée dans le temps limite (RCV 61.3 ou IGC) pour un incident connu plus de 30 minutes avant ce temps limite ; et 30 minutes, au plus tard, après connaissance de l'incident si la connaissance de l'incident est plus tardive. Ceci modifie RCV 62.2. Toute demande de réouverture doit être déposée pas plus de 30 minutes après que la partie le demandant a été informée de la décision ce même jour, ceci modifie la règle RCV66.

17.8 Un bateau n'ayant pas effectué le parcours conformément à la RCV 28 sera sanctionné par le comité de course d'une pénalité sans passage au Jury, de 15 minutes à DSQ suivant la gravité du parcours non effectué. (Ceci modifie RCV 63.1)

Un avis mentionnant les pénalités appliquées suivant cet article sera affiché au tableau officiel dès le retour à terre du CC et au plus tard à l'heure limite du dépôt des réclamations. Les concurrents auront 30 minutes après l'heure d'affichage pour contester la pénalité devant le Jury.

18 CLASSEMENT

18.1 **Système 2. Le classement s'effectuera en temps cumulé par addition des temps réels** (monotypie) **ou compensés** (multi séries - handicap) réalisés, dans chaque course courue et validée, augmentés si nécessaire, des éventuelles pénalités applicables de chaque étape prévue

18.2 Toutes les étapes courues et validées sont prises en compte pour le classement.

18.3 Le nombre d'étapes devant être validées pour valider l'épreuve est précisé en annexe.

18.4 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont éventuellement soumis sera fait selon le système temps sur temps. Si un autre système de calcul est choisi, il sera précisé en annexe.

18.5 Pénalités applicables.

Les pénalités mentionnées dans les présentes IGC, peuvent être exprimées en temps ou en pourcentage. Sauf précision différente, le temps concerné est du temps réel ; et dans le cas de pourcentage, la pénalité s'applique selon les modalités de la règle 44.3.c des RCV en utilisant le pourcentage à appliquer décidé par le Jury. Ceci, hors blessure ou dommage sérieux causé ou avantage acquis significatif.

18.6.1. Système en temps.

Pour les courses en multi séries, handicap, le temps concerné est du temps compensé, pour les courses en classe monotype, le temps concerné est du temps réel.

a) DNC, DNS, RET, DNF : Temps du dernier bateau de sa série ayant fini après avoir effectué le parcours + 15%. Régime des infractions à la RCV 28, Effectuer le parcours, suivant article 17.8 des IGC. Ceci modifie les règles A4 et a 5.

b) Infraction aux règles : 29.1 ou 30.1 ou 30.2 ou 30.3 :

- OCS : temps de course réalisé par le bateau + 40 min (ceci modifie 29.1, 30.1 et A.4),

- ZFP : temps de course réalisé par le bateau + 30 min (ceci modifie 30.2),

- BFD/UFD : temps de course réalisé par le bateau + 60 min (ceci modifie 30.3).

La pénalité effective étant limitée par l'obtention d'un temps global de course ne dépassant pas celui des DSQ.

c) défaut d'émargement : chaque pénalité (Cf. article 19) correspond en temps, à 15 minutes.

d) Après instruction, infraction à une règle du chapitre 2: DSQ au sens de l'alinéa (a).

e) Après instruction, Infraction aux autres règles que celles du chapitre 2 : la pénalité ne sera pas inférieure à 30% de son temps réel mis pour effectuer le parcours, sauf pourcentage ou temps différent déterminé en



fonctions des présentes IGC.

18.6.2. Quel que soit le système de classement, le comité de réclamation se réserve toujours le droit de disqualifier un bateau (DSQ).

18.7. Pénalités applicables.

Les pénalités mentionnées dans les présentes IGC, peuvent être exprimées en temps ou en pourcentage. Sauf précision différente, le temps concerné est du temps réel ; et dans le cas de pourcentage, la pénalité s'applique selon les modalités de la règle 44.3.c des RCV en utilisant le pourcentage à appliquer décidé par le comité de réclamation. Ceci, hors blessure ou dommage sérieux causé ou avantage acquis significatif.

19 REGLES DE SECURITE.

19.1 Contrôle à la sortie et au retour : un système de contrôle pourra être mis en place.

Si un système d'émargement est mis en place :

- 19.1.1 Il est obligatoire avant le départ sur l'eau et au retour à terre. Au départ, il est ouvert environ 1 heure avant le 1^{er} signal d'avertissement du jour et au retour il est clos à l'heure limite de dépôt des réclamations.

- 19.1.2 Le non-respect de chaque émargement entraînera une pénalité appliquée à la course la plus proche, courue par le concurrent, et ceci sans instruction (modification de la règle 63.1 des RCV). Le non respect des contrôles sortie et/ou retour entraîne la même pénalité à toutes les étapes du jour (éventuelles étapes intermédiaires).

Pénalités mentionnées en 18.6.1 ces IGC.

19.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible. En outre, tout concurrent qui décide, pour quelque raison que ce soit (RCV 4), de ne pas ou de ne plus participer avant de prendre un départ ou entre deux courses et qui en conséquence ne rejoint pas la zone de course ou quitte cette zone, doit impérativement prévenir l'organisation sur l'eau dans les plus brefs délais et obligatoirement par écrit dès son retour à terre."

Le Jury pourra appliquer, après instruction, à tout concurrent ne respectant pas les obligations ci-dessus une pénalité pouvant aller jusqu'à exclusion de l'épreuve.

19.3 Un canal de vacation VHF pourra être indiqué en annexe.

20 REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT.

20.1 Le remplacement de concurrents doit être demandé par écrit et ne sera autorisé qu'avec l'approbation préalable du comité de course.

20.2 Le remplacement d'équipement endommagé sera limité aux avaries jugées irréparables sur des matériels limités et ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité de course.

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 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés, s'il y a lieu, et tels qu'ils ressortent des déclarations des concurrents lors de leur inscription, seront affichés au tableau officiel, au plus tard deux heures avant l'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course. Sauf prescriptions contraires en annexe, les réclamations concernant les coefficients attribués pour le calcul des temps compensés sont admises jusqu'à 2 heures après l'heure limite d'affichage. En cas de circonstances exceptionnelles, le comité de réclamation pourra accepter le dépôt plus tardif d'une telle réclamation, mais pas au-delà de l'heure limite de dépôt des réclamations du premier jour.

21.3. Contrôles sur l'eau :

Sur ou à proximité de la ligne d'arrivée, un bateau du comité de course arborant le pavillon "J" du code international signifie "Venez à portée de voix pour vérifier votre éventuelle convocation à un contrôle de jauge sur l'eau".

21.3. Contrôle à terre :

Dès, leur retour à terre les équipages sont tenus de consulter le panneau officiel pour vérifier leur éventuelle convocation à la jauge.

22 BATEAUX OFFICIELS.

Les bateaux officiels seront identifiés comme précisé en annexe.



23 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS.

23.1 Les bateaux des entraîneurs et autres accompagnateurs ne doivent pas se trouver dans la zone de course pendant que les bateaux sont en course.

Définition de la zone de course:

- Avant le signal de départ, elle est comprise à l'intérieur d'une ligne située à 100 mètres de part et d'autre de la ligne de départ et de ses extrémités,
- Après le signal de départ, elle est obtenue à partir d'une ligne imaginaire à 100 mètres à l'extérieur de tout endroit où un voilier en course pourrait normalement se trouver,
- Pendant la phase d'arrivée: elle est étendue à la zone située entre la ligne d'arrivée et une ligne située à 50 mètres au vent de cette ligne."

23.2 La réglementation des conditions d'intervention des entraîneurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

23.3. Si un bateau d'équipe ou bateau d'assistance ne respecte pas ces instructions une pénalité pourra être appliquée à l'un des, ou à tous les concurrents qui lui sont associés.

24 SECURITE.

24.1 Des consignes particulières peuvent être précisées en annexe, notamment relativement à une surveillance des équipages entre eux.

24.2 Réduction ou Annulation d'une course après le départ.

En cas d'annulation d'une course, ou de réduction, après le départ par le comité de course, le reste du parcours sera effectué en convoi en navigation groupée.

Les concurrents devront se conformer aux directives du comité de course, précisées en annexe.

24.3 Demande d'abandon d'un ou de plusieurs équipages par le comité de course.

Pour des raisons de sécurité, le comité de course se réserve la possibilité de demander, à une marque, à un (des) concurrent(s) attardé(s) d'abandonner la course soit en regagnant directement la ligne d'arrivée soit en étant pris en remorque. Cette décision peut intervenir au delà de 45 minutes après le passage, à cette marque, du 1^{er} concurrent de la série concernée.

Lorsque cette obligation s'applique, le bateau du comité de course, à la marque, arbore un pavillon "K" et signale l'opération par des signaux sonores répétitifs (ceci modifie signaux de course).

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette décision du comité de course devra (ont) passer entre le bateau comité et la marque (modification de R28), suivre les instructions du comité de course, et se conformer aux injonctions du commissaire de course.

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette action du comité de course sera (ont) classé(s) après les concurrents ayant réalisé le parcours normal, et dans leur ordre de passage à cette marque (modification de R 35, A4 et A5). Après leur passage de marque, ils rejoindront directement le lieu d'atterrissage initialement prévu, mais ne devront pas franchir la ligne d'arrivée prévue initialement pour cette course. La première infraction à cette règle entraînera pour la course concernée, après instruction, la disqualification du (des) concurrent(s) concerné(s) ; une deuxième infraction à cette règle entraînera pour le(s) concurrent(s) concerné(s) une disqualification sur les différentes courses de l'épreuve.

Dans le cas de classement "système 2", leur temps de course (fictif) correspondra à leur temps au passage de la marque, multiplié par un coefficient suffisant lié au pourcentage de parcours restant à couvrir, temps fictif supérieur au temps du dernier de leur série ou classe ayant effectué le parcours complet. A partir du classement provisoire ainsi obtenu, le score définitif de l'étape, pour les bateaux DNF, est établi ensuite en application de l'article 16 des présentes IGC.

24.4 Matériel de sécurité. Chaque bateau devra posséder à son bord l'armement de sécurité requis par les règles de classes, par les prescriptions de sécurité figurant en annexe des présentes IGC et par la réglementation en vigueur.

24.5 Balisage maritime. Le respect du balisage maritime relève de l'entière responsabilité de chaque skipper.

25 PRESCRIPTIONS DE SECURITE.

Se reporter à l'annexe.

26 COMMUNICATION RADIO.

Un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. Cette restriction s'applique également aux téléphones portables



27 PRIX.

Des prix seront distribués aux vainqueurs de chaque classe.

28 DECHARGE DE RESPONSABILITE.

Les concurrents participent à la régates entièrement à leurs propres risques ; chaque concurrent reconnaît que sa décision de participer ou de rester en course relève de sa seule responsabilité (RCV 4, Décision de courir). Il accepte en outre de se soumettre aux règles citées à l'article 1.1 ci-dessus et de renoncer à tout autre recours que celui prévu par ces règles

L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la régates, aussi bien avant, pendant, qu'après la régates.

29 HORAIRES DES MAREES.

Se reporter à l'annexe.

Corps Arbitral :

Président du comité de course : **Eric BOURNOT**

Président du Jury : **Cyril JACQ**