

la Duo CAT-AMANIA

Duo Cat-Amania 2016 INSTRUCTIONS DE COURSE Du 18 juin au 21 juin 2016

Autorité organisatrice : Société Nautique de La Trinité sur Mer
Avec le soutien de l'Association Voile Bretagne Sud

1. Règles

- 1.1 La régata sera régie par :
 - Les règles de course à la voile (RCV) en vigueur et leurs modifications.
 - Navigation nocturne : entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil, les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B du RIPAM.
 - Armement Semi-hauturier (moins 60 milles d'un abri) de la Division 240 est applicable.
 - Les heures des levers et couchers de soleil sont fixées pour toute la durée de l'épreuve :
Lever du soleil = 06h00 heure locale - Coucher du soleil = 22h00 heure locale
 - Les prescriptions de la FFV.
 - Les règlements de la FFV et les règles de jauge "IRC 2016".
 - L'avis de course et ses avenants.
 - Les présentes Instructions de Course et leurs annexes.
 - Le règlement du "Trophée en double 2016" édicté par l'UNCL / IRC.
- 1.2 Les éventuelles règles de classe des différents types de bateaux participants, ne s'appliquent pas.
- 1.3 Règle de protection de l'environnement : un bateau ne doit jeter aucun détritrus dans l'eau. Les détritrus doivent être déposés dans les conteneurs destinés à cet effet dans chaque port étape.
- 1.4 La publicité sera restreinte à la Régulation 20.4.1.1 de l'ISAF. Une signalétique pourra être remise par l'organisation et devra être visible sur le voilier durant toute la course.
 - Au port, les concurrents doivent arborer les pavillons des sponsors de l'épreuve (fournis par l'organisation) dans leur mature.
 - Un jeu de cagnards comportant le nom de la course et un numéro sera remis à chaque concurrent avant le départ de la première étape, Ces cagnards devront être installés (visibles en totalité) dans les filières au niveau du cockpit, numéros lisibles latéralement.
- 1.5 La langue officielle est le Français, les horaires sont donnés en application de l'heure légale en France, TU + 2 H.
- 1.6 Un numéro de voile devra être obligatoirement porté au minimum dans la grand-voile.
- 1.7 **Le port de la brassière de sécurité** est obligatoire durant la totalité de l'épreuve. Celle-ci doit être conforme à la législation Française Division 240, pour un armement Semi-hauturier (- 60 milles d'un abri), elle devra être équipée d'un flash light automatique.

2. Avis aux concurrents

Les avis aux concurrents et les classements seront affichés sur le tableau officiel dont la localisation est donnée en annexe pour chaque jour ou chaque port d'étape.
La météo et les animations seront affichées sur ce même tableau.
Les bateaux du Comité de Course sont identifiés par la Flamme "SNT et un pavillon Voile Bretagne Sud".

3. Modifications aux Instructions de Course

Toute modification aux Instructions de Course pourra donner lieu à un briefing et sera affichée au tableau officiel dont la localisation est donnée en annexe. Dans ce cas le pavillon « Lima » sera envoyé au mât de pavillon officiel dont la localisation est donnée en annexe. Le lieu et l'heure du briefing seront annoncés par VHF sur le canal de course et affichés au tableau officiel.

4. Signaux faits à terre

- 4.1 Les signaux faits à terre seront envoyés au mât de pavillon officiel dont la localisation est donnée en annexe.
- 4.2 Le pavillon « **Aperçu** » avec deux signaux sonores (un signal sonore lors de l'amenée) signifie : « la course est retardée ». Le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 60 minutes après l'amenée de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.
- 4.3 Quand le pavillon « **Y** » est envoyé, que ce soit à terre ou sur le bateau du Comité, la RCV 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau. Ceci modifie le préambule des RCV chapitre 4.

5. Programme des courses

5.1. Les courses sont prévues selon le programme suivant :

La clôture de la confirmation des inscriptions est fixée au Samedi 18 juin à 18 heures. Les coefficients de jauge TCC en vigueur pris en compte seront, dans la mesure du possible, affichés le Samedi 18 juin avant 20h00.

Toutes les courses se courent au coefficient 1

Samedi 18 juin :	Accueil à la SNT
10h00 à 12h00	Accueil des bateaux à la Trinité sur Mer
14h00 à 18h00	Confirmation des inscriptions à la SNT
À partir de 14h00	Contrôles de jauge
18h00	Présentation des équipages et pot d'accueil

Le reste du programme est défini dans l'annexe parcours.

5.2. Déroulement de la course

Le bon déroulement de l'épreuve est soumis au respect du calendrier et des horaires prévus, tant vis-à-vis des ports ou municipalités qui reçoivent la course, que pour le bon déroulement des étapes suivantes.

Si le vent est jugé trop faible au départ d'une étape, le Comité de Course peut demander aux concurrents de faire route au moteur en direction de la prochaine escale. La flotte fait alors route à 5 nœuds, en restant groupée à proximité du bateau Comité.

Ces dispositions sont signifiées par l'envoi des pavillons "**Aperçu**" et "**Lima**".

Dès le retour d'un vent jugé suffisant par la direction de course, une ligne de départ sera mouillée et le départ donné. Dans ce cas, la première marque de parcours à respecter, hors une éventuelle bouée de dégagement, sera la marque la plus proche de cette ligne de départ, selon l'ordre des marques de parcours prévues pour cette étape.

5.3. Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

6. Zones de courses

Pour chaque course tactique ou d'étape au départ de chaque port, les zones de départ ou les zones de courses sont définies par l'annexe "Parcours" et seront précisées lors du briefing.

7. Parcours

7.1 **Les parcours sont décrits en annexe "Parcours"**. Ils incluent l'ordre dans lequel les marques doivent être passées ou contournées, le côté requis de chaque marque, et la distance approximative du parcours.

Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du Comité de Course affichera si possible le cap compas approximatif du premier bord du parcours et le numéro du parcours à effectuer, identifié en annexe "Parcours".

7.2 **Marque de dégagement** : L'envoi du pavillon "**Delta**" sur le bateau Comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement à contourner en la laissant sur bâbord. Cette marque est définie en annexe.

L'absence du pavillon "**Delta**" signifie qu'il n'existe pas de bouée de dégagement.

Le pavillon Vert hissé signifie que la bouée de dégagement est à contourner en la laissant sur Tribord. L'absence de pavillon Vert signifie que la bouée de dégagement est à contourner en la laissant à Bâbord. Ceci modifie les "signaux de course" des RCV.

La bouée de dégagement pourra être remplacée par un bateau commissaire arborant le pavillon "**Mike**".

Le cap magnétique et la distance approximative de cette bouée ou du bateau commissaire seront affichés sur un tableau et si possible, annoncés par VHF sur le canal de course.

7.3 **Modification de parcours** : dans le cas d'un parcours côtier, lorsqu'un bateau Comité, stationné à proximité d'une marque de parcours, arbore le pavillon "**Oscar**" (jaune et rouge), cela signifie : "Après le passage de cette marque, rejoignez directement la ligne d'arrivée déterminée pour l'étape, sans contourner ou doubler les marques de parcours situées entre cette marque et la ligne d'arrivée" (mais en respectant les zones qui sont des obstacles s'il a lieu).

7.4 **Bouée variable** : Une marque intitulée bouée variable, dans un parcours côtier, est une bouée de régates définie en annexe, positionnée par un bateau du Comité en fonction des conditions météorologiques. Cette bouée pourra être remplacée par un bateau commissaire arborant le pavillon "**Mike**". La position de la **bouée variable** (azimut et distance) sera affichée sur un tableau, à bord d'un bateau du Comité arborant le pavillon "**Charly**" stationné à proximité d'une marque avec laquelle il constitue une porte.

Ce bateau sera positionné environ 50 mètres du côté requis de la marque formant la porte, il émettra si possible des signaux sonores au passage des concurrents.

Cette bouée variable sera à contourner en la laissant à bâbord sauf si un pavillon vert est hissé sur ce bateau. Dans ce cas elle sera à contourner en la laissant à tribord.

Cette bouée variable deviendra marque de parcours et aura rang de porte, conformément à la définition de la "porte de Parcours" ci-dessous.

7.5 **Définition de "porte de Parcours"** : une porte est un passage obligé entre une marque de parcours et un bateau du Comité, ou une marque définie en annexe, chacun ayant un côté requis.
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.

7.6 **Réduction ou modification de parcours** : les parcours d'étape et les parcours techniques peuvent être réduits, à l'initiative du Comité de Course, et l'arrivée peut être jugée :

- à toute marque de parcours à contourner, conformément à la RCV 32,
- à une bouée variable.

Des annonces VHF seront, si possible, émises par le bateau Comité, informant de cette réduction de parcours consécutive à l'envoi du « **Oscar** » ou du « **Sierra** ».

Les modifications de parcours sont définies à l'IC 11.

8. Marques de parcours

Pour les **parcours techniques** définis en annexe :

- les marques de parcours sont des bouées définies en annexe,
- la marque de changement est une bouée définie en annexe,
- la marque d'arrivée est une bouée définie en annexe.

Pour les **parcours côtiers** définis en annexe :

- les marques de parcours sont soit des bouées définies en annexe, soit des marques de balisage en place,
- la marque de dégagement est une bouée définie en annexe,
- la marque "variable" définie ci-dessus, est une bouée définie en annexe,
- la marque d'arrivée est soit une bouée définie en annexe, soit une marque de balisage en place.

Des bateaux commissaires peuvent être stationnés à proximité de chaque marque. L'absence de bateau pointeur ou de signal ne peut donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

9. Zones qui sont des obstacles

9.1 En Baie de Quiberon :

a) L'attention des concurrents est attirée sur le risque de danger à proximité de certaines marques : pour tout parcours côtier, réduit ou non, les bouées de Chenal de la Trinité sur Mer et les bouées : cardinale ouest roche Révision, Cardinale Sud des Buissons de Méaban doivent être respectées.

b) Zone interdite à la navigation : Zone mytilicole définie par 4 bouées dont les coordonnées, définies par le SHOM, sont les suivantes :

- Bouée Cardinale Nord : 47°25,040N ; 2°56,640W
- Bouée Cardinale Est : 47°24,910N ; 2°56,195W
- Bouée Spéciale : 47°24.450N ; 2°56,550W
- Bouée Spéciale : 47°24,540N ; 2°56,750W

Ceci concerne les parcours côtiers passant à proximité du Rocher de la Vieille (devant Houat) (comme marque de parcours ou pas).

9.2 Hors Baie de Quiberon :

Les zones considérées comme des obstacles sont définies en annexe

10. Départ

10.1 **Les départs** seront donnés en application de la RCV 26.

Temps	Signaux	Signification
5'	Envoi de la flamme de série (de couleur noire) avec un signal sonore	Avertissement
4'	Envoi du Pavillon P ou I ou/et Z ou Noir avec un signal sonore	Préparatoire
1'	Amené du P ou I ou/et Z, ou Noir, avec un signal sonore long	Minute avant le départ
0'	Amené de la flamme de série (de couleur noire) avec un signal sonore	Départ

10.2 **La ligne de départ pour les parcours techniques, et pour les parcours côtiers** est définie entre le mât du bateau Comité arborant un pavillon "**Orange**", et soit par le mât du bateau Viseur arborant un pavillon "**Orange**", soit par le côté parcours de la marque de départ définie en annexe.

- 10.3 Un bateau qui **ne prend pas le départ** au plus tard 10 minutes après son signal de départ, sera classé DNS. Ceci modifie la RCV A 4.1.
- 10.4 En dehors des signaux conventionnels (signal sonore et pavillonnerie), les voiliers ayant enfreints la RCV 30 seront, dans la mesure du possible, avertis par leur n° de voile, par le Comité de Course, par VHF, après un délai d'au moins 2 minutes après le signal de départ. Un concurrent ne pourra invoquer de n'avoir pas entendu cet appel.
- 11. Changement du bord suivant d'un parcours**
- 11.1 Pour les **parcours techniques** définis en annexe :
 Pour changer le cap ou la longueur du bord suivant d'un parcours tactique, le Comité de Course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible.
 En cas de changement de la marque au vent N°1 d'un parcours tactique, la marque N°2 sera supprimée.
 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 RCV 28.1.
- 11.2 Pour les **parcours côtiers** définis en annexe :
 Le pavillon "Oscar" (voir IC art. : 7.3)
- 12. L'arrivée**
- 12.1 **La ligne d'arrivée d'un parcours côtier** est définie par le passage entre le mât arborant un pavillon **orange** sur un bateau Commissaire arborant le pavillon "**Bleu**" (Ce bateau pourra être différent chaque jour) et la marque définie pour chaque type de parcours par l'annexe "Parcours".
- 12.2 **la ligne d'arrivée du parcours technique** est définie par le passage entre mât arborant un pavillon **orange** sur un bateau Commissaire arborant le pavillon "**Bleu**" (Ce bateau pourra être différent chaque jour) et la marque définie en annexe.
- 12.3 **Arrivée à postériori** : Le Comité de Course peut, si les conditions météorologiques ou les impératifs de l'organisation l'exigent, réduire le parcours après le départ et juger aux marques données en annexe (modification de la RCV 32). Il est donc demandé aux concurrents de surveiller attentivement les abords de ces marques.
 Dans ce cas, si un bateau du Comité arborant le <<2^{ème} **Substitut**>> et le ou les Flammes de série (modification des signaux de course) se tient près de la marque du côté parcours, l'ensemble marque et bateau Comité constituant une porte, il effectue un pointage officiel des concurrents, Le Bateau Comité pourra émettre des signaux sonores répétitifs à l'approche des concurrents.
 En conséquence :
 1 : Les concurrents devront franchir la ligne définie entre la marque et le mât de référence du Bateau Comité (ceci modifie RCV 28).
 2 : Les concurrents devront continuer leur course.
 Si par la suite, le Comité de Course décide d'arrêter la course, il arborera les pavillons <<**Aperçu sur Sierra**>> et le ou les <<Flammes de série >> des séries concernées (ceci modifie 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 réclamation survenant depuis le passage de cette ligne ainsi validée comme ligne d'arrivée de la course ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la RCV 69>>.
 Le Comité de Course pourra confirmer ces indications par V.H.F.
- 13. Système de pénalité**
- 13.1 **Infraction à une règle des RCV Chapitre 2**
 La pénalité prévue par la règle 44 est limitée à 1 seul tour, comprenant 1 virement de bord et 1 empannage.
- 13.2 **Infraction à une règle autre que celle des RCV Chapitre 2**
 Sauf pour les parcours techniques définis en annexe, une infraction aux RCV 28 et 31 pourront, sans instruction, être sanctionnée à l'appréciation du Comité de Course, d'une pénalité en temps de 10 minutes minimum pouvant aller à la disqualification.
 - **Règle pavillon "P ou I"** : OCS, départ anticipé sous pavillon "P" ou "I", la pénalité en temps sera de 30 minutes, à rajouter au temps réel du concurrent.
 - **Règle pavillon "Z"** : ZFP, départ anticipé sous pavillon "Z", la pénalité en temps sera de 45 minutes, à rajouter au temps réel du concurrent. En cas de réparation du bateau, celui-ci conservera une pénalité de 10 minutes à rajouter à son temps réel de course. Ceci modifie la règle du pavillon "Z".
 - **Règle du pavillon Noir** : départ anticipé sous pavillon "Noir", la pénalité en temps sera de 30 minutes, à rajouter au temps réel du dernier voilier ayant fini la course.
 Les voiliers DNF obtiendront le nombre de points du dernier voilier ayant fini la course + 3.
 Les voiliers DNS, DNC, RAF, DSQ obtiendront le nombre de points du dernier voilier ayant fini la course + 4
- 14 Temps limites**
 Pour tous les types de parcours (réduit ou non) la durée d'ouverture de la ligne d'arrivée après l'arrivée du premier concurrent en temps réel, est de **6 minutes** par mille de parcours.
 Pour tous les types de parcours, il n'est pas fixé de temps limite au premier bateau pour finir.

15. Réclamations et demandes de réparation

- 15.1 Les Réclamations doivent être rédigées sur des imprimés disponibles au secrétariat de course, ou car podium et doivent y être déposées moins de 01h00 après l'arrivée du dernier concurrent de chaque classe. Ce temps pourra être rallongé à la demande du Comité de Course et en accord avec le Comité de Réclamation.
- 15.2 Un concurrent qui a l'intention de réclamer, doit envoyer, bien visible dans le pataras, dès la première occasion raisonnable après l'incident, le pavillon B ou un pavillon rouge conformément à la RCV 61.1-a, et s'assurer que le Comité de Course confirme avoir vu son pavillon, lorsqu'il finit la course.
Il doit, selon la RCV 61.1-a, héler dès la première occasion raisonnable après l'incident, le voilier présumé fautif pour l'informer de son intention de réclamer.
- 15.3 Chaque jour, à l'issue de la course, il sera affiché au tableau officiel, l'heure limite du dépôt des Réclamations.
- 15.4 Des avis seront affichés dans un délai raisonnable après cette heure limite pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins, ainsi que le lieu, la date et l'heure d'examen des Réclamations par le Comité de Réclamation.
- 15.5 Les intentions de Réclamations du Comité de Course ou du Comité de Réclamation seront affichées pour informer les bateaux selon la RCV 61.1 (b).
- 15.6 Il appartient aux réclamants et aux réclamés de s'assurer de l'heure d'instruction de la Réclamation, d'y être présents et de faire en sorte que les témoins y soient présents.
- 15.7 Si le Comité de Course est empêché de déposer ses Réclamations dans le délai prescrit en IC 16.1, les concurrents seront informés par affichage de la durée de prolongation du délai de dépôt des Réclamations du Comité de Course. (Ceci modifie les RCV 61.1(b) et 61.3).
- 15.8 Les infractions aux IC : 1.4, 2, 4.3, 13.1, 15.1, 17, 18.2, 21 et 22 ne pourront faire l'objet d'une Réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a). Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le Comité de Réclamation le décide.
- 15.9 Les Réclamations concernant la jauge ne seront plus acceptées après l'heure limite de dépôt des Réclamations de la première course courue.
- 15.10 Le dernier jour de la régata, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée :
• dans le temps limite du dépôt des Réclamations si la partie demandant la réouverture a été informée de la décision la veille,
• pas plus de 30 minutes après que la partie demandant la réouverture a été informée de la décision ce même jour.
Ceci modifie la RCV 66.

16. Système de Classement

- 16.1 Le système de points à minima, RCV Annexe A, s'appliquera.
- 16.1.b Les ex aequo seront départagés par l'application de la RCV A8
- 16.2 Toutes les courses sont prises en compte pour le classement final.
Chaque course est affectée d'un coefficient 1,
- 16.3 Les bateaux jaugés IRC courent en temps compensé selon la formule :
Temps Compensé = Temps Réel x TCC (le TCC étant celui du certificat IRC 2016).
- 16.4 Le Challenge "Philippe MASSU" récompensera le 1^{er} en temps réel

17. Règles de sécurité

- 17.1 **Émargement obligatoire** : avant le départ sur l'eau et au retour à terre un contrôle de sortie et de retour des voiliers par émargement à partir de la liste des concurrents, sera mis en place.
Le non respect de l'émargement pourra entraîner, sans instruction (modification RCV 63.1), une pénalité de 10 minutes ajouter à son temps réel (émargement départ, 1^{ère} course +10' - émargement retour, dernière course du jour +10')
L'émargement départ sera clos, à l'heure du signal d'avertissement, et à l'arrivée, à l'heure limite de dépôt des Réclamations.
- 17.2 **Abandon - Non Partant** : tout bateau qui abandonne ou ne prend pas le départ, doit tout mettre en œuvre pour avertir immédiatement le Comité de Course (VHF ou téléphone en mer et déclaration écrite à terre). En cas de non respect, le concurrent pourra être disqualifié pour toutes les courses de l'épreuve.
- 17.3 **Assistance Médicale** : sur appel d'un concurrent, le Comité de Course décidera de l'intervention la mieux adaptée.
Les bateaux commissaires effectuent un encadrement de la flotte et n'interviennent en assistance que dans la stricte mesure de leur sécurité propre. Les missions de sauvetage sont du ressort des organismes spécialisés.
- 17.4 **Avis de grand frais ou de coup de vent** : en cas d'annonce diffusée par Météo-France ou le CROSS et concernant la zone de course avant le départ d'une étape, ce départ pourra être différé ou modifié.
- 17.5 **En cas de fin de course ou d'arrivée de nuit**, les feux de navigation réglementaires doivent être allumés.
Rappel IC 1.7: les participants devront obligatoirement porter leur brassière de sécurité réglementaire et une lampe "Flash light" automatique.
- 17.6 Les bateaux seront équipés d'un poste fixe VHF 25 watts avec antenne en tête de mât ou de puissance équivalente. Les VHF portables sont recommandées en complément du poste fixe.

- 17.7 Chaque bateau prendra les départs avec une réserve de carburant lui permettant d'assurer son autonomie correspondant à l'étape à courir. En cas de panne par manque de fuel, le concurrent sera pénalisé de 2 points sur la course suivante.
- 17.8 L'usage du moteur, pour la recharge des batteries est interdit dans les ports, de 22h00 à 06h00, sauf autorisation accordée par le Comité de Course sur demande du concurrent.
Lorsqu'un concurrent est en course, de nuit, l'usage du moteur pour la recharge des batteries doit faire l'objet d'une information du concurrent, par VHF, et d'un avis de réception du Comité de Course.
- 17.9 **De nuit ou par mauvaise visibilité**, chaque concurrent, en arrivant près des portes obligatoires ou de la ligne d'arrivée, doit éclairer ses numéros de voile ou de cagnard, s'efforcer de franchir la porte ou la ligne d'arrivée, au plus près du bateau Comité et s'assurer qu'il a été identifié. A défaut d'avoir été identifié, le Comité de Course pourra, sans instruction, considérer que le concurrent n'a pas satisfait à la définition "finir". Ceci modifie la RCV 28.1.

18. Remplacement d'équipier ou d'équipement et matériel sinistré

- 18.1 Le changement d'équipier est autorisé dans les conditions suivantes :
- Un seul changement programmé d'équipier est autorisé. Ce changement devra être déclaré par écrit au Comité d'Organisation au plus tard avant 18h samedi 18 juin 2016.
 - Un changement de skipper ou d'équipier après 18h le samedi 18 juin 2016 n'est pas autorisé, sauf accord exceptionnel du Comité de Course.
- 18.2 Les remplacements d'équipements doivent être limités aux avaries jugées irréparables sur des matériels limités. La décision est soumise à l'autorisation du Comité de Course, après avis éventuel du Jaugeur. Les demandes de remplacement doivent être faites au Comité de Course à la première occasion raisonnable.

19. Contrôles de Jauge et d'équipements

- 19.1 Le responsable de chaque bateau doit, sous sa seule responsabilité, s'assurer que son bateau est conforme aux règles d'armement et de sécurité prescrites.
Des vérifications et contrôles concernant la conformité aux règlements de sécurité et aux règles de jauge, pourront être effectués.
Des contrôles auront lieu le samedi 18 juin à partir de 14 h.
A chaque étape, et dès l'arrivée au port, le Comité de Course se réserve le droit de faire effectuer des vérifications sur la jauge. Les irrégularités constatées seront portées à la connaissance du Comité de Réclamation qui statuera.
Rappel 1 : RCV 51- Déplacement de lest - Le radeau de survie devra obligatoirement rester positionné au même emplacement durant la totalité de la course, de même que les mouillages et chaînes.
Rappel 2 : le nombre de jerricans embarqués en plus des réservoirs normaux, se limitera à :
• 1 jerrican d'eau douce - maxi 10 litres.
• 1 jerrican de carburant - maxi 10 litres.
L'utilisation d'un pilote automatique est autorisée pendant la durée de l'épreuve ceci modifie la RCV 52.
- 19.2 Un bateau ne sera inscrit que s'il a présenté le certificat de jauge IRC de son bateau au Comité d'Organisation.
- 19.3 Les TCC à utiliser pour le calcul des temps compensés, tels qu'ils ressortent des déclarations des concurrents lors de leur inscription.
- 19.4 Les Réclamations concernant les coefficients attribués pour le calcul des temps compensés sont admises jusqu'à l'heure limite de dépôt des Réclamations du premier jour de course.

20 Bateaux officiels

Tous les bateaux du Comité arboreront un pavillon "**Voile Bretagne Sud**" et une flamme "**SNT**". Ces bateaux constituent des obstacles.

21 Bateaux accompagnateurs

Les bateaux accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire, jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou que le Comité de Course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

22 Limitations de sortie de l'eau

Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau entre l'heure de clôture des contrôles de jauge et l'arrivée de la dernière course de la régata, sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du Comité de Course.

23 Communications Radio

Les concurrents ne devront pas se transmettre d'informations ayant trait à la navigation sous peine d'être sanctionnés pour course d'équipe et aide extérieure.

Le canal de course est le **canal 77**.

La veille sur le canal de course est obligatoire. Les concurrents devront également laisser leur téléphone portable allumé pour des raisons de sécurité.

- **N° téléphone Portable du Comité de Course : Gilles Bricout 06 08 58 74 13**

Des appels généraux pourront avoir lieu au cours des étapes.

Il est conseillé aux skippers de disposer d'un combiné VHF à portée de main, à la barre, et d'un haut parleur extérieur de cockpit.

Les bateaux commissaires seront en **double veille sur les canaux 16 et 77**. Cependant, la veille radio que les organisateurs pourraient assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire et, en aucun cas, comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.

L'AIS n'est pas obligatoire, mais pour les bateaux en procédant un il est fortement conseillé de le mettre en fonctionnement. Le bateau comité émet sous le nom KADARN SNT.

24 Prix

Des prix seront attribués selon les modalités de classements. Des extractions de classements par catégories, à partir du classement général, pourront être retenues pour l'attribution de prix.

25. Décharge de responsabilité

25.1 **Les concurrents** participent à la régates, entièrement à leurs propres risques et sous leur seule responsabilité à tous les effets (voir la RCV 4, Décision de courir).

Les concurrents s'engagent à souscrire une **assurance responsabilité civile**, pour les dommages causés aux tiers.

Les concurrents sont personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes ou leur voilier ou qu'ils peuvent causer aux tiers.

Il appartient à chaque skipper de prendre le départ, ou de ne pas le prendre, en fonction des conditions météo et de ses compétences.

Chaque skipper devra fournir dûment signés de sa main, les formulaires de renonciation à tout recours contre l'Organisation, de sa part ou de la part de ses proches ou ayants droit.

25.2 **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.

La responsabilité des organisateurs et de leurs partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Les bateaux commissaires effectuent une mission d'encadrement, et de contrôle à la discrétion du Comité de Course.

L'Organisation est en rapport direct avec les instances de sauvetage locales (CROSS) et est apte à demander, si nécessaire, la mise en œuvre des moyens de sauvetage.

26 Procédure spéciale pour l'étape Tour de Groix de mercredi 22 juin 2016

Pour l'étape tour de Groix, arrivée à la Locmiquelic, les concurrents devront déclarer lors du Briefing départ au PCC, leur choix de parcours (A ou B).

Constitution du corps arbitral :

Président de Comité de Course : Gilles BRICOUT

Président du Comité de Réclamation : Claude PETIT

Président du Comité de Jauge : Eric COLLET

Duo Cat-Amania 2016

INSTRUCTIONS DE COURSE

Du 18 au 24 juin 2016

Autorité organisatrice : Société Nautique de La Trinité sur Mer
Avec le soutien de l'Association Voile Bretagne Sud

ANNEXE A - REGLES PARTICULIERES DE SECURITE ET DE NAVIGATION

- A.1.** Les navires Cargos et Chalutiers ont la priorité dans leur zone de trafic.
Tous les voiliers en course doivent passer sur l'arrière des bateaux précités.
Pour les Cargos, cette règle s'applique au moment où la route du cargo prolongée d'une distance de 400 m de son étrave, coupe la route du voilier.
- A.2.** Documents recommandés pour la navigation
- carte SHOM les concurrents devront avoir à bord, les cartes de navigation de la zone concernée ou équivalent
 - atlas de courants du SHOM,
 - livre des Feux et Instructions Nautiques pour les côtes de France édité par le SHOM,
 - Almanach du marin breton ou équivalent.

ANNEXE B - MARQUES DE PARCOURS

Des bateaux commissaires peuvent être stationnés à proximité de chaque marque. Quand il est à poste, un bateau commissaire arbore un pavillon "SNT". L'absence de bateau pointeur ou de signal ne peut donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

A l'arrivée, un bateau commissaire pourra être stationné à proximité de la ligne d'arrivée (dans son prolongement).

- B.1. Pour les parcours techniques définis en annexe D :**
- les marques de parcours 1, 2, 3 sont des bouées cylindriques jaunes,
 - la marque de changement de parcours est une bouée cylindrique jaune
 - la marque d'arrivée est une petite bouée conique blanche,
 - la marque de départ est soit une bouée cylindrique jaune, soit un bateau du Comité arborant un pavillon "Orange".
- B.2. Pour les parcours d'étape ou côtiers définis en annexe E "Parcours" :**
- les marques de parcours sont soit des bouées cylindriques jaunes, soit des marques de balisage en place,
 - la ligne de départ est soit une bouée cylindrique jaune, soit un bateau du Comité arborant un pavillon "Orange",
 - la marque de dégagement est une bouée cylindrique jaune,
 - la marque "variable" est une bouée cylindrique jaune,
 - la marque d'arrivée est soit une petite bouée conique blanche, soit une marque de balisage en place.

ANNEXE C - LOCALISATION DU PANNEAU D'AFFICHAGE OFFICIEL ET DU MAT DE PAVILLON

- Le panneau officiel sera affiché à la SNT ou sur le car podium du Crédit Agricole placé sur le port au plus près des bateaux pour les autres ports.

- Le mâât de pavillons officiels sera sur le mat de pavillon devant la SNT pour les étapes de la Trinité sur Mer et pour les autres étapes sur le mat du bateau Comité de Course arborant le pavillon SNT.

Duo Cat-Amania 2016

INSTRUCTIONS DE COURSE

Du 18 juin au 24 juin 2016

Autorité organisatrice : Société Nautique de La Trinité sur Mer
Avec le soutien de l'Association Voile Bretagne Sud

ANNEXE D - PARCOURS

Le parcours technique est un parcours de réserve dans le cas où on ne puisse pas réaliser une étape ou suite à une liaison sans vent.

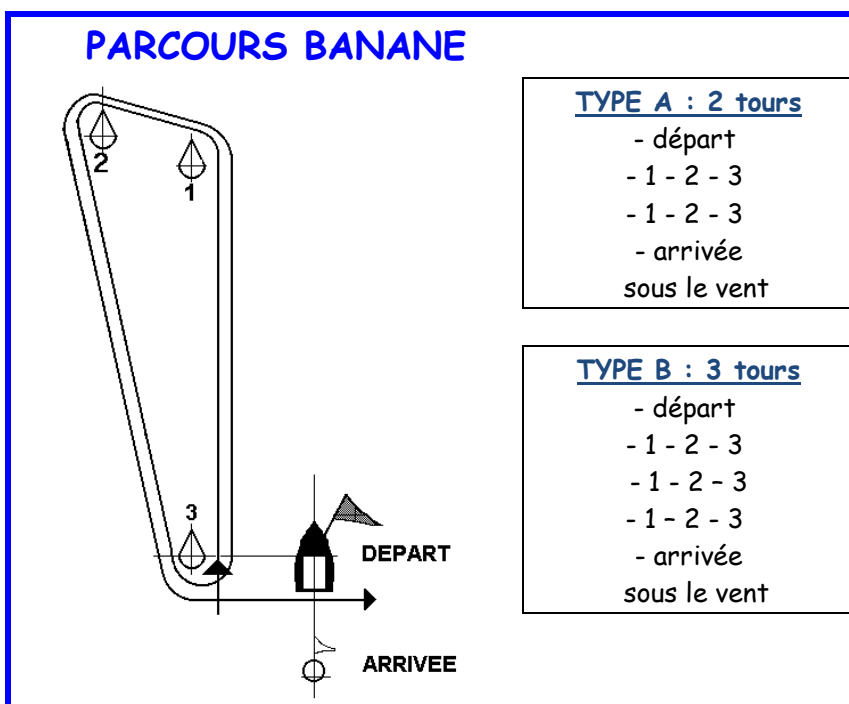
Parcours technique : type banane (pavillon Québec)

Le type de parcours BANANE à effectuer est signalé sur un tableau affiché sur le bateau du Comité de Course au plus tard au signal d'avertissement.

L'angle constitué par les deux sections de parcours contournant la marque N°1 vers la marque N°2 est approximativement de 95°.

Le parcours présente une distance d'environ 1,5 à 3,0 milles entre la marque N°3 et la marque N°1.

L'ordre de passage des marques, qui doivent être laissées à bâbord, est le suivant :



Parcours d'étapes ou côtiers

Le type de parcours à effectuer, parmi les parcours figurés ci-dessous, est signalé par son N° sur un tableau affiché sur le bateau du Comité de Course au plus tard au signal d'avertissement.

Les parcours côtiers ou d'étapes, en concordance avec le programme prévisionnel sont donnés à titre indicatif. En fonction des conditions météorologiques ou du déroulement du programme et des contraintes d'accueil dans les ports d'étapes, le Comité d'Organisation et le Comité de Course se réservent la possibilité d'adapter les parcours par avenant écrit ou verbal, affiché ou annoncé au plus tard à l'ouverture quotidienne de l'embarquement.