



INSTRUCTIONS DE COURSE

DOUARNENEZ COURSES SOLO GIJON 2019

La mention [DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1 – REGLES

1.1 L'épreuve sera régie par :

Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2017-2020 :

- les prescriptions fédérales s'appliquant aux concurrents étrangers précisées en Annexe 1 « Prescriptions Fédérales » ;
- les règlements fédéraux, (dont le règlement du Championnat de France Elite de Course au Large en Solitaire 2019) ;
- la partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2, entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil ;
- les règles de Classe Figaro Bénéteau ;
- les RSO (Réglementations Spéciales Offshore) 2018-2019 catégorie 2 ;
- le code de l'environnement pour les courses Offshores de World Sailing .

En cas de traduction de ces instructions de course, seul le texte en français prévaudra.

En cas de conflit entre l'Avis de Course et les Instructions de Course, seules les Instructions de Course prévaudront.

1.2 Quand, dans ces Instructions de Course, il est fait référence à l'entité « Comité d'Organisation », celle-ci est composé d'un représentant du bureau de Douarnenez Courses et du Directeur de course François Sérurier.

1.3 L'épreuve dénommée « Douarnenez Courses Gijón Solo » est constituée de 2 courses (étapes) courues en solitaire.

1.4 En cas de force majeure, la Direction de course pourra être amenée à formuler des directives spécifiques auxquelles les concurrents devront se conformer. Elles pourront donc modifier certaines règles des présentes Instructions de Course.

1.5 Le jury siègera à l'issue de l'étape 2 à Douarnenez .

2 – CENTRES DE COURSE (PC presse et PC course)

2.1 A Douarnenez

- 2.1.1 Le centre de course est situé au Port de Tréboul - Maison du Nautisme et est ouvert à partir du mardi du 30 juillet 2019 jusqu'au dimanche 4 août 2019 ; puis du mercredi 14 août jusqu'à la fin de la course. Les horaires d'ouverture sont de 09h00 à 18H00.
- 2.1.2 Le tableau d'affichage officiel se trouvera à proximité du centre de course.

2.2 A Gijón

- 2.2.1 Le centre de course sera installé au Puerto Deportivo de Gijón et ouvert à partir du mardi 6 août 2019, jusqu'au dimanche 11 août 2019. Les horaires d'ouverture sont de 09H00 à 18H00.
- 2.2.2 Le tableau d'affichage officiel se trouvera à proximité du centre de course.
- 2.3 Pendant tout le déroulement de l'épreuve la Direction de course est joignable H24. Une fiche avec les contacts H24 sera remise aux concurrents au plus tard au briefing avant départ.

3 – AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents et toutes notifications seront affichés au tableau d'affichage officiel situé à proximité des centres de course (à Douarnenez et à Gijón). Ces informations pourront être transmises par moyens dématérialisés aux concurrents.

4 – MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 4.1 Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard 4 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 19 heures la veille du jour où il prendra effet.
- 4.2 Conformément à la RCV 90.2 (c), en cas de modifications aux IC après le signal de départ, celles-ci seront communiquées par la Direction de Course par téléphone satellite, email ou SMS et chaque concurrent sera tenu d'en accuser réception à la Direction de course par email ou SMS ou tout autre moyen.

5 – SIGNAUX A TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés au mât de pavillons situé à proximité des centres de course (à Douarnenez et à Gijón). La flamme "APERÇU" envoyée à terre, signifie « Les courses dont le départ n'a pas été donné sont retardées, les concurrents doivent rester au port ». Ceci modifie la signification « Signaux de course » des RCV.
- 5.2 Quand le pavillon "APERÇU" est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 90 minutes après l'amené de l'Aperçu. Ceci modifie les Signaux de course.

6 – PROGRAMME

6.1 Programme officiel

Le programme officiel est précisé en Annexe 2 aux I.C.

6.2 Modifications du programme

6.2.1 A Douarnenez : En cas de nécessité pour la sécurité de l'épreuve et en fonction des conditions météorologiques, la Direction de course pourra avancer le départ au plus tôt au vendredi 2 août 2019 .

6.2.2 A Gijón : En cas de nécessité pour la sécurité de l'épreuve et en fonction des conditions météorologiques, la Direction de course pourra avancer le départ au plus tôt au samedi 10 août 2019.

Les concurrents seront informés de la modification du programme par un avenant publié au plus tard le 48h00 avant le départ.

6.3 Obligation de présence (pénalités financières)

Les bateaux doivent être présent au Port de Tréboul du lundi 29 juillet 20h00 jusqu'au départ de la première course ainsi que depuis leur arrivée de la seconde course jusqu'à la remise des prix de l'épreuve.

En cas de force majeure uniquement, un skipper pourra se faire représenter par la personne de son choix lors des briefings, réceptions officielles et remises des prix. Le skipper devra préalablement en avoir fait la demande écrite auprès de la Direction de course. La Direction de course sera seule habilitée à accorder ou refuser cette disposition. En cas d'accord de la Direction de course, le représentant sera tenu aux mêmes obligations que le skipper.

Un émargement sera mis en place lors des présences obligatoires des skippers aux divers événements.

7 – COMMUNICATIONS

Pendant la course, les skippers devront transmettre à l'organisation un mail par jour de course. Ces emails devront citer les conditions météorologiques rencontrées, parler de la vie du bord et relater la course. Les photos transmises pourront être diffusées sauf mention contraire du skipper.

Toutes les informations reçues des skippers par l'organisation pourront être réutilisées sur tous supports et diffusées aux médias, sauf demande explicite de non diffusion mentionnée par les skippers lors de l'envoi. Dans ce cas, le contenu restera confidentiel et ne sera communiqué qu'au seul comité d'organisation.

7.1 VHF

Canal 72

7.2 Vacations Presse

Pendant la course, des vacations quotidiennes avec le PC Presse pourront être organisées vers 12h00 UTC.

Les concurrents concernés par les appels recevront un SMS sur le téléphone satellite pour les prévenir qu'ils seront appelés.

Enregistrement des sons : les sons de ces vacations pourront être enregistrés, le concurrent qui souhaiterait donner une information confidentielle devra l'indiquer clairement avant la vacation.

7.3 Balise de positionnement

Une balise (tracker) sera fournie par l'Organisation et sera obligatoire à bord. Ce tracker sera fixé à l'intérieur du balcon arrière. Sa partie supérieure devra se situer au moins au niveau de la partie supérieure du balcon arrière. Sa fixation est de la responsabilité du skipper. Le tracker devra rester allumé pendant toute la durée de chaque étape. En cas d'abandon sans retour au port de Douarnenez, la balise sera à retourner au fournisseur conformément à l'Avis de Course.

7.4 Classements intermédiaires et positions pendant la course

Le classement sera transmis aux concurrents deux fois par jour à 08h00 UTC et à 18h00 UTC sur l'email du bord. Ces informations sont transmises aux concurrents à titre purement INFORMATIF et n'engagent aucunement la responsabilité de l'Organisation.

Les erreurs ou l'absence d'informations citées dans cet article ne pourront faire l'objet de demande de réparation. En cas de non fonctionnement du tracker, la Direction de course pourra demander aux concurrents de lui communiquer sa position 2 fois par jour à 07h00 UTC et à 17h00 UTC par SMS ou email.

8 – PAVILLONS ET CAGNARDS

8.1 Pavillons des partenaires de l'Organisateur (Pénalités Financières)

L'Organisation remettra à chaque concurrent une ligne de pavillons des Partenaires. Elle devra être hissée le long de l'étau et rester à poste dans les ports de Douarnenez à partir de la confirmation des inscriptions et jusqu'au départ, puis à Gijón de la ligne d'arrivée jusqu'au départ des pontons de la seconde étape et après l'arrivée à Douarnenez jusqu'à la fin de l'épreuve.

Ces pavillons devront rester à bord pendant toute la durée de la course.

8.2 Pavillon de course et cagnards (Pénalités Financières)

Le pavillon de course et les cagnards seront distribués par l'Organisation à Douarnenez. Chaque concurrent devra arborer le pavillon de course (Championnat de France Elite) conformément aux règles de la Classe Figaro Bénéteau pour l'ensemble de la durée de l'épreuve.

Les 2 cagnards fournis par l'Organisation, devront être fixés par les concurrents sur les filières bâbord et tribord arrière et maintenus tendus. Ils pourront être rangés et conservés à bord par le skipper au-delà de 25Nm du départ de chaque étape et devront être fixés sur les filières en-deçà de 25Nm de l'arrivée de chaque étape.

9 – PARCOURS ET MARQUES

Le parcours, les marques de départ et d'arrivée sont définies en annexe 3 « Parcours ».

Les règles pour contourner les Way Points sont définies en annexe 5.

10 – ZONES QUI SONT DES OBSTACLES [DP]

Sont considérés comme obstacles les zones interdites à la navigation (définies dans les documents nautiques), les Dispositifs de Séparation du Trafic (DST) indiqués en « Annexe 4 ». Les zones de baignade protégée, les zones de protection autour des bateaux de plongeurs et toutes les zones interdites à la navigation par les présentes I.C.

Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées.

11 – LE DEPART

11.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ, à l'extrémité bâbord.

11.2 A l'envoi du signal préparatoire le skipper devra être seul à bord de son bateau.

11.3 Le départ de la course sera donné en application de la règle 26 modifiée comme suit :

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Pavillon Douarnenez et un signal sonore	8
Préparatoire	Pavillon P, I, Z, Z et I et un signal sonore	4
Minute	Amené du pavillon préparatoire et un long signal sonore	1
Départ	Amené du pavillon d'avertissement et un signal sonore	0

11.4 Rappel individuel :

- ✓ Les concurrents OCS seront si possible prévenus aussitôt que possible par VHF, et/ou par un bateau du Comité de course.
- ✓ L'absence d'émission ou de réception VHF et/ou de bateau du Comité de course ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie RCV 60.1b).
- ✓ Un bateau OCS qui ne revient pas pour prendre le départ recevra sans instruction une pénalité de 5 heures.

11.5 Un voilier n'ayant pu franchir la ligne de départ dans les 30 minutes après le signal de départ doit rentrer au port et ne peut partir du port qu'après autorisation du Directeur de course. Il devra franchir la ligne de départ (données GPS) avant d'effectuer le parcours.

12 – CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS, REDUCTION OU MODIFICATION DE LA COURSE

Dans les cas prévus par la RCV 32.1 et en application de la RCV 90.2(c) :

- Le Comité de course pourra réduire ou modifier le parcours ;
- La Direction de course pourra être amené à formuler des directives spécifiques auxquelles les skippers devront se conformer ;
- Une réduction ou modification du parcours pourra se faire à une ou des marques virtuelles positionnées en longitude et latitude. Ceci modifie les RCV 32 et 33.

Ces notifications ou directives seront transmises aux skippers par VHF ou téléphone satellite ou SMS ou emails ou par message « Tracker » en dernier recours par la Direction de course. Les skippers devront en accuser réception et se conformer aux nouvelles instructions. L'impossibilité de réception, par dysfonctionnement des systèmes de communications du bord, ne pourra constituer un motif de réclamation de la part du concurrent.

13 – L'ARRIVEE

13.1 Arrivée à Gijón

La ligne d'arrivée est définie dans l'annexe 3 « PARCOURS ».

13.2 Annonce ETA Gijón

02 heures avant son ETA, chaque skipper devra transmettre son ETA à la Direction de course par VHF ou email ou SMS.

13.3 Arrivée à Douarnenez

Le parcours retour vers Douarnenez sera présenté au plus tard lors du briefing départ à Gijón le samedi 10 août 2019.

13.4 Annonce ETA Douarnenez

02 heures avant son ETA, chaque skipper devra transmettre son ETA à la Direction de course par VHF, email ou SMS.

14 – AIDE EXTÉRIEURE (Modification de la règle 41 des RCV)

Réception d'informations météo

Toutes les communications extérieures sont autorisées sauf les communications pouvant aider un concurrent dans le domaine du routage et/ou de la météo (Informations qui ne seraient pas accessibles à tous les concurrents). Une charte de non-routage sera signée par chaque concurrent avant le départ de l'épreuve.

L'envoi et la réception d'emails et SMS sont autorisés.

Les requêtes emails de carte météo sont autorisées s'ils sont accessibles à tous les concurrents (avec ou sans abondement).

15 – SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

15.1 Pénalité au moment de l'incident

- 15.1.1 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).
- 15.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon la RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le temps limite de réclamation.
- 15.1.3 Un bateau qui omettra de réparer selon la RCV 44.2 mais qui reconnaîtra immédiatement son infraction lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury. [DP]
- 15.1.4 Un bateau qui réalise qu'il 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 la RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation. [DP]

15.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

15.2.1 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le Jury pourra communiquer la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Dans ce cas, cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle lui aura indiqué.

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné, avant de continuer sa course.

15.2.2 Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

15.2.3 Rupture de plomb constatée par le Comité technique

Dans le cas où le Comité technique constate lors d'une inspection, ou si un bateau en course déclare lui-même, qu'un plomb a été endommagé ou rompu accidentellement le Jury par l'intermédiaire du Comité technique pourra proposer au bateau d'accepter une pénalité standard sans instruction, cela change la RCV 63.1.

Si le bateau refuse cette pénalité standard, il sera convoqué à une instruction.

15.2.4 Pouvoir discrétionnaire du Jury

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

15.3 Pénalités Financières

Pour une infraction aux IC 6.3, 8.1 et 8.2 les pénalités pourront être financières à hauteur de 200 euros.

15.4 Classement au temps

15.4.1 « DNF», «RET» : Un bateau classé « DNF » ou « RET » se verra attribuer, sans instruction, un temps de course correspondant au temps de fermeture de ligne plus 02 heures.

15.4.2 « DSQ», «DNE» : un bateau disqualifié « DSQ » ou pénalisé d'une « DNE » se verra attribuer un temps de course correspondant au temps du dernier bateau ayant fini plus 03 heures.

15.4.3 « DNS», «DNC» : un bateau classé « DNS » ou « DNC » se verra attribuer, sans instruction, un temps de course correspondant au temps de fermeture de ligne plus 03 heures.

16 – RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit.

Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

16.1 Informer le réclamé

- 16.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course, par téléphone ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury, en même temps, par l'intermédiaire de la Direction de course.
- 16.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).
- 16.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC 16.1.1 ci-dessus.
- 16.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, conformément à l'IC 16.1.1 ci-dessus.

16.2 Contenu d'une réclamation

- 16.2.1 Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.
- 16.2.2 Les infractions aux Règles décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a) :
- programme ;
 - contrôles de jauge et d'équipements ;
 - publicité ;
 - bateaux d'assistance des concurrents ;
 - obligation des concurrents (AC et IC) ;
 - évacuation des détritiques (RCV 55 et le code de l'environnement pour les courses offshore des RSO) ;
 - communications.

16.3 Temps limites

16.3.1 Pour réclamer en course

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Pour réclamer à terre

Les formulaires de réclamation sont disponibles au Centre de course à terre. Les réclamations, demandes de réparation ou de réouverture doivent être déposés au jury ou à la direction de course au plus tard dans un délai de deux heures après l'arrivée du bateau. En cas d'arrivée de nuit entre 20h00 et 07h00 ce dépôt devra être effectué avant 09h00.

16.3.2 Pour demander réparation en course

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury, à partir de l'heure de réception de la décision.

Pour demander réparation à terre

Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel (ceci modifie la RCV 62.2).

16.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les dix-huit heures après la communication de la décision aux parties (ceci modifie la RCV 66).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties (ceci modifie la RCV 66).

16.4 Instruction et décision

16.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances. Cela modifie la RCV 63.2.

16.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. Ceci modifie la RCV 63.3.

16.4.3 Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc..., communiqués par téléphone ou VHF ou email ou SMS devront être considérés comme l'instruction. Cela modifie la RCV 63.6.

16.4.4 Conformément à l'IC 16, la procédure prévue dans cette instruction s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.

16.4.5 La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

17 – TEMPS LIMITES POUR FINIR

Il n'y a pas de temps limite pour finir pour le premier bateau.

La ligne d'arrivée sera fermée dans un délai de 24h00 après l'arrivée du premier concurrent avant toute éventuelle instruction. Un concurrent n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans ce délai sera classé « DNF ».

18 – ESCALE TECHNIQUE AVEC ASSISTANCE EXTERIEURE

Pendant la course, un bateau peut faire une ou plusieurs escales techniques avec assistance extérieure dans les conditions suivantes :

- Le concurrent doit en informer la Direction de course, le bateau pourra être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir d'un abri, sur une distance inférieure à 5 nm ;
- Des personnes étrangères à l'équipage peuvent accéder à bord dès la mise en route du moteur. Ravitaillement et réparations peuvent alors être effectués.

Temps limite d'escale technique avec assistance extérieure :

- Le temps de tout voilier en escale technique avec assistance extérieure sera au minimum de 04 heures et ne pourra pas dépasser 24 heures, toutes escales cumulées ; temps compté à partir du moment où il touche terre ou s'amarre, jusqu'au moment où il repart ;
- Passé ce temps de 24 heures, le concurrent sera classé DNF sur la course ;

Pour toute escale technique telle que définie dans le chapitre, un rapport circonstancier devra être remis à la Direction de Course.

19 – ABANDON

Un bateau qui abandonne doit le signaler aussitôt que possible au Directeur de course (+33 6 33 02 81 28 - fseruzier@wanadoo.fr) et au directeur de course adjoint (+33 6 64 10 28 89 jean.jacques.quere@orange.fr).

20 – VEILLE

Pour raison de sécurité, les concurrents doivent laisser en veille permanente pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite et leur VHF-AIS, en double veille 16/72 (canal de course).

21 – REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT [DP]

21.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans autorisation du Jury.

21.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du Comité technique. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

22 – CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT [DP]

22.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course.

22.2 L'heure de mise en conformité sera diffusée au cours du briefing la veille du départ.

22.3 Plombage

Les moteurs devront être plombés à l'aide d'un plomb qui sera fourni par le Comité technique. Les plombs seront vérifiés aléatoirement au départ et à l'arrivée de chaque étape.

23 – PLONGEE EN COURSE [DP]

23.1 Il est autorisé de plonger en course pour enlever d'éventuels objets indésirables qui pourraient être pris dans les appendices immergés, et uniquement pour cela. Ceci modifie le terme "pour nager" de la première phrase de la RCV 47.2.

23.2 En application de la deuxième phrase de la RCV 47.2, pour effectuer cette opération, le bateau doit être ralenti au maximum, c'est-à-dire :

- S'il est sous grand-voile et spinnaker, celui-ci doit être affalé et le bateau doit venir vers le vent grand-voile choquée en grand.
- S'il est sous grand-voile et voile d'avant autre que spinnaker, les deux voiles doivent être choquées en grand.

La descente du skipper dans l'eau ne peut se faire que si le bateau à une vitesse surface inférieure à 1 nœud.

23.3 De plus, le skipper doit prévenir par email ou téléphone satellite la Direction de Course juste avant de descendre dans l'eau, attendre son accusé de réception, et doit rappeler dès qu'il est remonté à bord. Le délai entre les deux appels ne doit pas excéder 15 minutes.

En cas d'impossibilité de contact avec la Direction de Course, le skipper peut prévenir un skipper proche, et, à la première occasion, en informer la Direction de course.

23.4 Le skipper doit prendre toutes les mesures pour que cette manœuvre s'effectue dans des conditions de sécurité maximales.

23.5 Le manquement à une quelconque disposition ci-dessus pourra faire l'objet de réclamation de skipper contre un autre, également d'un rapport de la Direction de course au Comité de course, suivi d'une réclamation.

24 – LIVRE DE BORD [DP]

La Direction de course, le Comité de course ou le Jury peuvent demander aux concurrents leur livre de bord où devront être mentionnés les principaux événements survenus pendant la course ainsi que l'heure de passage aux marques, marques virtuelles ou à des points remarquables avec, si possible, les noms et numéros de voile des bateaux précédents et suivants.

L'absence de tenue de livre de bord et de ces informations pourra entraîner une pénalité à la discrétion du Jury.

25 – FICHER JOURNAL DE BORD INFORMATIQUE [DP]

La Direction de course, le Comité de course ou le Jury peuvent demander aux concurrents de leur présenter le journal de bord dématérialisé de leur logiciel de navigation donnant l'ensemble des points de la course.

L'absence de sauvegarde informatique de ces informations pourra entraîner une pénalité à la discrétion du Jury.

26 – BALISAGE MARITIME

Sauf prescription contraire des présentes Instructions de Course, le respect du balisage maritime relève de l'entière responsabilité de chaque concurrent.

27 – BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux du Comité de course arboreront un pavillon ou flamme : FFVoile.

Les bateaux « Jury » arboreront le pavillon « Jury ».

Les bateaux « Comité Technique » arboreront le pavillon « Jauge ».

28 – CLASSEMENTS ET PRIX

Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée d'au moins une étape seront classés.

Des prix en numéraire seront distribués sur les classements conformément à la convention établie entre Douarnenez Courses et la Classe Figaro Bénéteau.

Une remise des prix sera organisée pour chaque étape.

28.1 Classement d'étape au temps

Un classement sera établi à l'issue de chaque étape selon le temps de course, après application des éventuelles pénalités ou bonifications.

28.2 Classement général au temps

28.2.1 Définition

Au terme de l'épreuve, le classement général sera établi par addition des temps de chacune des étapes. Le bateau ayant le plus faible temps cumulé sera déclaré vainqueur.

28.2.2 Égalité

En cas d'égalité le temps effectué sur la seconde étape départagera les concurrents, cela modifie la RCV A8.

28.3 Classement Bizuth

Un classement Bizuth sera établi à l'issue de chaque étape selon le temps de course, après application des éventuelles pénalités ou bonifications.

28.3.1 Classement général Bizuth

Au terme de l'épreuve, le classement général Bizuth sera établi par addition des temps de chacune des étapes. Le bateau ayant le plus faible temps cumulé sera déclaré vainqueur.

28.3.2 Égalité

En cas d'égalité le temps effectué sur la seconde étape départagera les concurrents, cela modifie la RCV A8.

28 – HEURE OFFICIELLE

Les heures données dans les présentes Instructions sont en heures locales pour le programme dans les ports ainsi que pour les heures de départs et en UTC pour les diverses opérations de communications avec les coureurs quand ils sont en mer.

Pour les classements, l'heure de référence sera l'heure locale à Douarnenez.

Les heures de lever et coucher du soleil seront pour l'ensemble de la course :

Lever 07h00 UTC + 2

Coucher 21h45 UTC +2

29 – RESPONSABILITE

L'inscription d'un bateau implique, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférant, renonciation à toute voie de recours autres que celles prévues par les RCV.

30 – ORGANISATION

Autorité Organisatrice : Douarnenez Courses.

Président de l'Association : Bertrand Nardin
Chef de projet : Delphine Largenton
Vice- Présidente de l'association : Anne Crespy

L'organisation générale a pour mission la mise à en œuvre de la course et sa promotion à chaque étape, la coordination de l'action de tous les intervenants institutionnels et privés, la relation avec les coureurs et les relations avec la Classe Figaro Bénéteau.

Direction de course :

Directeur : François Sérurier 06 33 02 81 28
Directeur adjoint : Jean-Jacques Quéré 06 64 10 28 89

La Direction de course gère les aspects nautiques et la sécurité de la course. Elle travaille en relation directe avec l'Organisation générale, le Comité de course, le Comité technique , le Jury national sans appel et le Médecin de course.

Arbitres désignés par la FF Voile

Président du Comité de course : Bruno Le Breton 06 75 59 29 27
Président du Comité technique : Philippe Cousin 06 21 93 34 69
Président du Jury : Georges Priol
Juge : Éric Humeau
Juge : Anne Crespy
Contrôleur d'équipement Course au Large : Yves-Marie Leroux

Médecin référent

Docteur Jean Christophe Fimbault 06 83 54 78 97 / fjc.fimbault@orange.fr

ANNEXE 1 « PRESCRIPTIONS FEDERALES »

Prescriptions of the Fédération Française de Voile Racing Rules of Sailing 2017 - 2020

(* FFVoile prescription to **RRS 64.3** (*decisions on protests concerning class rules*) :

The jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a protest concerning class rules.

(* FFVoile prescription to **RRS 67** (*Damages*) :

Any question about or request of damages arising from an incident involving bound by the Racing Rules of Sailing or International Regulation to prevent Collision at Sea depends on the appropriate courts and cannot be dealt by the jury.

(* FFVoile prescription to **RRS 70.5** (*Appeals and requests to a national authority*) :

The denial of the right of appeal is subject to the written authorization of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This authorization shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile prescription to **RRS 78. 1** (*Compliance with class rules ; certificates*) :

The boat's owner or other person in charge shall, under his sole responsibility, make sure moreover that his boat complies with the equipment and safety rules required by the laws, by-laws and regulations of the Administration.

(* FFVoile prescription to **RRS 86. 3** (*Changes to the racing rules*) :

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1 a) in order to develop or test new rules shall first submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the event. Such authorization shall be mentioned in the notice of race and in the sailing instructions, and shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile prescription to **RRS 88** (*National prescriptions*) :

Prescriptions of the FFVoile shall neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions, except for events for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (*) shall be neither changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website www.ffvoile.org, shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

(* FFVoile prescription to **RRS 91(b)** (*Protest committee*) :

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the Fédération Française de Voile. Such authorization shall be posted on the official notice board during the event.

ANNEXE 2 « PROGRAMME »



DOUARNENEZ COURSES SOLO GIJON 2019 FIGARO BENETEAU 3

★ cette étoile signifie : présence obligatoire du skipper

DOUARNENEZ		
<u>Lundi 29 juillet</u>	20h	Présence obligatoire des bateaux à Douarnenez – port de Tréboul
<u>Mardi 30 juillet</u>	09h00>18h00	<u>Contrôles sécu.</u>
	19h00	Cocktail d'accueil ★ <i>Maison du nautisme</i>
<u>Mercredi 31 juillet</u>	09h00>18h00	<u>Contrôles sécu.</u>
	17h	Briefing Sécu ★ <i>Pot – maison du Nautisme</i>
<u>Jeudi 1 aout</u>	09h00>18h00	<u>Contrôles sécu.</u>
	19h	Soirée crêpes ★ <i>Terrasse Centre Nautique</i>
<u>Vendredi 2 aout</u>	12h	<u>Fin contrôles sécu</u>
	13h30	<u>Sortie des bateaux pour la parade</u>
	14h>15h30 16h	<u>Parade</u> ★ Retour des bateaux aux pontons
<u>Samedi 3 aout</u>	18h	Briefing départ de course et météo ★ <i>Pot – Maison du Nautisme</i>
<u>Dimanche 4 aout</u>	13h	Départ étape 1 FB3

GIJON		
<u>À partir du mercredi 7 août</u>		Arrivée des 1ers
<u>Jeudi 8 août</u>	19h	Apéro ponton
<u>Vendredi 9 août</u>	19h	Remise prix de la 1 ^{er} étape ★
<u>Samedi 10 août</u>	18h	Briefing course et météo ★
<u>Dimanche 11 août</u>	16h	Départ étape 2 FB3
DOUARNENEZ		
<u>À partir du 15 août</u>		Arrivées des 1ers
<u>Samedi 17 août</u> (Possibilité d'avancer au vendredi 16 août)	19h	Remise des prix de la 2 ^{ème} étape et classement général ★ <i>Maison du Nautisme</i>

DOUARNENEZ COURSES SOLO GIJON 2019

ANNEXE 3 « PARCOURS »

1 Douarnenez - Gijón

N° Marque	Nom de la marque	Côté requis	Observations
	Départ		
	Dégagement éventuellement		A contourner
1	Bouée « Spectacle » Tréboul	Tribord	A contourner
2	Way Point	Bâbord	A contourner
3	Arrivée Gijón		

Ligne de départ Douarnenez :

Elle se situe dans le Nord de l'Île Tristan.

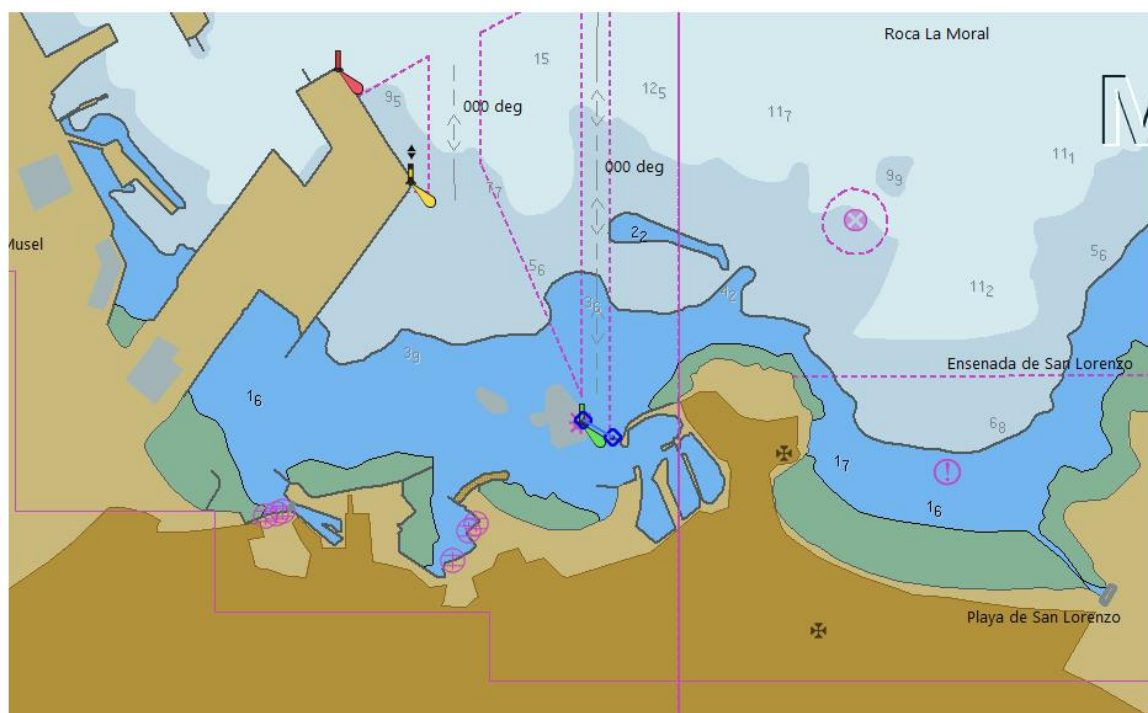
Marque « Départ » : bouée cylindrique « Orange ».

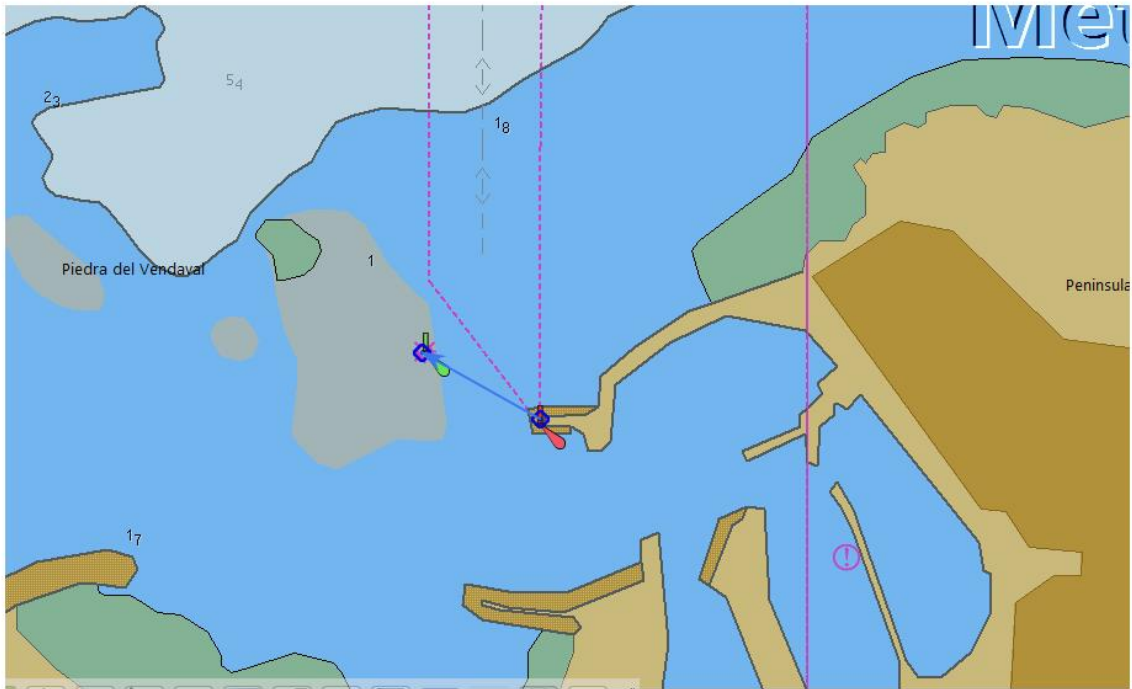
Marque « Spectacle » : bouée cylindrique « Orange ».

Ligne d'arrivée Gijón :

La ligne d'arrivée se situe entre le mât portant un pavillon orange à laisser à bâbord aux abords immédiats du feu rouge à la position 43 32.7900 N 005 40.2097 W et une bouée latérale verte à laisser à tribord à la position 43 32.8324 N 005 40.2997 W

Le parcours sera présenté lors du briefing sécurité du Mercredi 31 Juillet 2019





2 Gijón-Douarnenez

Le parcours retour vers Douarnenez sera présenté au plus tard lors du briefing du samedi 10 août 2019

ANNEXE 4 « ZONES INTERDITES – DST »

Tous les DST (Dispositif de Séparation de Trafic) sont à respecter, c'est-à-dire qu'en aucun cas ils ne sont considérés comme zone de course. Ils sont considérés comme zones interdites.

Les positions des marques (WGS83) sont données à titre indicatif et ne peuvent donner lieu à réclamation.

DST Ouessant Ushant Exclusion Zone A : 49°02,000 N / 005°36,800 W B : 48°48,600 N / 005°25,100 W C : 48°37,200 N / 005°11,900 W D : 48°29,390 N / 005°22,049 W E : 48°35,100 N / 005°42,300 W F : 48°42,600 N / 006°02,800 W G : 48°56,400 N / 005°51,600 W	DST Fastnet Fastnet Exclusion Zone A: 51°22.90N / 009°27.30W B: 51°21.20N / 009°36.70W C: 51°15.40N / 009°33.90W D: 51°17.20N / 009°24.40W 830 W	
Coordonnées des autres DST bordant la zone de l'épreuve :		
DST des Scilly West Scilly West Exclusion Zone A: 50°04,120 N / 006°48,540 W B: 50°01,240 N / 006°32,830 W C: 49°52,390 N / 006°36,710 W D: 49°52,390 N / 006°53,770 W	DST des Scilly Sud Scilly South Exclusion Zone A : 49°46,000 N / 006°29,530 W B : 49°46,030 N / 006°16,600 W C : 49°35,520 N / 006°16,480 W D : 49°35,520 N / 006°34,100 W	DST Scilly Est Scilly East Exclusion Zone A : 50°20.00N / 005°51.110W B : 50°20.00N / 006°04.900 W C : 49°53.5N / 006°05.000W D : 50°00.9N / 005°51.110W
	DST du cap Finisterre Cap Finisterre Exclusion Zone A: 43°31,400N / 010°05,150W B : 43°21,000N / 009°36,400W C : 43°10,500N / 009°44,000W D : 42°52,900N / 009°44,000W E : 42°52,900N / 010°13,700W F : 43°18.800N / 010°13.700W	

ANNEXE 5 « W- REGLES POUR CONTOURNER LES WAY POINTS »

W1 Modification aux Définitions :

W1.1 Modification de la définition « Prendre le départ » :

Prendre le départ Un bateau *prend le départ* quand, ayant été entièrement du côté pré -départ de la ligne de Départ au moment de son signal de départ ou après, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une Partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement, coupe la ligne de départ en direction du parcours.

W1.2 Ajout d'une nouvelle définition « waypoint » :

Waypoint Une position, autre qu'une marque, décrite par ses coordonnées en Latitude et Longitude qu'un Bateau doit laisser d'un côté donné pour effectuer le parcours.

W2 Ajout d'une nouvelle règle 18.5 dans le chapitre 2 des RCV :

18.5 PLACE POUR PASSER UN WAYPOINT

(a) La règle 18.5 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser un *waypoint* du même côté et qu'au moins l'un d'eux s'en approche. Cependant, quand la règle 20 s'applique, la règle 18.5 ne s'applique pas.

(b) Quand des bateaux *engagés* s'approchent d'un *waypoint* pour le passer d'un côté requis, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place pour passer le *waypoint*, sauf si le bateau à l'extérieur a été incapable de donner de la place depuis le moment où l'engagement a commencé.

(c) Si le bateau à l'intérieur a un doute raisonnable sur la *place* dont il dispose pour passer le *waypoint*, il peut en conséquence héler le bateau à l'extérieur. Le bateau à l'extérieur doit alors donner au bateau à l'intérieur davantage de place, sauf s'il est incapable de le faire.

W3 Modification de la RCV 28 : Effectuer le parcours

28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, effectuer le parcours décrit dans les instructions de course et finir. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* ou un *waypoint* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour *prendre le départ* jusqu'à ce qu'il ait *fini* doit, s'il est tendu,

(a) passer chaque *marque* ou *waypoint* du côté requis et dans l'ordre correct

b) toucher chaque *marque* ou *waypoint* à contourner, et

(c) passer entre les *marques* ou les *waypoints* d'une porte depuis la direction de la *marque* ou du *waypoint* précédent. Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, tant qu'il n'a pas *fini*.

28.3 Les instructions de course peuvent préciser les critères permettant de déterminer si un bateau a contourné ou passé un *waypoint* du côté requis.

W4 Détermination électronique de la position

Quand des données provenant de systèmes électroniques de détermination de la position sont utilisées pour déterminer la position d'un bateau afin de vérifier le respect des règles, les données issues du système de navigation principal de ce bateau prévaudront.