

# INSTRUCTIONS DE COURSE

## VII<sup>eme</sup> TROPHEE BAILLI DE SUFFREN

### Du samedi 27 juin au vendredi 10 juillet 2009

Avis de Course, Programme, Instructions de Course et Charte de Bonne Conduite disponibles auprès des :  
yacht clubs partenaires : [www.tropheebaillidessuffren.com](http://www.tropheebaillidessuffren.com) ; [www.snst.org](http://www.snst.org) ; [www.ycpr.it](http://www.ycpr.it) ; [www.gaetavela.com](http://www.gaetavela.com) ; [www.basenautica.com](http://www.basenautica.com) ;  
[ycm.org](http://ycm.org)

Informations portuaires pour les escales :  
[www.port-de-saint-tropez.com](http://www.port-de-saint-tropez.com) ; [www.marinadiportorotondo.it](http://www.marinadiportorotondo.it) ; [www.basenautica.com](http://www.basenautica.com) ; [www.clubnauticogaeta.it](http://www.clubnauticogaeta.it) ;  
[www.earth.google.com](http://www.earth.google.com) ; [www.portorotondo.web](http://www.portorotondo.web) ; [www.ports-monaco.com](http://www.ports-monaco.com) ; [www.visionmap.com](http://www.visionmap.com)

Informations & prévisions météo :  
[www.weather.gmdss.org](http://www.weather.gmdss.org) ; [www.meteo.fr/marine](http://www.meteo.fr/marine) ; VHF : 23 (Provence), 79 (Corse), 20 & 22 (Corse & Sardaigne) ;  
BLU : voie 403 (4363 Khz) ; NAVTEX : 518 W/S/X/M/R/T, Radio France Inter : 162 Khz ;  
Téléphone : 0 892 68 32 50 (int'l), 32 50 (France) ; Fax : 0 889 70 1852 ; Immarsat C  
Prévisions météo et routage en mer : [www.meteomer.fr](http://www.meteomer.fr) - (Pierre Lasnier).

Informations touristiques et utiles locales :  
[www.ot-saint-tropez.com](http://www.ot-saint-tropez.com) ; [www.portortondo.net](http://www.portortondo.net) ; [www.numera.it](http://www.numera.it) ; [www.monaco-tourisme.com](http://www.monaco-tourisme.com)

Informations complémentaires sur les réglementations de course et la sécurité :  
fédérations de voile : [www.sailing.org](http://www.sailing.org) ; [www.ffvoile.net](http://www.ffvoile.net) ; [www.federvela.it](http://www.federvela.it)

Associations de classe, règles & jauge CIM :  
[www.cim-classicyachts.org](http://www.cim-classicyachts.org) ; [www.afyt.fr](http://www.afyt.fr) ; [www.aive-yachts.org](http://www.aive-yachts.org) ; [www.yacht-club-monaco.mc](http://www.yacht-club-monaco.mc) ; [www.ranc.es](http://www.ranc.es).  
Règles & Jauge IRC et course au large : [www.uncl.com](http://www.uncl.com)

Yacht-clubs nationaux (pavillonnerie, Étiquette navale,...) :  
[www.ycf-club.fr](http://www.ycf-club.fr) ; [www.yachtclubitaliano.it](http://www.yachtclubitaliano.it) ; [www.rmyc.org](http://www.rmyc.org) ; [www.yacht-club-monaco.mc](http://www.yacht-club-monaco.mc)

Charte de protection de l'environnement: [www.ecogestes.com](http://www.ecogestes.com)

#### ➤ **Sommaire :**

- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| 1- Organisation                             | 13-Arrivées                        |
| 2- Règles                                   | 14-Système de pénalité             |
| 3- Inscriptions                             | 15-Temps limite                    |
| 4- Identification                           | 16-Réclamations                    |
| 5- Avis aux concurrents, tableau officiel   | 17-Contrôle de jauge et équipement |
| 6- Modifications aux instructions de course | 18-Classement                      |
| 7- Signaux faits à terre                    | 19-Sécurité et surveillance        |
| 8- Programme des courses                    | 20- Étiquette                      |
| 9- Parcours                                 | 21- Responsabilité                 |
| 10- Marques                                 | Annexe Saint-Tropez                |
| 11- Départs                                 | Annexe Porto Rotondo               |
| 12- Portes                                  | Annexe Gaeta                       |
|   | Annexe Monaco                      |

#### **1. Organisation :**

La régata du TROPHEE DU BAILLI DE SUFFREN est organisée par la S.N.S.T. (Société Nautique de Saint-Tropez, FFV), avec l'aide de :

- Y.C.P.R. (Yacht Club de Porto Rotondo, Sardaigne)
  - C.N.G (Club Nautique de Gaeta) avec l'assistance du YCG et de la LNI-G
  - Y.C.M (Yacht Club de Monaco)
- coordonnés par le Marenostum Racing Club (St-Tropez).

#### **2. Règles**

2.1 La régata est régie par:

- Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile en vigueur, y compris les prescriptions de la FFV.
- les règles du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer s'appliquent de l'heure légale du coucher de soleil jusqu'à l'heure légale du lever du soleil,
- les règles de la jauge CIM 2009 pour les courses des voiliers d'époque et classiques,
- les règles de la jauge IRC 2009 pour les voiliers classés « Esprits de Tradition »,

- l'avis de course du TROPHÉE BAILLI DE SUFFREN,
  - les présentes instructions de course,
  - la réglementation spécifique, du Trophée Bailli de Suffren : règles spéciales pour la course au large,
  - les Chartes de Bonne Conduite annexés à l'Avis de Course.
- 2.2 Dans tous les cas, la langue Française prévaudra dans l'interprétation des textes en cas de différent.
- 2.3 La régata est classée en catégorie A de publicité.
- 2.4 L'heure officielle est donnée par l'horloge parlante.

### **3. Inscriptions**

- 3.1 Les concurrents doivent présenter au moment de leur inscription les documents définis au chapitre 7 « INSCRIPTIONS » de l'avis de course.
- 3.2 En s'inscrivant à cette épreuve, chaque concurrent reconnaît qu'il lui appartient, sous sa seule responsabilité, de décider s'il doit prendre le départ ou continuer à courir. Il accepte en outre de se soumettre aux règles citées à l'article 1 et de renoncer à tout autre recours que celui prévu par ces règles.
- 3.3 Changement d'équipage au cours de l'épreuve : le changement éventuel d'équipage devra être demandé par écrit au Comité de Course lors d'une escale. (voir chapitre 10 de l'avis de Course).
- 3.4 La liste des bateaux par classe sera affichée au tableau officiel avant 9h00 le premier jour de course.

### **4. Identification**

- 4.1 Chaque bateau doit avoir une identification sur la grand voile. Ce numéro doit correspondre à celui donné lors de l'inscription avant le départ.
- 4.2 Si le bateau ne possède pas de numéro, un cagnard sera fixé dans les filières à l'arrière bâbord et tribord. Ce cagnard sera donné contre caution, au moment de l'inscription, par le comité d'organisation.
- 4.3 Les concurrents devront arborer d'une manière bien visible dans leur pataras ou à défaut dans le hauban tribord le pavillon de la course et un pavillon de classe, tous les deux pourront être donnés par le comité d'organisation.
- 4.4 La flamme d'un partenaire sera éventuellement remise également aux participants. Celle-ci devra alors être hissée sur l'étai lors des escales.
- 4.5 Tout concurrent qui n'est plus en course doit enlever ces pavillons distinctifs.
- 4.6 Les éventuels bateaux du Comité de Course arboreront :
- à **Saint-Tropez**, le pavillon de la SNST (Rouge Blanc Rouge avec une ancre marine dans le blanc).
  - à **Porto Rotondo**, le pavillon du YCPR (croix latine rouge sur fond blanc, avec au centre, la gueule de lion de St-Marc tenant le pavillon sarde blanc aux 4 têtes de maure).
  - à **Gaeta**, le pavillon du CNG.
  - à **Monaco**, le pavillon du YCM.

### **5. Avis aux concurrents, tableau officiel, bureau du Comité de Course**

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel situé au bureau du comité. Il est situé :

- à **Saint-Tropez** au Club house de la Société Nautique de Saint-Tropez,
- à **Porto Rotondo** au Club house du Yacht Club Porto Rotondo,
- à **Gaeta** à côté du bateau comité dans la Base Nautique Flavio Gioia.
- à **Monaco**, Port Hercule, au YCM et sur le Bateau Comité accompagnant la course.

### **6. Modifications aux instructions de course**

Toute modification aux instructions de course sera affichée sur le tableau officiel au plus tard deux heures avant le départ prévu le jour de son entrée en vigueur, sauf pour tout changement dans le programme des courses, qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il doit prendre effet.

### **7. Signaux faits à terre**

Pavillon Aperçu : la course est retardée, le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 30 minutes après que l'Aperçu a été affalé.

Les signaux faits à terre seront envoyés:

- à **Saint-Tropez** au mât situé à la Société Nautique et répétés au mât pavillon de la capitainerie.
- à **Porto Rotondo** au mât face au club house du YCPR.
- à **Gaeta** au mat pavillon de la Base Nautique Flavio Gioia

### **8. Programme des courses**

Samedi 27 juin	à 12h00	Départ de la 1 <sup>ère</sup> étape Saint-Tropez / Porto Rotondo :	193 milles nautiques,
Mercredi 1 <sup>er</sup> juillet	à 12h00	Départ de la 2 <sup>ème</sup> étape Porto Rotondo / Gaeta :	191 milles nautiques,
Dimanche 5 juillet	à 12h00	Départ de la 3 <sup>ème</sup> étape Gaeta / Monaco :	319 milles nautiques.

## 9. Parcours

Le parcours, d'environ 700 milles nautiques (en trace directe) ralliera Saint-Tropez (France) à Monaco avec deux escales : la première à Porto Rotondo (Sardaigne, Italie) et la seconde à Gaeta (Province di Latina, Italie).

## 10. Marques

- **à Saint-Tropez:**  
Bouée du PORTALET Bouée gonflable orange à 400m au nord de la tour du Portalet.
- **à Porto Rotondo:**  
2 bouées sphériques oranges avec un feu clignotant blanc au dessus.
- **à Gaeta:**  
Marque d'arrivée : bouée cylindrique gonflable JAUNE à 0,2 NM dans le Nord/Est du phare rouge de l'entrée du port.  
Marque de départ bouée gonflables JAUNE.
- **à Monaco:**  
Marque d'arrivée bouée gonflable Rouge à 500m dans l'est de la nouvelle jetée du Port Hercule.

## 11. Départs

**Les procédures de départ et d'arrivée seront données sur le canal de sécurité de la régate.**

Les voiliers qui n'auront pas franchi la ligne de départ dans les 15 minutes suivant leur signal de départ seront classés DNS. Toutefois, si pour des raisons techniques et /ou en cas de circonstances exceptionnelles, un bateau ne peut pas prendre le départ dans le délai précisé ci-dessus, il pourra cependant être autorisé par le Comité de Course à prendre le départ au-delà de ce délai, à condition de respecter les dispositions suivantes :

- Avertir immédiatement le Comité de Course de son problème technique
- Préciser le délai qui lui est nécessaire pour réparer.

**Comité de Course pourra alors lui accorder l'autorisation en lui indiquant l'heure à laquelle il pourra prendre le départ et le cas échéant la nouvelle ligne de départ et la première marque à passer.**

**Dans tous les cas, l'heure de départ sera l'heure du départ de la course.**

A la fin de la course le concurrent devra faire un rapport écrit des circonstances du retard, et le déposer au Comité de Réclamation dans les délais impartis

### 11.1 A SAINT-TROPEZ

#### Définition de la ligne de départ à Saint-Tropez :

La ligne de départ est orientée Nord-Sud. Elle est définie par l'alignement de la bouée du PORTALET et le mât de la tour du Portalet portant un triangle. Les bateaux doivent prendre le départ entre ces deux marques

Attention : une bouée rouge à terre pourra marquer des hauts fonds devant la Tour du Portalet.

Les signaux de départ seront envoyés sur la tour du Portalet.

**Voir annexe Saint-Tropez**

La règle 30.1 ne s'applique pas pour les départs donnés depuis la tour du Portalet.

#### Procédure de départ à Saint-Tropez :

Briefing météo/procédures de départ/itinéraire/sécurité/ à 9h00 au club-house de la SNST (Nouveau Port) le Samedi 27 Juin.

Mise à disposition des bateaux sur la ligne de départ à 12h00.

Le signal d'avertissement est le pavillon de la SNST (rouge blanc rouge avec une ancre de marine dans le blanc).

Les départs seront donnés suivant la règle 26, rappelée ci après :

<i>Temps</i>	<i>Signaux</i>	<i>Signification</i>
<b>-8'</b>	Pavillon de classe	Avertissement (signal sonore)
<b>-4'</b>	Pavillon « P »	Préparatoire (signal sonore)
<b>-1'</b>	Amené du pavillon préparatoire	Dernière minute (signal sonore long)
<b>0</b>	Amené du pavillon de classe	Départ (signal sonore)

Les signaux visuels seront envoyés sur la tour du Portalet.

Les temps seront décomptés à partir des signaux visuels. L'absence d'un signal sonore ne doit pas être pris en considération.

#### Décision de courir à Saint-Tropez:

Le Chef de Bord, ou son représentant, doit déposer au bureau du comité, à la SNST, au plus tard 1h00 avant l'heure du départ de la course, une « décision de courir ».

Attention aux rochers immergés le long de la digue du port (môle J. REVEILLE) et aux nombreuses navettes rapides dans le golfe.

### 11.2 A PORTO ROTONDO

### **Définition de la ligne de départ à Porto Rotondo :**

La ligne de départ est définie par l'alignement entre le feu blanc de la jetée et une bouée cylindrique JAUNE située à environ 500 m. au nord du feu blanc. La bouée doit être laissée à bâbord.

Une autre bouée cylindrique JAUNE sera située à environ 50 mètres au nord du feu blanc de la jetée. La bouée doit être laissée à tribord. Cette bouée ne définit pas d'alignement.

**Voir annexe Porto Rotondo.**

### **Procédure de départ à Porto Rotondo:**

Mise à disposition des bateaux sur la ligne de départ à 12h00 le Mercredi 2 juillet.

Les signaux visuels seront envoyés au mat pavillon du YCPR.

Sauf avenant, la procédure de départ est identique à celle de Saint-Tropez.

### **Décision de courir à Porto Rotondo:**

Briefing à 9h00 au club-house du Y.C.P.R. au 1<sup>er</sup> étage, le Mercredi 2 juillet

Le Chef de Bord, ou son représentant, doit déposer au bureau du comité au YCPR, au plus tard 1h00 avant l'heure du départ de la course, une « décision de courir » qui indiquera les changements éventuels d'équipiers (**Ce changement est à demander au Comité de Course**).

## **11.3 A GAETA**

### **Définition de la ligne de départ à Gaeta:**

La ligne de départ est positionnée dans la baie de Gaeta.

Elle est définie entre une bouée JAUNE à bâbord, et le bateau comité à tribord. La longueur de la ligne est de 0,5NM environ.

**Voir annexe Gaeta**

### **Procédure de départ à Gaeta :**

Mise à disposition des bateaux sur la ligne de départ à 12h00 le Dimanche 5 juillet.

Les signaux de départ seront envoyés sur le bateau comité.

Sauf avenant, la procédure de départ est identique à celle de Saint-Tropez.

### **Décision de courir à Gaeta:**

Briefing à 9h avant le départ de la régates sur le quai.

Le chef de bord ou son représentant doit déposer auprès du représentant du CNG ou sur le bateau comité, 1h00 avant l'heure du départ de la course une « décision de courir » qui indiquera les changements éventuels d'équipiers (**Ce changement est à demander au Comité de Course**)

A cette occasion, le chef de bord ou son représentant devra vérifier ou se faire confirmer/expliciter auprès du représentant du CNG la présence et la position d'éventuels obstacles.

## **11.4 Rappels :**

En cas de rappel général :

Il n'y aura pas de changement dans l'ordre des départs.

En cas de rappel individuel :

Un navire OCS au moment du départ qui ne répare pas correctement sera pénalisé en ajoutant 2 heures à son temps de course.

- 11.5** Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent se maintenir à l'écart de la zone de départ et de tous les bateaux dont le signal préparatoire a été donné, application du préambule du chapitre 2 section A des RCV.

## **12. Portes**

Pour chaque étape, une porte de passage obligatoire est mise en place afin de gérer au mieux la course. Lors du franchissement de cette porte, chaque concurrent doit envoyer sa position à l'aide de la balise et noter sur la feuille d'étape l'heure et la position GPS du bateau. Il doit essayer de prendre contact avec le bateau comité par VHF ou téléphone.

**Ce pointage pourra être utilisé pour une arrivée dans le cas où aucun bateau ne franchit la ligne d'arrivée dans les temps.**

- 1<sup>ère</sup> étape: Saint-Tropez / Porto Rotondo.** La porte est définie entre la balise des Moines au sud de la Corse, à laisser à Bâbord et une marque fictive située à 0,5N, à laisser à tribord, dans le sud de la balise.

Position de la balise: 41° 26,8404N; 008° 53,8824E

Position de la marque fictive: 41° 26,3320N; 008° 53,8824E

- 2<sup>ème</sup> étape: Porto Rotondo / Gaeta.** La porte est définie entre le phare de la « Punta della Guardia » au sud de l'île de PONZA, à laisser à bâbord, et une marque fictive à 0,5N, à laisser à tribord, dans le sud du phare.

Position du phare de la Guardia: 40° 52,6697N; 012° 57,1935E

Position de la marque fictive: 40° 52,1687N; 012° 57,1935E

**3<sup>ème</sup> étape: Gaeta / Monaco.** La porte est définie par la tour sur Monte Poro au sud de l'île d'Elbe, à laisser à tribord, et une marque fictive située à 0,5N, à laisser à bâbord, dans le sud de la tour.

Position de la tour: 43° 43,6759N; 010° 14,2319E

Position de la marque fictive: 43° 43,0303N; 010° 14,2319E

### **13. Arrivées**

A 5 milles nautiques avant chaque arrivée, le Chef de Bord doit impérativement avertir de celle-ci le Bateau Comité et le yacht-club d'escale sur le canal VHF de vacation 77 (et sur le canal spécifique de chaque club quand il est indiqué) ainsi que la Capitainerie du port ou de la marina sur le canal 16 (ou autre canal si indiqué) en précisant sa qualité de participant inscrit à cette course, ainsi que son « E.T.A. » (Expected Time of Arrival).

Les bateaux se présentant au port d'escale en avance sur le temps d'arrivée prévu (voir plus bas) devront demander à la Capitainerie une autorisation spécifique d'entrée et d'amarrage. En cas d'indisponibilité de place, possible à cette époque (par ex. à Saint-Tropez, Porto Rotondo, Gaeta et Monaco), les bateaux pourraient être amenés à devoir mouiller à l'extérieur du port, à proximité, sous leur propre responsabilité et devront en informer la Capitainerie, le club d'escale et le bateau comité. En cas d'amarrage intermédiaire au port à une place autre que celle réservée par la suite aux concurrents, il appartiendra à ceux-ci de s'assurer des conditions de leur amarrage, puis de pouvoir rejoindre ensuite le quai qui leur est réservé. Dans les deux cas cités ci avant, les bateaux pourront rejoindre leur place réservée dès le temps d'arrivée prévu."

#### **Fiche d'étape :**

Après chaque course, chaque Chef de Bord, même s'il abandonne, doit déposer sa fiche d'étape y annexée ou d'abandon au bureau du comité aussitôt que possible et au plus tard 1H00 après l'arrivée de la course.

Un concurrent qui n'observe pas cette règle sera pénalisé suivant la 44.3(c) de 10% des inscrits de sa classe sans instruction (modification règle 63.1) arrondi à l'unité supérieure.

#### **13.1 Arrivée à Porto Rotondo :**

Arrivée prévue à partir du dimanche 28 juin à 20h00 (32 heures à 6 nœuds de moyenne)

Heure limite d'arrivée le mardi 30 juin à 12h00 (72 h à 2,64 nœuds de moyenne).

Prévenir de son arrivée sur VHF canaux 77 (Course), 72 (Club) puis 9 ou 16 (capitainerie).

#### **Définition de la ligne d'arrivée :**

La ligne d'arrivée est définie par l'alignement entre le feu blanc de la jetée (Lat. 41°01,916N Long.009°32,535E) et une bouée cylindrique JAUNE située à environ 200 m. en direction 325° du feu blanc. La bouée doit être laissée à tribord.

#### **Voir croquis en annexe Porto Rotondo.**

Le franchissement de la ligne d'arrivée par les bateaux se fera, les voiles éclairées la nuit, après avoir impérativement contacté le « Commissaire aux Procédures d'arrivée » du club.

Votre arrivée sera enregistrée et signalée si possible par un coup de corne de brume.

Le chef de bord, ou son représentant, doit déposer la fiche d'étape y annexée au Yacht Club Porto Rotondo ou sur le bateau comité, au plus tard 1h00 après l'arrivée du bateau.

#### **13.2 Arrivée à Gaeta, Base Nautique Flavio Gioia:**

Arrivée prévue à partir du jeudi 2 juillet à 20h00 (32 h à 6 nœuds de moyenne)

Heure limite d'arrivée le samedi 4 juillet à 12h00 (72 h à 2,67 nœuds de moyenne)

Prévenir de son arrivée sur VHF canaux 77 (Course), 8 (club), 16 (capitainerie).

#### **Définition de la ligne d'arrivée :**

La ligne d'arrivée est située devant la jetée de l'entrée du port, elle définie par le phare rouge du port et une bouée gonflable JAUNE mouillée à 0,2 nautiques dans le Nord/Est du phare.

#### **Voir croquis en annexe Gaeta**

Le franchissement de la ligne d'arrivée par les bateaux se fera, les voiles éclairées la nuit, après avoir impérativement contacté le « Commissaire aux Procédures d'arrivée » du club.

Votre arrivée sera enregistrée et signalée si possible par un coup de corne de brume.

Le Chef de Bord ou son représentant devra déposer sa fiche d'arrivée auprès du représentant du CNG sur le quai ou au bateau comité, au plus tard 1h après l'arrivée du bateau.

#### **13.3 Arrivée à Monaco Port Hercule:**

Arrivée prévue à partir du lundi 8 juillet à 16 h 00 (53 heures à 6 nœuds de moyenne).

Heure limite d'arrivée le mercredi 9 juillet à 12h00 (120 heures à 2,65 nœuds de moyenne).

Prévenir de son arrivée sur VHF 9 (port), 77 (Course), 72 (Club).

La ligne d'arrivée est située dans le prolongement de la nouvelle jetée. Elle est définie par le bout de la jetée et une bouée ROUGE mouillée à 500m dans l'Est

**Voir en annexe Monaco**

Le franchissement de la ligne d'arrivée par les bateaux se fera, les voiles éclairées la nuit, après avoir impérativement contacté le « Commissaire aux Procédures d'arrivée » du club.

Votre arrivée sera enregistrée et signalée si possible par un coup de corne de brume.

Le Chef de Bord ou son représentant doit déposer sa fiche d'étape y annexée sur le bateau comité au plus tard 1h00 après avoir fini la course.

#### **14. Système de pénalité**

- 14.1** Le système de pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2 est une pénalité de rotation de un tour (ceci modifie les règles 44.1 et 44.2 des RCV). Tous les concurrents ayant effectué une pénalité de rotation pour une règle au chapitre 2 doivent déposer une reconnaissance écrite dans le délai prescrit au § 17.1 des présentes I.C.
- 14.2** Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :  
Reconnue ou non, une infraction à ces règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité suivant la 44.3(c) pouvant aller de 10% du temps de course, à la disqualification.

#### **15. Temps limite**

Les dates et heures limites sont données en heure locale.

En cas d'arrivée tardive et de portes trouvées closes au yacht club local, il appartiendra au Capitaine de faire viser sa fiche d'étape à la Capitainerie du Port puis de les déposer dans la boîte à lettre du yacht club partenaire ou de la remettre au bateau comité.

#### **16. Réclamations**

- 16.1** Les « réclamations » (et les reconnaissances d'infractions) seront rédigées si possible, sur les imprimés type FFV disponibles au bureau des courses, à Saint-Tropez, Porto-Rotondo, Gaëta et à Monaco ou sur le bateau comité. Le temps limite (modifié RCV 61,3) sera d'une heure après l'arrivée à l'escale.  
Les déclarations spontanées de reconnaissance d'infraction sont encouragées dans le respect de l'esprit amical et courtois de la course...
- 16.2** En cas de réclamation, les protagonistes pourront demander l'arbitrage du Président du Jury qui suit la course. Si le désaccord persiste, le jury se constituera pour instruire la réclamation. Une résolution à l'amiable entre les deux parties concernées est encouragée. Le résultat de cet accord devra alors être communiqué par les deux parties au Président du Jury.
- 16.3** Pour l'application de la règle 61.1(b), les numéros des bateaux objet d'une réclamation par le Comité de Course ou le Jury pour un incident observé dans la zone de course seront affichés sur le tableau officiel avant l'expiration du délai précisé au § 17.1. En cas d'impossibilité, la durée du prolongement du délai d'affichage sera précisée (modification RCV 61.1(b)).
- 16.4** Les convocations seront affichées dans les 30 minutes après l'heure limite de dépôt des réclamations pour informer les concurrents où et quand se tiendra l'instruction dans laquelle ils sont parties ou cités comme témoins.
- 16.5** Le Jury instruira les réclamations dans l'ordre, si possible, des dépôts.  
En accord avec les parties intéressées, le jury pourra instruire les protestations avant l'heure limite des dépôts.
- 16.6** Modification des règles 62.2 et 66 des RCV : aucune demande de réouverture ou de réparation ne sera acceptée au-delà du temps limite de réclamation suivant la communication orale de la décision sauf le dernier jour de course ou le délai est réduit à 30 minutes après la communication orale de la décision concernée.

#### **17. Contrôles de jauge et d'équipement**

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course. Sur l'eau, un jaugeur ou un inspecteur d'équipement du Comité de Course peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés, tels qu'ils ressortent des déclarations des concurrents lors de leur inscription, seront affichés au tableau officiel à l'issue des inscriptions, et au plus tard deux heures avant l'heure prévue pour le départ de la première course. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à 2 heures après cette heure d'affichage ou l'heure limite de réclamation de la première course.

#### **18. Classement**

### 18.1 Classement à chaque étape

Le classement d'une étape se fera pour chaque classe en temps compensé « temps sur temps ».

**Temps compensé = Temps réel course x TFC x C**

Temps réel course = Date d'arrivée – Date réelle de départ

Pour les yachts jaugés CIM : TFC = 0,17( racine du Rating + 2,6)

C : coefficient issue de la déclaration de voile pour les yachts jaugés CIM

C = 1 pour les yachts « Esprit de Tradition » jaugés IRC

Les voiliers sont invités à rallier l'escale suivante avant la cessation de la veille VHF. En utilisant le moteur comme moyen de propulsion ils seront classés DNF à la suite des voiliers qui ont exécuté la totalité de l'étape à la voile selon l'ordre de citation qui répond à la démarche suivante :

**« embrayage du moteur de propulsion en dernier recours afin de franchir la ligne d'arrivée avant la date limite d'arrivée imposée »**

Pour cela tous les yachts déclareront avant le départ de la course la vitesse moteur qu'ils s'engagent d'adopter : Vm

Les concurrents déclareront sur la fiche d'arrivée leur position et la date et heure de décision d'embrayer la propulsion

Le comité évaluera pour chacun de ces yachts si la décision d'embrayer la propulsion est cohérente avec l'objectif de rallier l'escale avant l'heure limite imposée en calculant le coefficient  $P = V_n / V_m$

Avec  $V_n$  = distance restant à faire / (date limite d'arrivée - date décision d'embrayer la propulsion)

L'ordre de citation des yachts ayant embrayé la propulsion sera établi par ordre décroissant de P pour les valeurs inférieures ou égales à 1, suivis par les voiliers ayant une valeur supérieure à 1

Le contrôle du temps réel moteur se fera par la lecture de l'indication du compteur horaire du moteur en présence du Capitaine.

L'information compteur devra être indiquée sur la fiche d'étape concernée signée par le Capitaine.

Le Comité de Course se réserve de compenser les temps moteur des durées de recharge de batteries (arbre de transmission non embrayé), de manœuvre de sortie et d'entrée aux ports.

### 18.3 L'utilisation du moteur est autorisé tel que défini dans la règle 42.3 (h) uniquement. Chaque mise en route du moteur dans ce cadre là fera l'objet d'une déclaration qui sera soumise au Jury pour appréciation.

### 18.4 Classement général

Les classements généraux pour « le Sabre de l'amiral Satan » et pour les « Classes » seront établis en comptabilisant les points obtenus à chaque étape (toutes les étapes comptent) par addition de la Comptabilité étape, et de la Bonification équipage.

#### Comptabilité d'étape

A chaque voilier ayant effectué la totalité de l'étape à la voile, il lui sera attribué un nombre de points en fonction de son rang et du nombre d'inscrits dans sa classe, suivant la formule :

**$101 \times (1 + (\text{inscrits} - (\text{rang} + 1)) / (\text{inscrits} + 1))$**

#### Bonifications équipage des points étape (DPI)

Une ou des bonifications des points étape seront attribuées aux yachts répondant aux critères suivants qui caractérisent l'esprit de la course :

- Lorsque l'armateur ou le mandataire est en course à bord de son yacht : **+ 5%** des points du premier de la classe.
- Lorsque l'équipage est majoritairement amateur ou dépourvu d'un contrat d'embarquement : **+5%** des points du premier de la classe.

Cette bonification est applicable à tous les voiliers partants.

En cas d'égalité dans la somme des points, le classement sera établi par ordre des meilleures somme des temps compensés.

Les points seront affichés à une décimale et plus si nécessaire.

#### Autres classements

Le meilleur cumul des temps compensés sera attribué, le gagnant du « Sabre » ne peut pas concourir pour ce prix.

En ce qui concerne les yachts ayant embrayé leur propulsion, tous auront le même temps compensé qui sera égal à  $T_{\text{propul}} = \text{Temps compensé du dernier classé à la voile} \times 1,5$

## 19 Sécurité - Surveillance

**Le canal VHF de vacation et de veille permanente entre les participants, l'organisation et les yacht-clubs d'escale est le 77.**

## **ORGANISATION** embarquée durant la course :

- Direction de Course: Georges KORHEL +336.12.57.37.49 sur le bateau comité (SNSST)
- Comité de Course : Marc RENOULT +336.85.52.08.13 sur le bateau comité (CV Anneville/Seine)
- Jury: Jean André CHERBONEL +336.20.52.72.37 sur le bateau comité (SNM)
- Coordination : H.C. SCHROEDER +336.07.57.34.86
- Jauge CIM : Roger GIBERT +336.20.41.24.66 sur le bateau
- Support organisation : Pierre HUGO +336.09.54.93.78 sur la bateau
- Docteur Marc CHUZEL +336.85.22.99.60 (chirurgien) à distance
- Docteur Igor LACOMBAT +336.60.40.65.54 (Urgentiste) à distance
- Docteur Florence FREDOUILLE +336.50.64.03.67 (Gynécologue) à distance
- Docteur Florence KALFON +336.12.46.16.16 (Anesthésiste) à distance

### **19.1 Suivi des bateaux**

**Afin de permettre au Comité de Course de suivre les bateaux, les concurrents embarqueront des balises fournies par l'organisation. Il est impératif d'envoyer sa position, avec la balise, toutes les trois heures pendant la course , puis toutes les heures à partir de 15 nautiques de l'arrivée. Cette position ne sera pas divulguée aux autres concurrents.**

**L'ENVOI DE CETTE POSITION EST OBLIGATOIRE.**

**Un bateau qui ne les envoie pas sera pénalisé au minimum de 5% de son temps de course après instruction.**

### **19.2** Contrôle de sortie et de retour des bateaux :

Une déclaration de départ et une fiche d'étape seront remises respectivement avant le départ et après chaque course au bureau du comité de l'étape concernée.

### **19.3** Abandon

Tout concurrent qui abandonne la course doit amener son pavillon de course et mettre tout en œuvre pour avertir le Comité de Course dans les plus brefs délais pour des raisons de sécurité et d'information des services d'assistance. Faute de quoi, le Jury pourra prononcer son exclusion de l'épreuve.

- par VHF sur les canaux 77, 16, 9, et/ou par téléphone auprès des yacht-clubs partenaires de départ et d'arrivée de chaque étape, voir les annexes de chaque étape,

- si nécessaire par téléphone auprès des organismes d'assistance d'urgence en mer tel que CROSSMED pour le Var : +334.94.61.71.10. – pour la Corse : +334.95.20.13.63. – en Italie (à Rome) pour la Sardaigne : MRCC : +39.06.59.23.569.

### **19.4** Matériel de sécurité

Chaque bateau devra posséder à son bord l'armement de sécurité, requis par la réglementation OSR de l'ISAF en vigueur concernant la navigation « au large » pour les navires français ou l'équivalent pour les navires étrangers. Voir « Régulation spécifique du TBS » : règles spéciales de la course au large, annexées à l'avis de course.

### **19.5** Tout bateau équipé d'une BLU et/ou d'un téléphone satellite et/ou d'une balise permanente de positionnement GPS, devra le signaler au Comité de Course et au bateau comité.

### **19.6** Rappel de la règle 1.2 des RCV

« Chaque concurrent est personnellement responsable du port d'un système de flottabilité personnelle approprié aux conditions ». Dans le même esprit de prudence, il est obligatoire que chaque équipier présent sur le pont durant la nuit soit équipé d'un harnais de sécurité fixé à la ligne de vie, d'un petit « talkie-walkie » étanche portable et attaché, d'un gilet de sauvetage muni d'un sifflet d'alarme et d'une fusée d'alerte ainsi que d'une lampe flash qu'il doit avoir sur lui du coucher au lever du soleil. Les bateaux sont encouragés à munir leurs équipages d'un « système portatif automatique sans fil de sauvetage d'homme à la mer » ( type « Life Tag » de Raymarine : [www.sdmarine.com](http://www.sdmarine.com), ou « NKE » : [www.nke.fr](http://www.nke.fr) ) et/ou d'une alarme portable individuelle de secours à positionnement GPS (type bracelet de poignet).

### **19.7** Météo et cartes marines

Chaque bateau devra consulter avant chaque départ et régulièrement durant la navigation les conditions météo sur l'itinéraire à suivre ainsi que les risques habituels rencontrés en navigation (hauts fonds, bancs de sable, épaves, navires, ...). Une attention rigoureuse devra être accordée aux conditions d'approche et d'entrée des ports d'escale à l'aide des informations habituellement disponibles (cartes, guides, Internet, VHF, téléphone, fax,...). En cas d'utilisation habituelle de cartes numériques (cf CD ou internet, ex : [www.navionics.com](http://www.navionics.com) , [www.garminfrance.com](http://www.garminfrance.com), [www.shom.fr](http://www.shom.fr)), des cartes marines réactualisées (cf amers, balises, signaux, bouées,...) en version papier (ex : [www.shom.fr](http://www.shom.fr)) devront également être disponibles à bord.

### **19.8** Une attention toute particulière devra être accordée, notamment de nuit, aux filets dérivants parfois rencontrés au large des côtes italiennes en Sardaigne, habituellement signalés par de petites bouées blanches.

### **19.9** Il appartient à chaque Capitaine de s'assurer de la bonne conduite de son équipage à terre, du bon amarrage de son bateau aux ports, du respect de l'environnement en mer et dans le port sur les quais et à terre, ainsi qu'à tout moment des conditions de sécurité des personnes, des bateaux et des biens sous sa responsabilité.

### **19.10** La trousse à pharmacie de secours, adaptée à la course au large, devra être vérifiée et complétée avant chaque départ.

### **19.11** De même il est rappelé aux concurrents qu'ils devront mettre en œuvre un système de veille humaine (et éventuellement d'alarme électronique) permanente visant à surveiller, notamment de nuit, le trafic des très

nombreux cargos, autres navires de commerce et navettes rapides entre les îles ou de pêche particulièrement fréquents dans ces eaux.

- 19.12** Durant la course, il est fortement déconseillé aux équipages de fumer et de consommer toute boisson alcoolisée à bord. L'usage des produits dopants et stupéfiants est rigoureusement interdit.
- 19.13** Les chiens doivent impérativement rester à bord durant toute la durée du séjour à Malte.
- 19.14** La manœuvre des annexes motorisées sera confiée à un équipier titulaire d'un permis bateau moteur.

## 20. Etiquette

**A l'occasion des réceptions et des cérémonies de remise des prix** données sur les quatre sites visités, l'usage veut que les armateurs portent **blazer, pantalon blanc et cravate club**, et que les équipages portent une **tenue uniforme aux couleurs de leurs bateaux**.

A terre (au port, à la ville ou au village, au club), les équipages porteront l'uniforme de leur bateau ou de leur club. A défaut, ceux-ci s'habilleront tout en blanc.

Dans le même esprit de courtoisie, la tradition de cette course veut que chaque bateau arrivant à l'escale soit accueilli le jour avec des rafraîchissements et la nuit avec des boissons chaudes par un représentant du bateau arrivé précédemment.

Les participants devront se munir avant le départ de Saint-Tropez des trois pavillons de courtoisie utiles (France et Italie) à hisser en tête de mât (sinon à l'extrémité de flèche) ainsi que des guidons de leur club et de leur association de classe (à hisser en tête de mât ou dans les barres de flèche tribord). Le Grand Pavois sera hissé lors des escales et à l'arrivée finale.

## 21. Responsabilité

**Les concurrents participent à la régates entièrement à leurs propres risques. La décision de participer à une course ou de rester en course relève de leur seule responsabilité.**

**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.**