

LES VOILES DE ST. BARTH



RICHARD MILLE

16-22 AVRIL 2023

# INSTRUCTIONS DE COURSE



CODE ZERO



## Table des matières

Table des matières .....	2
Préambule : .....	3
1 REGLES.....	3
2 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS.....	4
3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE .....	4
4 SIGNAUX FAITS A TERRE.....	4
5 PROGRAMME DES COURSES.....	4
6 PAVILLONS DE CLASSE.....	4
7 ZONES DE DEPART, DE COURSE ET D'ARRIVEE .....	4
8 PARCOURS.....	4
9 MARQUES .....	5
10 SIGNAUX FAIT EN MER .....	5
11 LE DEPART.....	5
12 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS, REDUCTION DE PARCOURS, POINTAGE OFFICIEL .....	6
13 L'ARRIVEE.....	7
14 SYSTEME DE PENALITE .....	7
15 TEMPS LIMITE.....	7
16 DEMANDES D'INSTRUCTION RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION .....	7
17 CLASSEMENT .....	8
18 REGLES DE SECURITE (NP-DP).....	8
19 REMPLACEMENT D'EQUIPIER, DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT (NP - DP) .....	8
20 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT (NP - DP).....	8
22 EVACUATION DES DETRITUS (NP-DP) .....	8
23 COMMUNICATION RADIO.....	9
24 PRIX .....	9
25 ETIQUETTE et RESPONSABILITE [NP - DP].....	9
26 PROCEDURE D'ENTREE ET D'AMARRAGE DANS LE PORT [NP - DP].....	9
27 ARBITRES DESIGNES .....	9

Annexe A - Parcours

Annexe B -(Addendum)-« Prescriptions fédérales » de la F.F.V. pour les concurrents étrangers

Annexe C - « Voiles de Saint Barth - Port de publicité »

## Préambule :

### Modalités d'inscription

Les concurrents doivent présenter au moment de leur inscription les documents définis au chapitre « INSCRIPTIONS » de l'Avis de Course.

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.

Les concurrents étrangers qui ne sont pas licenciés à la Fédération Française de Voile doivent fournir une attestation écrite de leur appartenance à l'une des organisations listées en RCV 75 .1, et doivent présenter une assurance en responsabilité civile garantissant un montant de 1.6 million d'Euros.

### Prévention des violences et incivilités

La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous.

A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs.trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.es

*La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1 (a).*

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

## 1 REGLES

La régata sera régie par :

**1.1** Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV).2021-2024.

**1.2** Les prescriptions de la FFV traduites pour les concurrents étrangers sont annexées aux présentes instructions de course, (Annexe B).

**1.3** Les règles des jauges IRC, CSA, CSAmulti et ORCmh

**1.4** Les règles de la jauge IRC 2022, partie A, B et C pour les Maxis et Mini-Maxis modifiées comme suit :

- (a) Dans le respect des règles IRC 21.1.5(d) et (e) cette régata se court sur des jours consécutifs, aussi il n'est pas nécessaire que les voiles embarquées soient les mêmes pour la durée de l'épreuve mais elles doivent rester les mêmes chaque jour. Dans ce but, le jour commence quand le bateau quitte le quai ou le mouillage pour la première fois chaque jour et se termine quand le bateau s'amarre ou se mouille après la dernière course du jour.
- (b) Supprimer la règle IRC 22.4.2 et la remplacer par : le nombre maximum d'équipiers à bord doit être celui imprimé sur le certificat. Il n'y a pas de limite de poids.

**1.5** Les matériaux biodégradables ne seront pas considérés comme détritrus. Ceci modifie la règle 55.

**1.6** La RCV 52 (Energie) ne s'appliquera pas.

**1.7** Les bateaux francisés devront disposer de l'armement de sécurité prévu pour la zone de navigation côtière.

Les bateaux non francisés devront être en règle avec leur législation nationale en vigueur et tous respecter les LVDSBH Minimum Safety - Rééquipements.

**1.8** La langue officielle est le français, en cas de conflit dans la traduction, le texte *français* prévaudra (ceci complète l'AC 2.8).

**1.9** Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, la définition de Prendre le départ est modifié comme suit :

**1.9.1** Prendre le départ : Un bateau prend le départ quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit (a) à ou après son signal de départ, ou (b) pendant la dernière minute avant son signal de départ

**1.9.2** Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ, il ne peut pas revenir du côté pré-départ de la ligne pour se conformer au point (a) de la définition Prendre le départ, et recevra, sans instruction, une pénalité de 5% sur le temps réel de course. (Ceci modifie les RCV A4, A5 et A11).

## 2 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 2.1 Les Avis aux concurrents seront affichés au Tableau Officiel d'information sur le site internet à l'adresse : <https://lesvoilesdestbarthrichardmille.com/documents-de-courses/>
- 2.2 Il appartient aux concurrents de consulter le tableau officiel jusqu'à deux heures avant le signal d'avertissement de la première course du jour et après avoir couru.
- 2.3 Les coefficients définitifs de handicap des bateaux seront affichés si possible le dimanche 16 avril à 17h00, après la fermeture des inscriptions. Les concurrents ne pourront contester ces handicaps après 20H ce même jour ou 1 heure après l'heure d'affichage s'il a lieu ultérieurement.
- 2.4 Des modifications orales aux IC pourront être données sur l'eau, selon la procédure prévue en IC10.4, conformément à RCV 90.2(c).
- 2.5 Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal **VHF 72**.
- 2.6 Les concurrents devront se munir d'un moyen leur permettant de recevoir ces communications. Dans la mesure du possible, les concurrents seront informés par un message WHATSAPP (QR code d'inscription en Annexe) de toutes nouvelles publications. Cela ne pourra pas faire l'objet de demande de réparation (Modification de la RCV 62.1(a))

## 3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Toute modification aux Instructions de Course sera affichée au tableau officiel au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la 1<sup>ère</sup> course du jour. Tout changement dans le programme des courses sera affiché au tableau officiel avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet
- 3.2 Des changements aux Instructions de course pourront être communiqués oralement sur l'eau conformément à IC 10.4 et RCV 90.2(c). Ceci annule l'affichage au tableau officiel et le délai de 2 heures.

## 4 SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre seront envoyés au mât de pavillons situé sur la terrasse du PC course situé près de la Capitainerie.
- 4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 45 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

## 5 PROGRAMME DES COURSES

- 5.1 Les courses sont prévues selon le programme suivant :

Lundi 17 avril :	1er Signal d'avertissement :	12h00	1 course
Mardi 18 avril :	1er Signal d'avertissement :	10h00	1 ou 2 courses
Mercredi 19 avril :	1er Signal d'avertissement :	10h00	1 ou 2 courses
Vendredi 21 avril :	1er Signal d'avertissement :	10h00	1 ou 2 courses
Samedi 22 avril :	1er Signal d'avertissement :	10h00	1 ou 2 courses
- 5.2 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou une séquence de courses va commencer, le pavillon orange de ligne de départ sera envoyé avec un signal sonore au moins 5 minutes avant le signal d'avertissement.
- 5.3 Le dernier jour de course programmé aucun signal d'avertissement ne sera donné après 13h30.

## 6 PAVILLONS DE CLASSE

Les pavillons de classe seront définis à l'ouverture de la chaîne d'inscription et affichés par avenant.

## 7 ZONES DE DEPART, DE COURSE ET D'ARRIVEE

Deux zones de départ sont définies et seront précisées chaque jour par avenant aux IC

La zone de départ Gustavia est située à proximité du Pain de Sucre, rade de Gustavia.

La zone de départ Saint Jean est située à proximité de la bouée Saint Jean (bouée gonflable rouge).

La zone de course est située aux abords de l'île de Saint-Barthélemy et Est de Saint Martin.

Deux zones d'arrivée sont définies et sont précisées pour chaque parcours (voir annexe A parcours).

La zone d'arrivée Gustavia est positionnée par 17° 53',34 N et 62° 51',26 W.

La zone d'arrivée St Jean est située près de la bouée Saint Jean.

Des ferrys, cargos, annexes ou crew ships peuvent évoluer dans la zone de course. Les règles du RIPAM s'appliquent envers ces bateaux.

## 8 PARCOURS

### 8.1 Définition des parcours

Les schémas dans l'annexe A montrent les parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées, et le côté duquel chaque marque doit être laissée.

Les textes prévalent sur les schémas.

Les choix des parcours pour la journée seront communiqués chaque matin par un avenant aux IC

**8.2** Au plus tard avec le signal d'avertissement, le Bateau Comité affichera si possible la longueur et le cap compas approximatif du premier bord du parcours.

### **8.3 Identification du parcours**

Lorsque le Comité de course a le choix entre plusieurs parcours prévus en annexe A, la flamme numérique correspondant au N° du parcours est envoyée sur le Bateau Comité avant le signal d'avertissement de la CLASSE concernée.

L'envoi simultané de 2 flammes numériques, l'une au-dessus de l'autre, signifie qu'un parcours dont le N° est supérieur à 9 est envoyé. La flamme supérieure indique la dizaine, la flamme inférieure l'unité.

### **8.4 Marque de dégagement**

Une marque de dégagement peut être mouillée au vent de la ligne de départ,

Dans ce cas, le Bateau Comité arbore le pavillon « D » envoyé avant le signal d'avertissement.

La marque de dégagement est à contourner en la laissant :

- à bâbord si le pavillon « D » est envoyé seul.

- à tribord si le Bateau Comité montre un pavillon « VERT » au-dessous du pavillon « D ».

## **9 MARQUES**

**9.1** La marque de départ bout de ligne et la marque de dégagement seront des bouées gonflables cylindriques rouges.

**9.2** La marque d'arrivée bout de ligne sera une bouée gonflable cylindrique de couleur NOIRE et BLANCHE à damier pour la zone Gustavia, et la bouée gonflable Saint Jean pour la zone Saint Jean (voir annexe A parcours)

**9.3** Les définitions des marques de parcours sont données en Annexe A.

**9.4** Des autocollants publicitaires pourront être apposés sur les bouées.

**9.5** Un bateau du Comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

## **10 SIGNAUX FAIT EN MER**

**10.1** « **D** » : arboré par le Bateau Comité avant le départ d'une course signifie : « La bouée de dégagement telle que prévue par IC 8.4 sera à poste ».

**10.2** « **2<sup>ème</sup> Substitut** » : arboré par un bateau du Comité de course à proximité d'une marque signifie que ce bateau du Comité de course effectue un pointage officiel. (Voir IC 12.4).

**10.3** « **S sur H** » : arboré par un bateau du Comité de course signifie : « la course en cours est arrêtée. Le dernier pointage officiel enregistré et établi selon IC 12.4 sera pris en compte comme ordre d'arrivée pour la (les) classe(s) concernée(s) ». Ceci modifie « Signaux de course » des RCV.

**10.4** « **L sur I** » : arboré par un bateau du Comité de course, appuyé d'un signal sonore, d'une communication VHF et éventuellement d'une information écrite sur tableau à bord du bateau Comité signifie : « conformément à la règle 90.2 (c) des RCV, des modifications aux Instructions de Course sont données verbalement sur l'eau ». Ceci modifie « signaux de course des RCV » et IC 2.2 et 3.1.

**10.5** « **O** » : arboré sur un bateau du Comité de course à proximité d'une marque à contourner signifie : rejoignez directement la ligne d'arrivée.

## **11 LE DEPART**

### **11.1 Ligne de départ**

Lorsqu'elle n'est pas désignée autrement en annexe A, la ligne de départ sera entre le mât arborant pavillon Orange avec lettres START sur le Bateau Comité de course à l'extrémité tribord, et le côté parcours de la marque de départ définie à l'IC 9.1 à l'extrémité bâbord.

Un bateau du Comité de course portant un pavillon SBYC pourra se tenir dans le prolongement de la ligne de départ. Ce bateau assure la police dans la zone de départ à proximité de la bouée d'extrémité de ligne. Il constitue un obstacle.

### **11.2 Bateaux en attente (NP - DP)**

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. [DP]

### **11.3 Heure limite de départ**

Tout concurrent qui n'aura pas pris le départ **cinq minutes** après le signal de départ de sa classe, sera considéré comme non partant et classé D.N.S. sans instruction (Ceci modifie RCV A4 et A5)

### **11.4 Signaux de départ**

L'ordre des départs est laissé à la discrétion du Comité de course.

Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26 :

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le signal de départ
Avertissement	Envoi du pavillon de classe un signal sonore	5
Préparatoire	Envoi du pavillon(s) P, ou I, ou Z, ou Z et I ou U ou Noir un signal sonore	4
Une minute	Affalée du pavillon préparatoire un signal sonore long	1
Départ	Affalée du pavillon de classe un signal sonore	0

Les procédures de départ seront, si possibles, annoncées sur le canal VHF de la course (canal 72).

### 11.5 Prendre le départ

Les concurrents ayant enfreint l'IC 1.9 seront si possible prévenus par le Comité de course qui indiquera, par VHF sur le canal de la course, les numéros de voile des voiliers, mais ceci au plus tôt 1 minute après le signal de départ de la course. L'échec de la transmission ou le fait de ne pas la faire au moment qui apparaîtrait le plus opportun ne pourra constituer un motif de demande de réparation. Ceci modifie RCV 62.1(a).

Il est rappelé que conformément à l'IC 1.9.2, qu'un bateau en infraction ne pourra pas retourner prendre un départ pour des raisons de sécurité. Ceci modifie les RCV 29.1, 30.1 et 30.2.

## 12 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS, REDUCTION DE PARCOURS, POINTAGE OFFICIEL

Après le signal du départ, le Comité de course peut, conformément à RCV 32 ou si les impératifs de l'organisation l'exigent, changer le bord suivant du parcours, réduire le parcours ou effectuer un pointage officiel aux marques de parcours définies en annexe A (Ceci modifie la RCV 32 et 33).

Les concurrents doivent passer à proximité de ces marques, à une distance maximale telle qu'ils soient en mesure de s'assurer de la présence ou non d'un bateau officiel signalant une modification de parcours ou effectuant un pointage officiel.

### 12.1 Changement du bord suivant du parcours

Le changement du bord suivant du parcours est signalé près de la marque commençant la section de parcours modifiée, par un bateau du Comité de course qui :

- arbore le pavillon « C » et le « Pavillon de Série » des classes concernées. Si aucun pavillon de série n'est arboré, le changement de parcours concerne toutes les classes
- émet des signaux sonores brefs au passage des concurrents.
- affiche le nom de la marque suivante à contourner (Ceci modifie la RCV 33).

Les bateaux doivent passer entre le bateau du Comité de course signalant le changement du bord suivant du parcours et la marque commençant la section de parcours changée, en laissant cette marque du côté initialement requis. (Ceci modifie RCV 28).

Dans le cas d'un changement dans un parcours côtier, la ou les marques comprises entre le bateau Comité de course signalant le changement de parcours et la marque affichée comme « marque suivante », seront neutralisées et ne seront pas à respecter.

Les concurrents devront, à suivre, continuer leur course en suivant l'ordre chronologique comme défini dans le parcours.

### 12.2 Réduction de parcours.

Le bateau du Comité de course arbore alors le pavillon « S » et le « pavillon de Série » des séries concernées sur le mât de référence. Si aucun pavillon de série n'est arboré, la course est réduite pour toutes les classes.

La ligne d'arrivée est définie conformément à la RCV 32.2(a).

### 12.3 Réduction et modification parcours :

Le pavillon « O » envoyé au voisinage d'une marque à contourner sur un bateau Comité de course signifie : « après le passage de cette marque, rejoignez directement la ligne d'arrivée » (voir IC 13).

Le bateau du Comité de course arbore le « Pavillon de Série » des classes concernées. Si aucun pavillon de série n'est arboré, le changement de parcours concerne toutes les classes

Des signaux sonores brefs seront émis par le bateau du Comité de course à proximité de la marque pour attirer l'attention des concurrents.

Les bateaux doivent passer entre le bateau du Comité de course signalant la réduction et la modification de parcours et la marque commençant la section de parcours modifié, en laissant cette marque du côté initialement requis. (Ceci modifie RCV 33).

### 12.4 Pointage officiel à une marque

Un bateau du Comité de course arborant le « 2<sup>ème</sup> substitut » et le « Pavillon de Série » des séries concernées (Ceci modifie « signaux de course ») se tenant près d'une marque effectue un pointage officiel des concurrents.

Si aucun pavillon de série n'est arboré, le pointage officiel concerne toutes les classes.  
Le bateau du Comité de course pourra émettre des signaux sonores répétitifs à l'approche des concurrents.  
Les bateaux doivent franchir la ligne définie entre le mât de référence du bateau du Comité de course effectuant le pointage officiel et la marque en laissant cette marque du côté initialement requis, puis continuer leur course (Ceci modifie RCV 28).

Si par la suite, le Comité de course décide d'arrêter la course, il arborera les pavillons « S sur H » et le « Pavillon de Série » des séries concernées (ceci modifie Signaux de course) avec 2 signaux sonores. Si aucun pavillon de série n'est arboré, la course est réduite pour toutes les classes.

Ceci signifie : « La course est arrêtée, le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée ».  
Le Comité de course confirmera si possible ces indications par VHF.

Dans ce cas, les bateaux seront considérés comme n'ayant plus été en course après avoir dégagé la ligne où le pointage officiel avait été effectué et les incidents survenus ultérieurement soumis au préambule du chapitre 2.

### 13 L'ARRIVEE

Pour la zone Gustavia la ligne d'arrivée est matérialisée par le côté parcours de la bouée d'arrivée définie à l'IC 9.2 à l'extrémité Bâbord et le mât portant un pavillon bleu sur le bateau du Comité de course à l'extrémité Tribord.

Pour la zone Saint Jean la ligne d'arrivée est matérialisée par le côté parcours de la bouée gonflable Saint Jean à l'extrémité Bâbord et le mât portant un pavillon bleu sur le bateau du Comité de course à l'extrémité Tribord

### 14 SYSTEME DE PENALITE

La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

Une infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 et aux RCV 28 et 31, et à l'article 1.9 des Instructions de Course pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps ou en points pouvant être inférieure à la disqualification à la seule discrétion du Jury. (DPI).

### 15 TEMPS LIMITE

Pour l'ensemble des courses, les bateaux arrivés au-delà de 18h00 locales seront classés DNF.

Le dernier jour de la régata les bateaux arrivés au-delà de 17h00 locales seront classés DNF. Ceci modifie les RCV A4 et A5.

### 16 DEMANDES D'INSTRUCTION RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

**16.1** Les formulaires de demande d'instruction sont disponibles au secrétariat de course ou sur le site. Les réclamations et les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite approprié.

#### **16.2 Temps limite pour déposer une réclamation**

Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau de la classe a fini la dernière course du jour ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour, selon ce qui est le plus tard. L'heure sera affichée sur le tableau officiel d'information.

#### **16.3 Réclamation du Comité de course, du Comité Technique ou du Jury**

Les intentions de réclamer du Comité de course, du Comité Technique ou du Jury seront affichées au tableau officiel pour informer les bateaux selon RCV61.1(b).

#### **16.4 Affichage des Réclamations**

a) Les heures de convocation au Jury seront affichées au tableau officiel au plus tard 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.

b) Il est de la seule responsabilité des concurrents de vérifier s'ils sont cités dans une instruction.

En l'absence d'une ou des partie(s) convoquée(s) à l'instruction, le Jury pourra néanmoins juger conformément à RCV 63.3(b).

#### **16.5 Demande de réouverture d'instruction le dernier jour :**

Le dernier jour de course programmée, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée :

a) Dans le temps limite de réclamation si la partie requérante a été informée de la décision la veille

b) Pas plus de 30 minutes après que la partie requérante a été informée de la décision ce même jour. Ceci modifie la RCV 66.

#### **16.6 Demande de réparation le dernier jour**

Le dernier jour de course programmée, une demande de réparation basée sur une décision du jury devra être déposée pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée. Ceci modifie la RCV 62.2.

**16.7** Les Instructions de Course suivantes ne peuvent donner lieu à réclamation par un bateau : 11.2, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25 et 26 (Ceci modifie la RCV 60.1(a)).

## 17 CLASSEMENT

- 17.1 Le calcul du temps compensé (pour les bateaux qui y sont soumis) détermine son rang d'arrivée.  
Pour les classes monotypes, le système de classement est en temps réel.  
Le calcul du temps compensé sera effectué en heures, minutes, secondes et 1/100 de seconde.
- 17.2 Les bateaux classés DNC, DNS, UFD, BFD, DSQ, DNE, RET, NSC recevront les points correspondants aux nombres d'inscrits dans la série plus 1.  
Les bateaux classés DNF à une course recevront les points du dernier bateau classé dans la série dans cette course + 3 points, sans jamais avoir plus de points que le nombre d'inscrits + 1. Les résultats afficheront la mention « HTP » (hors temps) pour les concurrents concernés ; Ceci modifie l'annexe A5.2.
- 17.3 Une course doit être validée pour valider l'épreuve dans la série concernée.
- 17.4 Le score d'un bateau dans une série sera le total de ses scores dans les courses validées. Ceci modifie la RCV A.2

## 18 REGLES DE SECURITE (NP-DP)

### 18.1 Abandon

Tout concurrent qui abandonne la course doit amener son pavillon de course et tout mettre en œuvre pour avertir immédiatement le comité de course sur le canal de course VHF. Il remet sa déclaration d'abandon au secrétariat dès que possible [DP]. Faute de quoi le Jury pourra envisager une action selon la RCV 69-Mauvaise conduite.

### 18.2 Matériel de sécurité

Chaque bateau devra posséder à son bord l'armement de sécurité tel que défini par la réglementation des « LVDSBH Safety Requirements » (se trouvant sur le site des Voiles de Saint Barth <https://lesvoilesdestbarthrichardmille.com/documents-de-courses/>)  
De surcroît, les navires sous pavillon français devront se conformer à la réglementation de la catégorie de navigation de la zone de navigation [DP].

## 19 REMPLACEMENT D'EQUIPIER, DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT (NP - DP)

- 19.1 Le skipper ou son représentant devra déposer au PC Course avant 17h00 le dimanche 17 avril, la liste d'équipage mentionnant les personnes embarquées durant l'épreuve [DP].  
En cas de modification de l'équipage, la nouvelle liste devra être remise au PC Course, ceci 2 heures avant l'heure prévue pour le signal d'avertissement de la course où l'équipage est modifié [DP].
- 19.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du Comité Technique ou du Comité de Course.  
Les demandes de remplacement doivent être faites par écrit, signées par le responsable du bateau, et présentées au Comité Technique à la première occasion raisonnable [DP].

## 20 CONTROLES DE JUGE ET D'EQUIPEMENT (NP - DP)

- 20.1 Un bateau et son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux Règles de Classe, à l'avis de course et aux Instructions de Course.
- 20.2 Sur l'eau, un membre du Comité de course ou du Comité Technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

## 21 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DE L'EPREUVE (NP - DP)

- 21.1 Chaque bateau doit avoir un numéro d'identification sur la grand-voile, sauf dérogation du Comité de course.  
Ce numéro doit correspondre à celui donné lors de l'inscription avant le départ. (Ceci modifie RCV 77) [DP].
- 21.2 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 le pavillon de classe, fournis par l'organisation [DP].
- 21.3 Tout concurrent, qui n'est plus en course, doit enlever ces pavillons distinctifs [DP].
- 21.4 Les bateaux du Comité de course arboreront le pavillon du SBYC.
- 21.5 Tout élément spécifique de publicité dont le port est demandé par l'organisation est décrit dans l'Annexe C : « Voiles de Saint Barth \_ Port de publicité ». Tout l'équipement nécessaire sera fourni par l'organisation et remis lors des procédures de confirmation d'inscription. Si cette règle est enfreinte, la réglementation 20.9.2 de WS s'applique [DP].

## 22 EVACUATION DES DETRITUS (NP-DP)

Les bateaux ne doivent pas jeter leurs détritiques dans l'eau. Les détritiques doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage [DP].



## 23 COMMUNICATION RADIO

Le canal VHF utilisé par le Comité de course est le 72.

En cas d'accident vous devez appliquer les procédures réglementaires (Appel canal 16). Si votre VHF est défectueuse, vous pouvez appeler le CROSSA aux numéros de téléphone suivants ou l'organisation des Voiles de Saint Barth

- CROSS AG :	05 96 70 92 92 - VHF 16 – Cellulaire 196
- Direction de course : Luc POUPON	06 90 57 44 66
- Comité de course : Yvon POUTRIQUET	06 52 18 35 46
- Jury : Alexis DUVERNOY	06 90 75 62 39
- PC Course à terre :	VHF 72
- Coordination : François TOLEDE	06 90 44 14 41
- SNSM et Médecin de la course	06 90 64 08 07 et VHF 16
- Capitainerie du port de Gustavia :	05 90 27 66 97 et VHF 12 et 16

## 24 PRIX

Le premier, deuxième et troisième de chaque classe recevront un prix.

## 25 ETIQUETTE et RESPONSABILITE [NP - DP]

### 25.1 Responsabilité

Les concurrents participent à la régates entièrement à leurs propres risques (voir RCV 3). 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.

« Chaque concurrent est personnellement responsable du port d'un système de flottabilité personnelle approprié aux conditions ».

**25.2** Il appartient à chaque propriétaire ou skipper de s'assurer de la bonne conduite de son équipage à terre, du bon amarrage de son bateau au port, du respect de l'environnement en mer et dans le port, sur les quais et à terre.

**25.3** La manœuvre des annexes motorisées sera confiée à un équipier titulaire d'un permis bateau moteur. La vitesse dans le port de Gustavia est limitée à **3 nœuds** dans les mouillages et **5 nœuds** dans le chenal.

## 26 PROCEDURE D'ENTREE ET D'AMARRAGE DANS LE PORT [NP - DP]

Les bateaux se présentant au port devront demander à la Capitainerie une autorisation d'entrée et d'amarrage. Tout navire qui entre sort du Port de Gustavia, doit emprunter le chenal d'accès.

La vitesse maximale autorisée, dans la zone portuaire est de 3 nœuds. VHF, Canal 12.

En cas d'indisponibilité de place à l'intérieur du port, ou de tirant d'eau trop important les bateaux pourraient être amenés à devoir mouiller à l'extérieur du port, à proximité de celui-ci, sous leur propre responsabilité. Dans ce cas ils devront en informer la Capitainerie.

## 27 ARBITRES DESIGNES

Président du Comité de course	Yvon POUTRIQUET
Président du Jury	Alexis DUVERNOY
Jury	Jérôme CHEDEVILLE
Jury	Jacques LAMINIE
Président du Comité Technique	Bastien POUTHIER