

Instructions de Course

Fig'Armor 2025



Autorité Organisatrice : Lorient Grand Large
Co-organisation : Centre Nautique de Lorient

Grade 5A Double et Solo

Dates : du 4 au 8 août 2025

Lieu : Lorient La Base

INSTRUCTIONS DE COURSE

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.

Préambule : Les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents et accompagnateurs 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 ou accompagnateurs. Un concurrent. ou un accompagnateur qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69

1 REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile,
- 1.2 Les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones en Annexe Prescriptions.
- 1.3 La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2, entre le coucher du soleil fixé à 21h40 et le lever du soleil fixé à 07h00 pour la durée de l'épreuve (UTC +2)
- 1.4 Les Règlementations Spéciales Offshore (RSO) de catégorie 3 avec radeau.
- 1.5 Les règles de la Classe Figaro Bénéteau 3 (**RCFB3**)
- 1.6 Les règlements fédéraux.
- 1.7 Annexe WP de World Sailing, Règles pour les Waypoints, (IC Annexe W)

2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Avant le départ : toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard deux 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 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel, mis sur le site internet de l'épreuve disponible à l'adresse suivante :
<https://www.lorientgrandlarge.org/fr/evenements/fig-armor/documents-de-course>
et pourront être répétés sur tout autre système de messagerie mis en place par l'AO.
- 3.2 Le PC course est situé au bureau de LGL à Lorient.
- 3.3 Sur l'eau, le comité de course communiquera avec les concurrents sur le canal VHF 72.

4. CODE DE CONDUITE

- 4.1 [DP] (NP) Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 4.2 [DP] [NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement.

5 SIGNAUX FAITS A TERRE ET EN MER

- 5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés au mât de pavillons situé devant la capitainerie de Lorient La Base.
- 5.2 Quand la flamme Aperçu est envoyée à terre, le signal d'avertissement ne peut pas être fait moins de 60 minutes après l'amené de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

6 PROGRAMME DES COURSES, BRIEFING ET REMISE DES PRIX

- 6.1. Les courses sont prévues selon le programme suivant :

Lundi 4 août 2025	09h00 : Présence obligatoire des bateaux 09h00-15h00 : Confirmation des inscriptions 09h00-18h00 : Contrôles jauge-sécurité 18h00 : Pot 22h Feux allumés pour contrôle	Début période de la gratuité ponton LGL Local Classe Figaro
Mardi 5 août 2025	09h00-16h00 : Contrôles jauge-sécurité 16h00 : Briefing sécurité, départ et météo	Salle de Lorient Grand Large
Mercredi 6 août 2025	09h00 : Départ pour les « Solo » Le départ des « Doubles » ne pourra se faire moins de 15 minutes après le départ des « Solo »	Voir Annexe Parcours
Vendredi 8 août 2025	Arrivée des deux flottes Remise des prix fin d'après midi	A la « Baleine déshydratée »
Samedi 9 août 2025		18 h Fin de la période de la gratuité ponton

7 PAVILLONS DE CLASSE – IDENTIFICATION (DP)

- 7.1 Les bateaux devront arborer au port les pavillons remis par l'AO, (Région Bretagne, Agglo Lorient, Lorient Grand Large) conformément aux règles de classe RCFB3 .
- 7.2 En tout temps et surtout lorsque l'arrivée se fait de nuit ou par mauvaise visibilité, les concurrents doivent tout mettre en œuvre pour que leur identification puisse se faire aisément, (éclairage du numéro de voile, confirmation par VHF ou à la voix).
- 7.3 Le pavillon de classe sera : Le pavillon LGL Blanc (Lorient Grand Large) pour les « Solo ».
Le pavillon LGL Bleu (Lorient Grand Large) pour les « Double »

8 ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en Annexe « Parcours ».

9 LES PARCOURS

- 9.1 Les parcours sont décrits en Annexe « Parcours »
- 9.2 La Direction de Course et le Comité de Course pourront définir d'autres parcours côtiers qui seraient diffusés par avenant avant le briefing skipper pour tenir compte de la situation météo ou des impératifs de l'AO.
- 9.3 Les positions géographiques figurant sur les tableaux de parcours donnés en annexe sont les positions des Waypoints placés près des marques de parcours, elles ne sont données qu'à titre indicatif et une erreur dans celles-ci ne peut donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 61).
- 9.4 En l'absence avérée d'une marque de parcours du système de balisage, et en l'absence d'un bateau arborant un « pavillon M », les skippers devront passer à la position géographique de cette marque en « Latitude et Longitude », référencée dans les documents nautiques officiels. Ils devront passer à cette position conformément aux dispositions de la RCV 28 et de l'annexe W jointe en annexe.
- 9.5 Bouée de dégagement :
- Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon D, si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).
 - Le comité de course indiquera si possible, le cap et la distance approximatifs de cette bouée de dégagement.

10 MARQUES

- 10.1 Les marques de parcours sont définies en annexe « Parcours ».
- 10.2 Les marques de départ sont les suivantes :
- Bateau du Comité de Course arborant un pavillon orange

- La marque bout de ligne est un semi-rigide arborant un pavillon orange
- La marque de dégagement est une bouée gonflable orange « Lorient Agglomération »

11 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES (DP)

Sont considérées comme obstacles les zones interdites à la navigation (définies dans les documents nautiques) 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 IC (précisées dans l'annexe « Zones Interdites »).

Il est de la responsabilité des skippers de connaître et de respecter les zones interdites ou réglementées. Un bateau enfreignant cette IC pourra, après instruction, être disqualifié. Ceci modifie la **RCV 56.2**.

12 LE DÉPART

12.1 Zone de départ

Elle est normalement désignée en annexe parcours. Si le Comité est contraint au choix d'une autre zone de départ, le pavillon « L » sera envoyé sur le bateau comité ce qui signifie alors : « Suivez-moi jusqu'à une nouvelle zone de départ ».

Les concurrents doivent être en mesure de se rendre sur cette nouvelle zone, même par vent nul, où le Comité de Course attendra un délai "raisonnable" avant de donner le départ.

Il affichera sur un tableau le numéro ou le nom de la marque du parcours initial devenant première marque du nouveau parcours (après bouée de dégagement éventuellement), l'ordre de passage des marques suivantes restant inchangé

12.2 Ligne de départ

Voir annexe Parcours

12.3 Signaux de départ

Le pavillon de série pour le signal d'avertissement est le pavillon : Le pavillon « LGL Blanc » pour les solitaires et « LGL bleu » pour les doubles Les départs des courses seront donnés avec un signal d'avertissement 8 minutes avant le départ

12.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 30 minutes après son signal de départ sera classé DNS. Ceci modifie les RCV A4 et A5

12.5 Rappels

Le bateau du Comité de Course annoncera par VHF si possible les numéros ou noms des bateaux OCS au plus tôt une minute après le signal de départ sur le canal de la course. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61).

12.6 Si un bateau OCS ne revenait pas du côté pré-départ il recevra sans instruction une pénalité de 2 heures ajoutée à son temps réel de course. Ceci modifie la RCV 29.1.

En cas de rappel individuel, le pavillon X devra rester envoyé jusqu'à ce que les bateaux OCS soient revenus entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, mais pas plus de 30 min après le signal de départ (Ceci modifie la RCV 29.1).

13 L'ARRIVÉE

Voir annexe parcours

14 SYSTEME DE PENALITE

14.1 Infraction à une règle du chapitre 2 des R.C.V ou à une règle de la section B du RIPAM quand elle remplace le chapitre 2 :

Il sera fait application des pénalités conformément aux règles 44.1 modifié par AC 12 (*La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.*) et 44.2 des RCV.

14.2 Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 des RCV ou à une règle de la section B du RIPAM quand elle remplace le chapitre 2 : Une infraction aux RCV autres que la RCV 31 et aux RCV du chapitre 2 ou à une règle de la section B du RIPAM quand elle remplace le chapitre 2 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification.

Ces pénalités sont comptées en pourcentage du nombre d'inscrits et seront calculées comme prévu par la règle 44.3 (c).

15 AIDE EXTÉRIEURE

La RCV 41 est modifiée comme suit :

15.1 Assistance avant le départ

15.1.1 Les concurrents quitteront le ponton en solitaire ou en double selon la catégorie d'inscription. Aucune personne non accréditée par la Direction de Course ne pourra embarquer à bord du bateau après que celui-ci ait quitté le ponton.

Toute transmission d'informations, sous quelque forme que ce soit, sous réserve d'être d'un poids insignifiant, pourra être faite avant que le bateau ne quitte le ponton.

Toute transmission d'information ultérieure sera considérée comme une aide extérieure.

15.1.2 Le Directeur de Course pourra autoriser une assistance technique sur le bateau d'un skipper, à la demande de celui-ci, une fois qu'il a quitté le ponton, uniquement pour des problèmes pouvant avoir une incidence sur la sécurité. Cette assistance sera effectuée par une personne mandatée par la Direction de Course, et fera l'objet, si elle s'avérait ne pas avoir été nécessaire à la sécurité, d'un rapport au Comité technique pour réclamation auprès du Jury.

15.1.3 En cas d'avarie avant le signal préparatoire le retour à Lorient (La base) sera autorisé dans les conditions exclusives suivantes :

- Informer la direction de course de l'avarie nécessitant un retour au port pour réparation, avant le signal préparatoire (4mn)
- Prendre le départ après quoi l'utilisation du moteur est autorisée dans les conditions prescrites par la RCV 42.3 (i)
- L'amarrage à un quai ou un ponton est autorisé dans les limites portuaires
- L'assistance matérielle et physique sera autorisée pour l'amarrage et l'exécution des réparations.
- Le bateau devra rester en configuration de course durant cette opération
- L'immobilisation au port ne pourra excéder 3 heures, après ce délai le bateau sera classé DNF.
- Au port, une personne habilitée fournira les scellés nécessaires au replombage moteur.
- Le replombage moteur devra être réalisé par une personne habilitée de l'organisation à l'endroit où le moteur a été déplombé initialement.
- Après son replombage le skipper est tenu d'effectuer le parcours dans son intégralité.
- Un rapport écrit devra être déposé au comité technique et à la direction de course dans les délais du dépôt des réclamations.

15.2 Assistance en course [DP, NP]

En cas d'avarie durant la course

Un bateau pourra rejoindre par ses propres moyens un abri ou s'amarrer dans un port pour y effectuer des réparations sans aucune aide physique ni fourniture extérieure.

Cependant, une assistance sous forme de conseils d'autres skippers est autorisée et selon la procédure suivante :

- a) Informer les bateaux officiels de la demande d'assistance et son motif. Toute aide extérieure demandée sera considérée comme effective pour l'application de cette règle.
- b) Établir à l'arrivée un rapport d'assistance qui sera remis au comité de course.

15.3 Assistance autorisée

- a) Quand l'assistance provient d'un skipper, elle devra faire l'objet d'un rapport de mer transmis au Comité de Course à l'arrivée.
- b) Assistance pour panne de matériel : pour raisons de sécurité, des conseils, provenant des bateaux officiels ou de skippers, pour réparer d'éventuelles pannes du pilote automatique en mode compas, de la VHF ainsi que du moteur ne seront pas considérés comme aide extérieure.

16 TEMPS LIMITE

Le temps limite pour finir sera égal au temps de course plus 20% du premier bateau de chaque série ayant effectué le parcours et fini.

Les bateaux ne finissant pas après ce temps limite seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

17 DEMANDES D'INSTRUCTION – RÉPARATION - RÉOUVERTURE

- 17.1 Le temps limite de réclamation est de 90 minutes après l'arrivée du bateau concerné. En cas d'arrivée de nuit entre 22h00 et 07h00, ce dépôt devra être effectué avant 10h00.
- 17.2 Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au bureau de Lorient Grand Large. Les demandes d'instruction, de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite prévu.
- 17.3 Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans le local du jury dont l'emplacement est dans les locaux de Lorient Grand Large. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel.
- 17.4 Les infractions aux instructions suivantes :
- Règles de sécurité
 - Publicité
 - Bateaux accompagnateurs
 - Equipement de plongée et piscine gonflable
- ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1. Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le jury le décide. L'abréviation de score pour une pénalité discrétionnaire selon cette instruction sera DPI.
- 17.5 Le dernier jour de la régata, 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 63.7.

- 17.6 Le dernier jour de la régata une demande de réparation basée sur une décision du jury devra être déposée pas plus tard que 30 minutes après l'affichage de la décision. Ceci modifie la règle 61.1 (a).

18 CLASSEMENT

Le classement est un classement en points (RCV annexe A)

Chaque série aura son propre classement.

19 REGLES DE SECURITE

- 19.1 Tout bateau qui abandonne doit affaler son pavillon de course et tout mettre en œuvre pour avertir immédiatement la direction de course et le comité de course. Il remet sa déclaration d'abandon au secrétariat dès que possible.

Un concurrent qui ne fait pas tout son possible pour avertir de son abandon peut être disqualifié pour l'ensemble de l'épreuve, à la discrétion du Jury, nonobstant toute autre disposition telle que rapport à son Autorité Nationale ou refus ultérieur d'accepter son inscription à une autre épreuve.

19.2 [DP] Pendant la course : les concurrents devront être en double-veille permanente

- Sur le canal 16
- Sur le canal VHF de la course 72
- AIS (émission et réception)

19.3 Positionnement par satellite

Un système de positionnement par satellite (Ocean Tracking) sera distribué sur chaque bateau par l'AO ; il devra être mis en place avant la course et maintenu en parfait état de fonctionnement pendant l'épreuve.

19.4 Plombage moteur

Plombage de l'écrou de blocage de la marche avant : Le plombage de l'écrou de blocage de la marche avant est réalisé tel que décrit dans l'annexe FB3- AX06/D des RCFB3 (cf. annexe « Procédure d'auto-plombage »).

Les concurrents doivent réaliser un auto-plombage avant le départ. L'auto-plombage est effectué dans un créneau horaire défini par un avenant « Parcours Etape » (heure de début et heure limite d'auto plombage).

Une fois l'opération réalisée, les concurrents ont l'obligation de contacter la direction de course sur le canal VHF 72 pour annoncer leur auto-plombage.

Tous les concurrents sont susceptibles d'être contrôlés par le comité technique ou l'un de ses représentants dès lors qu'ils ont annoncé par VHF leur auto-plombage

A l'arrivée, un membre du comité technique ou l'un de ses représentants montera à bord de chaque bateau pour déplomber l'écrou de blocage de la marche avant.

Utilisation du moteur pour prévenir d'un abordage

Quand, par suite de conditions météorologiques générant des vents faibles, les possibilités d'évolution des bateaux se trouveront réduites au point d'entraîner un risque de collision imminent avec des navires faisant route dans des zones à forte densité de trafic, les concurrents seront autorisés à utiliser le moteur pour éviter une collision dans les conditions prescrites par la RCV 42.3 (i).

Après l'arrivée, ils devront déposer un rapport détaillé auprès du comité de course dans le temps limite du dépôt des réclamations.

Utilisation du moteur pour enclencher une marche arrière uniquement pour enlever d'éventuels objets indésirables (Règle de Classe H.3.2.1)

Il est autorisé d'utiliser le moteur en marche arrière pour enlever d'éventuels objets indésirables qui pourraient être pris dans les appendices immergés, et uniquement

pour cela. En aucun cas la marche du moteur ne doit permettre de favoriser la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.

19.5 Plongée en course

a) 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 48.2.

b) En application de la deuxième phrase de la RCV 48.2, pour effectuer cette opération, le bateau doit être ralenti au maximum, c'est-à-dire que les voiles d'avant devront être affalées et que sous grand-voile seule, choquée en grand, le bateau doit venir vers le vent La descente du skipper dans l'eau ne peut se faire que si le bateau a une vitesse surface inférieure à 1 nœud.

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

d) Déclaration obligatoire vers un concurrent le plus proche.

e) Recommandation FFVoile : Lors de plongée en course pour intervention sur les appendices immergés, le port d'un vêtement léger type lycra ou d'une combinaison isothermique de faible épaisseur est recommandé, équipé d'une pochette dans laquelle une balise AIS personnelle (RSO 4.22.1b) doit pouvoir se loger.

20 REMPLACEMENT D'ÉQUIPIER OU D'ÉQUIPEMENT

20.1 Le changement d'équipier n'est pas autorisé

20.2 [DP] 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 lui être faites à la première occasion raisonnable. Conformément aux RCFB3 ces remplacements sont limités aux avaries jugées irréparables et sur des matériels limités

21 CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux RCFB3 et aux instructions de course. Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

[DP] Obligation d'avoir les feux allumés à partir de 22H le lundi 4 août 2025 pour vérification de bon fonctionnement

22 PUBLICITÉ

Les concurrents devront porter les publicités suivantes : Sans Objet

23 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :

Le bateau comité arbore un pavillon « FFVoile Arbitre »,

Les bateaux de l'organisation arborent un pavillon « Lorient Grand Large ».

Bleu

24 ÉVACUATION DES DÉTRITUS (DP)

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

25 ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION (DP)

Autorisation à se mettre à l'eau dans le port de La Base afin de procéder au nettoyage des carènes. Cette décision est accompagnée d'horaires bien précis, pouvant être modifiés par avenant :

Lundi 04 Aout : 14h à 16h
Mardi 05 Aout : 14h à 16h
Mercredi 06 Aout : 06h à 07h

26 LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU (DP)

Aucun bateau ne doit être mis à terre ou échoué volontairement après la sortie du port de Lorient le 6 août sans l'accord préalable de la Direction de Course. (DP).

27 PRIX

Des prix seront attribués

DIRECTION DE COURSE

Francois Sérurier
Tél : 06 33 02 81 28
Mail : fserurier@gmail.com

ARBITRES DESIGNES

Président du Comité de Course :	Bruno Le Breton	06 75 59 29 27
Comité de Course Adjoint :	André Heurtier	
Président du Jury:	François Lozachmeur	
Juge :	Laurence Bourdonnay	
Président du Comité technique :	Sans objet	

ANNEXE « PRESCRIPTIONS FEDERALES »

Prescriptions of the Fédération Française de Voile - Racing Rules of Sailing 2021-2024

(* FFVoile **Prescription to RRS 64.4** (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 or request related to damages arising from an incident occurred while a boat was bound by the Racing Rules of Sailing depends on the appropriate courts and cannot be examined and dealt by a jury.

A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that such action, admit liability for damages.

(* 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 76** (Exclusion of boats or competitors)

An organizing authority or race committee shall not reject or cancel the entry of a boat or exclude a competitor eligible under the notice of race and sailing instructions for an arbitrary reason.

(* 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 security 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 neither be changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website www.ffvoile.fr, 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 PARCOURS

PARCOURS

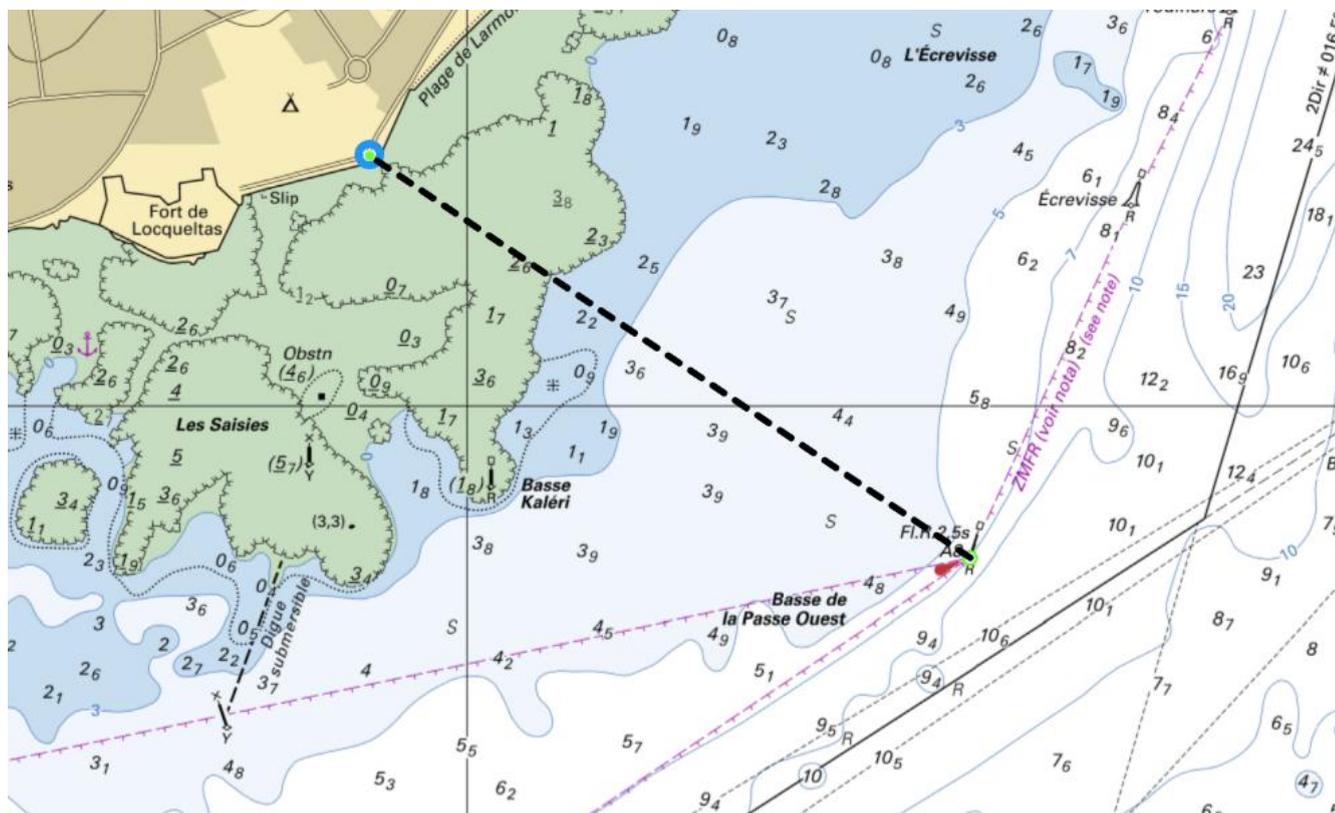
Définis par avenant minimum 36 h avant le premier signal d'avertissement

LIGNE DE DEPART

Elle est définie par le bateau Comité de Course arborant un pavillon orange à Tribord et un semi-rigide arborant un pavillon orange à Bâbord.

LIGNE D'ARRIVEE

Elle est définie par le côté parcours de la Bouée latérale Rouge A8 (47°41,900 N 003°22,50W) à tribord et le mat à terre arborant un pavillon bleu (47°42,16 N 003°23,09 W) à babord.



ZONES INTERDITES

Un bateau en course ne doit ni pénétrer ni naviguer dans les zones interdites définies par les points de coordonnées géographiques ci-dessous.

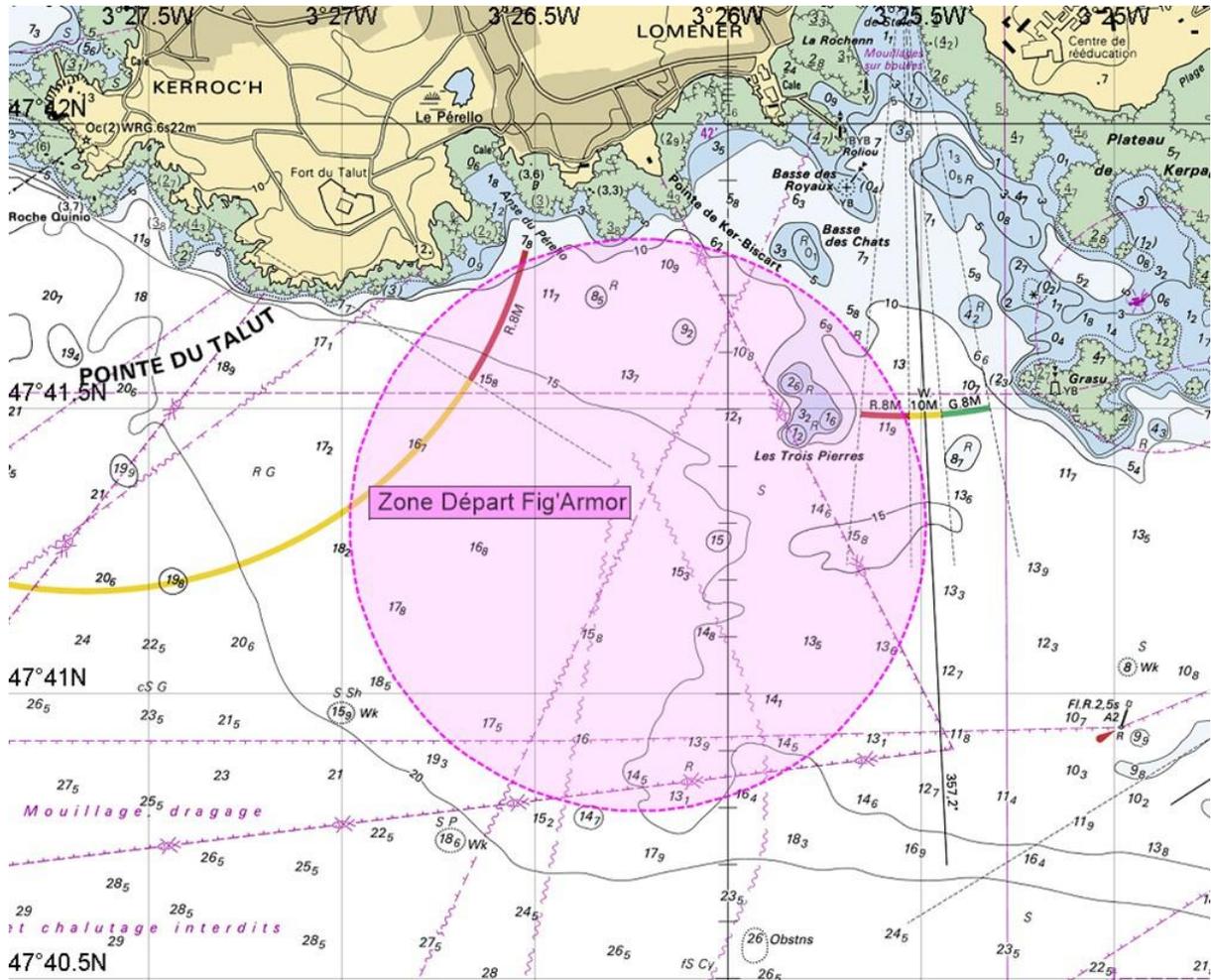
Zone Myticole Houat		
1	ZI Houat	47°25,300 N 002°56,550 W
2	ZI Houat	47°25,100 N 002°56,000 W
3	ZI Houat	47°24,380 N 002°56,620 W
4	ZI Houat	47°24,490 N 002°56,920 W

ZI Eolienne ID1		
1	ZIEF ID1	47°14,700 N 002°46,590 W
2	ZIEF ID1	47°14,340 N 002°46,030 W
3	ZIEF ID1	47°13,930 N 002°46,880 W
4	ZIEF ID1	47°14,340 N 002°47,390 W

ZI Parc Eolien Guérande		
1	Parc Eolien Guérande	47°12,580 N 002°39,600 W
2	Parc Eolien Guérande	47°10,690 N 002°37,950 W
3	Parc Eolien Guérande	47°09,860 N 002°35,130 W
4	Parc Eolien Guérande	47°10,820 N 002°34,340 W
5	Parc Eolien Guérande	47°09,950 N 002°30,880 W
6	Parc Eolien Guérande	47°08,900 N 002°29,900 W
7	Parc Eolien Guérande	47°07,180 N 002°33,140 W
8	Parc Eolien Guérande	47°08,790 N 002°42,040 W
9	Parc Eolien Guérande	47°10,790 N 002°41,340 W
10	Parc Eolien Guérande	47°12,160 N 002°41,500 W

DÉPART

La zone de départ se situe dans un cercle d'un mille nautique de diamètre dont le centre est positionné par $47^{\circ}41,300\text{ N}$ & $003^{\circ}26,200\text{ W}$



ANNEXE W – WAYPOINTS VIRTUELS

W1 Modification aux Définitions :

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

Prendre le départ Un bateau *prend le départ* quand, sa coque 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 coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté 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* et puis *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 bateau peut corriger toute erreur commise en *effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

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.