

# SOMMAIRE

Préambule : Modalités d'inscription	p. 3
1 Règles	p. 3
2 Avis aux concurrents	p. 3
3 Modifications aux instructions de course	p. 3
4 Signaux faits à terre	p. 3
5 Programme des courses	p. 4
6 Pavillons de classe	p. 4
7 Zones de départ, de course et d'arrivée	p. 4
8 Parcours	p. 4
9 Marques	p. 4
10 Signaux faits en mer	p. 4
11 Le départ	p. 5
12 Changement du bord suivant du parcours, réduction de parcours, pointage officiel	p. 6
13 L'arrivée	p. 7
14 Système de pénalité	p. 7
15 Temps limite	p. 7
16 Réclamations et demandes de réparation	p. 7
17 Classement	p. 8
18 Règles de Sécurité et Contrôle	p. 8
19 Remplacement d'équipier et d'équipement	p. 8
20 Contrôle de jauge et d'équipement	p. 8
21 Identification	p. 8
22 Évacuation des détritrus	p. 9
23 Communication Radio	p. 9
24 Prix	p. 9
25 Étiquette et responsabilité	p. 9
26 Procédure d'entrée et d'amarrage dans le port	p. 9
27 Officiels	p. 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.

### Notifications aux concurrents

L'ensemble des informations affichées au tableau officiel sera, si possible, également mis en ligne sur le site Internet officiel des Voiles de Saint Barth. Tout défaut de publication sur le site Internet ne pourra faire l'objet d'une demande de réparation de la part d'un concurrent.

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

## 1 REGLES

La régata est régie par :

- 1.1 Les Règles telles que définies dans les *Règles de Course à la Voile (RCV)*.
- 1.2 Les prescriptions de la Fédération Française de Voile (FFVoile) s'appliquant aux concurrents étrangers sont annexées aux présentes instructions de course, (Annexe B).
- 1.3 Les règlements fédéraux.
- 1.4 En cas de conflit dans la traduction, le texte *français* prévaudra.
- 1.5 Seules les Instructions de Course distribuées lors de la confirmation des inscriptions à Saint –Barthélemy sont officielles.
- 1.6 Les horaires indiqués dans les présentes instructions et inscrits au tableau d'affichage sont en Heure locale (T.U. - 4).
- 1.7 Les règles de jauge suivantes pour les Classes admises à courir [www.caribbean-sailing.com](http://www.caribbean-sailing.com) - [www.offshoremultihull.org](http://www.offshoremultihull.org)
  - MAXI : Règle de jauge IRC.
  - SPINNAKER : Règle de jauge du CSA MONOCOQUES
  - RACING MULTIHULL: Règle de jauge IMRHH- et de l'OMA ([www.OffshoreMultihull.org](http://www.OffshoreMultihull.org) )
  - MELGES 24 : - Règle de classe Melges24 –
- 1.8 Les « LVDSBH Minimum Safety Requirements » (disponibles sur : [www.lesvoilesdesaintbarth.com/site/documents-de-courses/lvdsb-minimum-safety-requirements/](http://www.lesvoilesdesaintbarth.com/site/documents-de-courses/lvdsb-minimum-safety-requirements/) )
- 1.9 Énergie électrique : la RCV 52 ne s'appliquera pas, excepté pour la classe Melges 24-

## 2 AVIS AUX CONCURRENTS

- 2.1 Les Avis aux concurrents seront affichés au Tableau Officiel d'information situé près de la Capitainerie du port de Gustavia.
- 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 14 avril à 17h00, après la fermeture des inscriptions. Les concurrents ne pourront contester ces handicaps après 21H ce même jour ou 1 heure après l'heure d'affichage s'il a lieu ultérieurement.

## 3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Toute modification aux Instructions de Course sera affichée au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la 1<sup>ère</sup> course du jour.  
Tout changement pour une seconde course du jour sera communiqué conformément à IC 10.4. Ceci annule le délai de 2 heures.  
Tout changement dans le programme des courses sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 3.2 Les modifications aux IC seront affichées sur le site « lesvoilesdesaintbarth ».
- 3.3 Des modifications orales aux IC pourront être données sur l'eau, selon la procédure prévue en IC10.4, conformément à RCV 90.2(c)

## 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 « **Aperçu** » : dans « signaux de course – signal de retard – Aperçu », « 1 minute » est remplacé par « pas moins de 45 « minutes ». Ceci modifie « Signaux de Course ».

## 5 PROGRAMME DES COURSES

- 5.1 Les courses sont prévues selon le programme suivant :
- |                     |   |
|---------------------|---|
| Lundi 15 avril :    | 10 h00 Briefing skipper devant la capitainerie      |
|                     | 1er Signal d'avertissement : 12h00 : 1 course       |
| Mardi 16 avril :    | 1er Signal d'avertissement : 10h00 : 1 ou 2 courses |
| Mercredi 17 avril : | 1er Signal d'avertissement : 10h00 : 1 ou 2 courses |
| Vendredi 19 avril : | 1er Signal d'avertissement : 10h00 : 1 ou 2 courses |
| Samedi 20 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 à 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 du comité de course 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 de course, 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 et la marque de dégagement seront des bouées gonflables cylindriques rouges.
- 9.2 La marque d'arrivée 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 à proximité d'une marque signifie que ce bateau du Comité effectue un pointage officiel. (Voir IC 12.3).
- 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 12.3 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 est délimitée par le mât portant le pavillon Orange avec lettres START sur le Bateau Comité de course, marque à laisser à tribord, et le côté parcouru de la marque de départ définie à l'IC 9.1, marque à laisser à 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

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

a) Supprimer la première phrase de la règle 28.1 et la remplacer par : « Un bateau doit franchir la ligne de départ après avoir été entièrement du côté pré-départ à son signal de départ ou après, et effectuer le parcours décrit dans les instructions de course et finir ». Ceci modifie RCV 28.1.

b) Supprimer la première phrase de la règle 28.2 et la remplacer par : « Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis son côté pré-départ pour la franchir jusqu'à ce qu'il ait fini doit, s'il était tendu... » Ceci modifie RCV 28.2

c) Pour des raisons de sécurité, un bateau en infraction avec les RCV 29.1 ou 30.1 ou 30.2 ne pourra pas retourner prendre un départ. Ceci modifie les RCV 29.1, 30.1 et 30.2.

d) La pénalité pour n'avoir pas franchi la ligne de départ tel que requis par l'IC 11.5(a) sera une pénalité en temps de 3 % sur leur temps réel de course, sans instruction. (Ceci modifie les RCV A4, A5 et A11).

e) Les bateaux enfreignant IC 11.5 pourront aussi faire l'objet d'une réclamation du Comité de Course [DP] ou d'une instruction diligentée par le Jury sur le fondement de la RCV 69 -Mauvaise conduite.

### 11.6 Annonce par VHF des départs anticipés

Le Comité de Course indiquera, par VHF sur le canal de la course, les numéros de voile ou de cagnard des voiliers ayant enfreint IC 11.5, 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).

## 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 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 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 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 Comité 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 Comité 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 le pavillon Orange avec lettres FINISH sur le bateau du Comité de course arborant le pavillon « BLEU » 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 le pavillon Orange avec lettres FINISH sur le bateau du Comité de course arborant le pavillon « BLEU » à l'extrémité Tribord

## 14 SYSTEME DE PENALITE

Une infraction aux règles autres que 28 et 31 et aux règles du chapitre 2, et à l'article 11.5 des Instructions de Course sera, après instruction, passible d'une pénalité à la discrétion du Jury (DPI)  
La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

## 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 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

### 16.1 Informer le bateau comité « Arrivée »

Les concurrents qui ont l'intention de réclamer devront le signaler par oral au bateau « arrivée » du Comité de Course immédiatement après avoir franchi la ligne d'arrivée et attendre confirmation de la prise en compte par le Comité de leur intention de réclamer avant de quitter la zone d'arrivée. Ceci modifie RCV 61.1.

### 16.2 Temps limite pour déposer une réclamation

Les formulaires de réclamation sont disponibles au PC Course. Les réclamations et les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans un délai de 1 heure après l'arrivée du dernier bateau de la classe du bateau réclamant.

### 16.3 Réclamation du Comité de Course, du Comité Technique ou du Jury

Les avis des réclamations du Comité de Course, du Comité Technique ou du Jury seront affichés 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 plus tard 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.

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 ait 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 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 A4.2,

17.3 Deux courses doivent être validées 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

### 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://www.lesvoilesdesaintbarth.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 OU D'EQUIPEMENT

- 19.1 Le skipper ou son représentant devra déposer au PC Course avant 17h00 le dimanche 14 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. 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 JAUGE ET D'EQUIPEMENT

Un bateau et 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 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

- 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

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

Les élastiques et brins de laine utilisés pour ferler les spinnakers, et non récupérés par les équipages, ne seront pas considérés comme débris. Ceci modifie RCV 55.

## 23 COMMUNICATION RADIO [DP]

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 l'organisation des Voiles de Saint Barth ou le CROSSA aux numéros de téléphone suivants :

- Comité de course : Jean COADOU	06 30 64 32 35
- Jury : Patrick CHAPELLE	06 42 26 40 56
- PC Course à terre :	VHF 72
- Direction de course : Luc POUPON	06 90 57 44 66
- Coordination : François TOLEDE	06 90 44 14 41
- CROSS AG :	05 96 70 92 92 - VHF 16 – Cellulaire 196
- 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 [DP]

### 25.1 Responsabilité

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques (voir RCV 4). 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 régata, aussi bien avant, pendant, qu'après la régata.

« 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.

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

Les bateaux se présentant au port devront demander à la Capitainerie une autorisation spécifique d'entrée et d'amarrage.

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 [DP].

## 27 ARBITRES DESIGNES

Président du Comité de course :

Jury :

Président du Comité Technique CSA :

Jean COADOU

Patrick CHAPELLE (Président)

Jérôme CHEDEVILLE

Alexis DUVERNOY

Bastien POUTHIER