



CATAGOLFE 2015



Instructions Générales de Courses 2013 -2016 Raid

Nom de l'épreuve : **CATAGOLFE**

Dates complètes : **10 et 11 octobre 2015**

Lieu : **ARRADON, Golfe du MORBIHAN**

Autorité Organisatrice : **Société des Régates de VANNES**

Préambule

Les bateaux admis doivent confirmer leur inscription auprès de l'autorité organisatrice.

Les concurrents (chaque membre de l'équipage) résidant en France doivent présenter au moment de leur inscription les licences F.F.Voile valides, portant le cachet médical et accompagnées d'une autorisation parentale pour les mineurs.

Les concurrents étrangers devront justifier d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 1,5 million d'Euros. Ils doivent également apporter la preuve qu'ils sont en règle avec leur Autorité Nationale ou présenter une licence FFVoile valide.

Les responsables des bateaux portant une publicité individuelle doivent présenter une autorisation valide délivrée par la Fédération Française de Voile.

Au moment de la confirmation de leur inscription, les concurrents présenteront à l'autorité organisatrice une copie valide de leur certificat de jauge.

Une étape constitue une course ou peut être constituée d'une séquence de courses (étapes intermédiaires).

1 REGLES.

1.1 La régate sera régie par:

- les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* (en cours de validité),
- les règles d'Equiptement des Voiliers (REV) en cours de validité,
- les règles techniques et de sécurité des supports à foils
- les règles de classe, sauf l'une quelconque d'entre elles si elle est modifiée par les présentes Instructions Générales de Course (IGC),
- l'Avis de Course,
- les présentes IGC, et leurs éventuels avenants,
- les Instructions Particulières d'Etape (IPE)

La langue officielle de l'épreuve est le français.

1.2 Les règles de course modifiées par les présentes Instructions Générales de Course sont : Signaux de course, 28.1, 29.1, 30.1, 30.2, 30.3, 32, 35, préambule du chapitre 4, 44.2, 60.1.a, 61.1.b, 61.3, 62, 63.1, 66, A4 et A5. Les règles de classe modifiées sont les règles de jauge.

1.3 Règle de protection de l'environnement: un bateau ne doit jeter aucun détritrus dans l'eau. Les détritrus peuvent être déposés à bord des bateaux d'accompagnement ou des bateaux de l'organisation.

2 AVIS AUX CONCURRENTS.

Les avis aux concurrents sont affichés sur le(s) tableau(x) officiel(s) dont 1'(les) emplacement(s) est (sont) précisé(s) en IPE.

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE.

3.1 Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard une heure avant le premier départ prévu, le jour de son entrée en vigueur, sauf tout changement dans le programme des étapes qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.



CATAGOLFE 2015



3.2 Briefing des concurrents. Un briefing coureur se déroulera au plus tard une heure avant le signal d'avertissement du jour, à moins d'une planification différente dans les IPE. Un membre de chaque équipage a l'obligation d'assister à ce briefing

4 SIGNAUX FAITS A TERRE.

4.1 Mât de Pavillon. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons dont l'emplacement est précisé en IPE.

4.2 Signaux.

- Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'amenée de l'Aperçu, sauf délai différent précisé en IPE. Ceci modifie Signaux de course.

- Le pavillon "Aperçu" sur "H" avec deux signaux sonores (un signal sonore lors de l'amenée) signifie : "La course est retardée, il est interdit aux concurrents de se mettre à l'eau ; le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de 30 minutes après que l' "Aperçu" sur "H" aura été amené. Ceci modifie "Signaux de Course ».

- Quand le pavillon Y est envoyé à terre, la règle 40 s'applique à tout moment sur l'eau. Ceci modifie le préambule du chapitre 4.

5 PROGRAMME DES COURSES.

5.1 Les courses (étapes) sont prévues selon le programme précisé en annexe. Le nombre d'étapes prévues au programme est indiqué en annexe. Cependant le nombre d'étapes courues est laissé à l'appréciation du Comité de Course qui pourra, en fonction des conditions météorologiques ou de toutes autres considérations de sécurité ou d'impératifs liés à l'organisation générale, modifier le programme initial.

5.2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est précisée dans les IPE.

5.3 Quand il y a eu un long retard et que plus d'une course (ou séquence de courses) seront disputées le même jour, le signal d'avertissement de la première course et de chaque course à suivre sera fait aussitôt que possible. Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore pendant cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

5.4 Le dernier jour de la régate, aucun signal d'avertissement ne sera donné après l'heure précisée dans les IPE.

6 PAVILLON(S) DE CLASSE.

Le(s) pavillon(s) de classe est (sont) défini(s) en annexe.

7 ZONES DE COURSE.

L'emplacement de la zone de course globale est précisé en annexe.

8 LES PARCOURS.

8.1 Description.

(i) Les parcours sont décrits par les Instructions Particulières d'Etape (IPE) qui préciseront l'ordre dans lequel les marques doivent être passées ou contournées, le côté requis de chaque marque, ainsi que la longueur approximative du parcours.

(ii) Quand le comité de course peut choisir entre plusieurs parcours, les signaux identifiant le parcours à effectuer sont indiqués par les Instructions particulières d'Etape. Le signal identifiant le parcours à effectuer sera envoyé sur le bateau comité avant, ou au plus tard avec le signal d'Avertissement.

(iii) Le comité de course peut réduire ou annuler à toute marque de parcours (modification de RCV32). Voir également les articles 8.5, 13.3, 24.2 et 24.3 des IGC.

8.2 Marque de dégagement.

- L'envoi du pavillon "D" sur le bateau Comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement (voir § 9 des IGC). L'absence du pavillon "D" signifie qu'il n'existe pas de bouée de dégagement.

- Le pavillon VERT hissé signifie que la bouée de dégagement est à contourner à Tribord. L'absence de pavillon VERT signifie que la bouée de dégagement est à contourner à Bâbord. Ceci modifie Signaux de course.



CATAGOLFE 2015



8.3 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du comité de course pourra afficher le cap compas approximatif du premier bord du parcours et mettra en place le signal précisé en annexe identifiant le parcours à effectuer.

8.4 Quand il y a une porte, les bateaux doivent passer entre les marques formant la porte depuis la direction de la marque précédente et contourner l'une des marques de la porte.

8.5 Réduction de parcours après le départ. Voir également les articles 8.1.iii, 13.3, 24.2 et 24.3 des IGC.

(i) Hormis les conditions de l'article 8.1 (iii), application de la règle 32 des RCV.

(ii) Le pavillon "Orange" envoyé sur le bateau comité signalant la réduction de parcours signifie : "Un nouveau départ peut être donné à cette marque, les concurrents devront alors terminer le parcours tel que défini initialement".

(iii) Pour le classement de l'étape globale les temps des étapes partielles seront alors cumulés.

(iiii) POINTAGE OFFICIEL AUX MARQUES.

Aux marques comportant un astérisque (*) dans les IPE, si un bateau du comité de course arborant le pavillon Z (modification des signaux de course) se tient près de la marque du côté parcours, (la marque gardant son côté requis), il effectue un pointage officiel des concurrents. Le bateau comité pourra émettre des signaux sonores répétitifs à l'approche des concurrents.

Si après le passage de cette marque la course ne peut être terminée normalement (pour n'importe quelle raison), le pointage effectué à cette marque sera compté comme ordre d'arrivée de la course.

Le parcours sera alors défini entre la ligne de départ utilisée et la dernière ligne de pointage officiel devenant la ligne d'arrivée de la course.

En conséquence :

1 : Les concurrents devront franchir la ligne définie entre la marque et le mat de référence du bateau comité (modification de RCV 28), le pointage sera effectué en application de la définition de Finir des RCV.

2 : Les concurrents devront continuer leur course.

Si par la suite, le Comité de course décide d'arrêter la course (pour n'importe quelle raison) il arbore les pavillons Aperçu sur S (modification des signaux de course) signifiant :

La course est arrêtée, le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée ; tout événement susceptible de donner lieu à une réclamation (entre concurrents ou concurrents et comité) survenant après le passage de cette ligne ainsi validée comme ligne d'arrivée de la course sera réputé être survenu alors que les bateaux concernés ne sont plus en course.

8.6 Cartes du parcours.

Il est de la responsabilité des équipages de se procurer les documents officiels nécessaires à la navigation et mentionnés en annexe.

9 MARQUES.

Toutes les marques sont définies par les Instructions Particulières d'Etape.

Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque tel que prévu dans le § 13.2 des IC.

10 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES.

Les zones éventuellement considérées comme des obstacles sont définies en IPE.

11 LE DEPART.

11.1 Procédure. Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26, avec le signal d'avertissement envoyé 5 minutes avant le signal de départ.

11.2 Description de la ligne de départ. Sauf définition différente en IPE, la ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et par le côté parcours de la marque de départ précisée au § 9 des IGC, à l'extrémité bâbord.

En cas de difficulté, le bateau comité de course pourra maintenir sa position sur la ligne à l'aide du moteur.

11.3 Position de la ligne de départ. Elle est définie dans les Instructions Particulières d'Etape (IPE). Le comité de course se réserve le droit de modifier cette position. Les concurrents en seront informés par l'envoi sur le



CATAGOLFE 2015



bateau comité du pavillon "L" qui signifie "La position de la ligne de départ est déplacée, suivez ce bateau en convoi" (modification de signaux de course). Ce convoi doit être effectué à proximité du bateau comité. Le non-respect de cette consigne pourra entraîner pour l'équipage concerné une disqualification.

La procédure de départ débutera 1mn après l'amenée du pavillon "L".

- Cette nouvelle ligne de départ sera matérialisée par une bouée et le mât portant le pavillon du club (ou celui indiqué dans les IPE) sur le bateau comité de course.

Le parcours est alors, hors une éventuelle bouée de dégagement, constitué des seules marques du parcours initial qui rapprochent de la ligne d'arrivée.

11.4 Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ en s'en tenant à au moins 100 mètres.

11.5 Sauf délai différent précisé en annexe, un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ recevra du comité de course le score correspondant à DNS. Ceci modifie les règles A4 et A5.

11.6 Quand un bateau viseur intervient dans le prolongement de la ligne de départ, il constitue un obstacle et aucun bateau ne peut naviguer entre lui et la marque de départ depuis son signal préparatoire jusqu'au signal de départ, ni passer entre lui et la marque pour revenir prendre le départ conformément à la règle 30.1 ainsi modifiée.

12 BATEAUX POINTEURS AUX MARQUES.

Des bateaux pointeurs peuvent être stationnés à proximité de chaque marque. L'absence de bateau pointeur aux marques ne peut donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la règle 62.1 (a).

13 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS.

13.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible.

13.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis. Ceci modifie la règle 28.1.

13.3 Aux marques comportant un astérisque (*) dans les IPE, il pourra y avoir réduction de parcours, soit :

a) en ayant ensuite à rejoindre la zone d'arrivée initialement prévue en tenant compte des marques de parcours initialement positionnées entre cette marque et la zone d'arrivée normale, dans ce cas, le bateau du comité de course arborera le pavillon "O"

b) une réduction selon la règle 32 des RCV.

Ceci modifie la règle 32.2.

14 L'ARRIVEE.

14.1 Description. Sauf définition différente précisée en annexe ou IPE, les extrémités de la ligne d'arrivée sont définies par un mât arborant un pavillon orange et le côté parcours de la marque d'arrivée définie dans les IPE

14.2 Position. La position de la ligne d'arrivée du parcours normal est définie dans les Instructions Particulières d'Etape.

En cas de difficulté, le bateau comité de course pourra maintenir sa position sur la ligne à l'aide du moteur.

15 SYSTEME DE PENALITE.

Les pénalités indiquées en % sont appliquées en utilisant le pourcentage précisé par le comité de réclamation.

15.1 Pénalités de remplacement suite à infraction à une règle du chapitre 2.

15.1.1. La pénalité de rotation de 2 tours est remplacée par une rotation de 1 tour, comprenant un virement de bord et un empannage. Ceci modifie la règle 44.2 des RCV

15.2 Pénalités pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 des RCV, modulables selon les modalités précisées aux articles 18.6.1 et 18.6.2 des présentes IGC.

15.3. Le Jury se réserve toujours le droit de disqualifier un bateau : DSQ.



CATAGOLFE 2015



16 HEURES ET TEMPS LIMITES.

16.1 Les temps limites sont les suivants :

(a) L'heure ou le temps, limite pour que le premier bateau ayant effectué le parcours, finisse la course, est défini (par classe ou série ou groupe) dans les Instructions Particulières d'Etape.

(b) Le temps limite pour tout bateau pour finir la course après l'arrivée du premier de sa classe (ou série ou groupe) qui a effectué le parcours est défini dans les Instructions Particulières d'Etape.

16.2 Tout bateau qui n'aura pas fini dans ce temps limite recevra, par le comité de course, le score correspondant à DNF. Ceci modifie les règles A4, A5 et 35 des RCV.

17 RECLAMATIONS, RECONNAISSANCES D'INFRACTION ET DEMANDES DE REPARATION.

17.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat de course. Les réclamations doivent y être déposées dans le temps limite du dépôt des réclamations.

17.2 Pour chaque classe, le temps limite du dépôt des protestations est de une heure après que le dernier bateau de la classe (ou série) a fini la dernière course du jour. Quand ce délai est différent, il est précisé en IPE.

17.3 Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant le temps limite du dépôt des réclamations pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans le local du comité de réclamation, dont l'emplacement sera précisé sur ces avis.

17.4 Les intentions de réclamations du comité de course ou du Jury seront affichées pour informer les bateaux selon la règle 61.1 (b). Si le comité de course est empêché de déposer ses réclamations dans le délai prescrit en 17.2, les concurrents seront informés par affichage de la durée de prolongement du délai de dépôt des réclamations du comité de course. (Ceci modifie les règles 61.1 (b) et 61.3 des RCV)

17.5 Instruction : dans la mesure du possible, les réclamations seront jugées le jour même; en cas d'impossibilité elles seront jugées à l'issue d'une étape suivante et les concurrents en seront informés par affichage.

17.6 Les infractions aux instructions 1.6, 11.4, 15.1.2, 19, 20.2, 23, 24 et 25 ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1 (a). Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le Jury le décide.

17.7 Le dernier jour de la régate, toute demande de réparation doit être déposée dans le temps limite (RCV 61.3 ou IGC) pour un incident connu plus de 30 minutes avant ce temps limite ; et 30 minutes, au plus tard, après connaissance de l'incident si la connaissance de l'incident est plus tardive. Ceci modifie RCV 62.2. Toute demande de réouverture doit être déposée pas plus de 30 minutes après que la partie le demandant a été informée de la décision ce même jour, ceci modifie la règle RCV66.

17.8 Un bateau n'ayant pas effectué le parcours conformément à la RCV 28 sera sanctionné par le comité de course d'une pénalité sans passage au jury, de 15 minutes à DSQ suivant la gravité du parcours non effectué. (Ceci modifie RCV 63.1)

Un avis mentionnant les pénalités appliquées suivant cet article sera affiché au tableau officiel dès le retour à terre du CC et au plus tard à l'heure limite du dépôt des réclamations. Les concurrents auront 30 minutes après l'heure d'affichage pour contester la pénalité devant le jury.

18 CLASSEMENT

18.1 **Système1. Le classement s'effectuera en points.** Le système de Points a Minima de l'annexe A s'appliquera. Classement par cumul des points acquis lors de chaque course courue et validée, après application des éventuelles pénalités applicables. Le système 1 est appliqué par défaut (hors précision autre en annexe).

18.2 **Système 2. Le classement s'effectuera en temps cumulé par addition des temps réels** (monotypie) **ou compensés** (multi séries - handicap) réalisés, dans chaque course courue et validée, augmentés si nécessaire, des éventuelles pénalités applicables de chaque étape prévue

18.3 Toutes les étapes courues et validées sont prises en compte pour le classement.



CATAGOLFE 2015



18.4 Le nombre d'étapes devant être validées pour valider l'épreuve est précisé en annexe.

18.5 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont éventuellement soumis sera fait selon le système temps sur temps. Si un autre système de calcul est choisi, il sera précisé en annexe.

18.6. Pénalités applicables.

Les pénalités mentionnées dans les présentes IGC, peuvent être exprimées en temps ou en pourcentage. Sauf précision différente, le temps concerné est du temps réel ; et dans le cas de pourcentage, la pénalité s'applique selon les modalités de la règle 44.3.c des RCV en utilisant le pourcentage à appliquer décidé par le comité de réclamation. Ceci, hors blessure ou dommage sérieux causé ou avantage acquis significatif.

18.6.1. *Système 1.* :

a) DNC, DNS, RAF, DNF, DSQ : application Annexe A.

b) Infraction aux règles : 29.1 ou 30.1 ou 30.2 ou 30.3 :

- OCS : 30% du nombre des inscrits, (ceci modifie 29.1, 30.1 et A.4),

- ZFP : application de la règle 30.2,

- BFD : 50 % du nombre des inscrits (ceci modifie 30.3 et A5).

c) défaut d'emargement chaque pénalité correspond à 10% du nombre des inscrits de sa série.

d) Infractions aux règles autres que celles du chapitre 2, non traitées spécifiquement par un article des IGC et de leur annexe, de 10% du nombre des inscrits à DSQ selon appréciation du comité de réclamation.

18.6.2. *Système 2.*

Pour les courses en multi séries, handicap, le temps concerné est du temps compensé, pour les courses en classe monotype, le temps concerné est du temps réel.

a) DNC, DNS, RET, DNF : Temps du dernier bateau de sa série ayant fini après avoir effectué le parcours + 15%, ceci modifie la règle A4.2. Un bateau n'ayant pas effectué le parcours conformément à la règle 28 des RCV recevra le score correspondant à DNF, attribués par le comité de course (modification des règles A4 et A5).

DSQ, son temps compensé est égal au temps du dernier bateau de sa série ayant fini après avoir effectué le parcours + 30%,

b) Infraction aux règles : 29.1 ou 30.1 ou 30.2 ou 30.3 :

- OCS : temps de course réalisé par le bateau + 30 min (ceci modifie 29.1, 30.1 et A.4),

- ZFP : temps de course réalisé par le bateau + 30 min (ceci modifie 30.2),

- BFD : temps de course réalisé par le bateau + 60 min (ceci modifie 30.3).

La pénalité effective étant limitée par l'obtention d'un temps global de course ne dépassant pas celui des DSQ.

c) défaut d'emargement : chaque pénalité (Cf. article 19) correspond en temps, à 15 minutes.

d) Après instruction, infraction à une règle du chapitre 2, non réparée mais reconnue avant instruction, la pénalité ne sera pas inférieure à 25% de son temps réel de course. La même infraction non reconnue avant instruction : DSQ au sens de l'alinéa (a).

e) Après instruction, Infraction aux autres règles que celles du chapitre 2 :

- Si un bateau reconnaît son infraction, la pénalité sera laissée à l'appréciation du comité de réclamation, mais ne sera pas inférieure à : 10% de son temps réel mis pour effectuer le parcours.

- Pour la même infraction, non reconnue, et établie, la pénalité ne sera pas inférieure à : 30% de son temps réel mis pour effectuer le parcours.

18.6.3. Quel que soit le système de classement, le Jury se réserve toujours le droit de disqualifier un bateau (DSQ).

18.7. Pénalités applicables.

Les pénalités mentionnées dans les présentes IGC, peuvent être exprimées en temps ou en pourcentage. Sauf précision différente, le temps concerné est du temps réel ; et dans le cas de pourcentage, la pénalité s'applique selon les modalités de la règle 44.3.c des RCV en utilisant le pourcentage à appliquer décidé par le comité de réclamation. Ceci, hors blessure ou dommage sérieux causé ou avantage acquis significatif.



CATAGOLFE 2015



19 REGLES DE SECURITE.

19.1 Contrôle à la sortie et au retour : un système de contrôle pourra être mis en place.

Si un système d'émargement est mis en place :

- 19.1.1 Il est obligatoire avant le départ sur l'eau et au retour à terre. Au départ, il est ouvert 1 heure avant le 1^{er} signal d'avertissement du jour et au retour il est clos à l'heure limite de dépôt des réclamations.

- 19.1.2 Le non-respect de chaque émargement entraînera une pénalité appliquée à la course du jour la plus proche, courue par le concurrent, et ceci sans instruction (modification de la règle 63.1 des RCV). Le non respect des contrôles sortie et retour entraîne la même pénalité à toutes les étapes du jour (éventuelles étapes intermédiaires).

Pénalités mentionnées en 18.6.1 ou 18.6.2 de ces IGC.

19.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

20 REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT.

20.1 Le remplacement de concurrents doit être demandé par écrit et ne sera autorisé qu'avec l'approbation préalable du comité de course.

20.2 Le remplacement d'équipement endommagé sera limité aux avaries jugées irréparables sur des matériels limités et ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité de course.

21 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT.

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

21.2 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés, s'il y a lieu, et tels qu'ils ressortent des déclarations des concurrents lors de leur inscription, seront affichés au tableau officiel, au plus tard deux heures avant l'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course. Sauf prescriptions contraires en annexe, les réclamations concernant les coefficients attribués pour le calcul des temps compensés sont admises jusqu'à 2 heures après l'heure limite d'affichage. En cas de circonstances exceptionnelles, le Jury pourra accepter le dépôt plus tardif d'une telle réclamation, mais pas au-delà de l'heure limite de dépôt des réclamations du premier jour.

21.3. Contrôles sur l'eau :

Sur ou à proximité de la ligne d'arrivée, un bateau du comité de course arborant le pavillon "J" du code international signifie "Venez à portée de voix pour vérifier votre éventuelle convocation à un contrôle de jauge sur l'eau".

21.3. Contrôle à terre :

Dès, leur retour à terre les équipages sont tenus de consulter le panneau officiel pour vérifier leur éventuelle convocation à la jauge.

22 BATEAUX OFFICIELS.

Les bateaux officiels seront identifiés comme précisé en annexe.

23 BATEAUX ACCOMPAGNEURS.

23.1 Application de la charte des entraîneurs. Ils doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe (ou série) à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

23.2 Les bateaux accompagnateurs seront identifiés comme précisé en annexe.

24 SECURITE.

24.1 Des consignes particulières peuvent être précisées en annexe, notamment relativement à une surveillance des équipages entre eux.

24.2 Réduction ou Annulation d'une course après le départ.

En cas d'annulation d'une course, ou de réduction, après le départ par le comité de course, le reste du parcours sera effectué en convoi en navigation groupée.



CATAGOLFE 2015



Les concurrents devront se conformer aux directives du comité de course, précisées en annexe.

24.3 Demande d'abandon d'un ou de plusieurs équipages par le comité de course.

Pour des raisons de sécurité, le comité de course se réserve la possibilité de demander, à une marque, à un (des) concurrent(s) attardé(s) d'abandonner la course soit en regagnant directement la ligne d'arrivée soit en étant pris en remorque. Cette décision peut intervenir au delà de 45 minutes après le passage, à cette marque, du 1^{er} concurrent de la série concernée.

Lorsque cette obligation s'applique, le bateau du comité de course, à la marque, arbore un pavillon "K" et signale l'opération par des signaux sonores répétitifs (ceci modifie signaux de course).

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette décision du comité de course devra (ont) passer entre le bateau comité et la marque (modification de R28), suivre les instructions du comité de course, et se conformer aux injonctions du commissaire de course.

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette action du comité de course sera (ont) classé(s) après les concurrents ayant réalisé le parcours normal, et dans leur ordre de passage à cette marque (modification de R 35, A4 et A5). Après leur passage de marque, ils rejoindront directement le lieu d'atterrissage initialement prévu, mais ne devront pas franchir la ligne d'arrivée prévue initialement pour cette course. La première infraction à cette règle entraînera pour la course concernée, après instruction, la disqualification du (des) concurrent(s) concerné(s) ; une deuxième infraction à cette règle entraînera pour le(s) concurrent(s) concerné(s) une disqualification sur les différentes courses de l'épreuve.

Dans le cas de classement "système 2", leur temps de course (fictif) correspondra à leur temps au passage de la marque, multiplié par un coefficient suffisant lié au pourcentage de parcours restant à couvrir, temps fictif supérieur au temps du dernier de leur série ou classe ayant effectué le parcours complet. A partir du classement provisoire ainsi obtenu, le score définitif de l'étape, pour les bateaux DNF, est établi ensuite en application de l'article 18.6.2 des présentes IGC.

24.4 Matériel de sécurité. Chaque bateau devra posséder à son bord l'armement de sécurité requis par les règles de classes, par les prescriptions de sécurité figurant en annexe des présentes IGC et par la réglementation en vigueur.

24.5 Balisage maritime. Le respect du balisage maritime relève de l'entière responsabilité de chaque skipper.

25 PRESCRIPTIONS DE SECURITE.

Réservé, se reporter à l'annexe.

26 COMMUNICATION RADIO.

Un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. Cette restriction s'applique également aux téléphones portables. Cette restriction ne s'applique pas quand il s'agit de problèmes de sécurité majeurs.

27 PRIX.

Des prix seront distribués comme précisé en annexe.

28 DECHARGE DE RESPONSABILITE.

Les concurrents participent à la régate entièrement à leurs propres risques ; chaque concurrent reconnaît que sa décision de participer ou de rester en course relève de sa seule responsabilité (RCV 4, Décision de courir). Il accepte en outre de se soumettre aux règles citées à l'article 1.1 ci-dessus et de renoncer à tout autre recours que celui prévu par ces règles

L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la régate, aussi bien avant, pendant, qu'après la régate.

29 HORAIRES DES MAREES.

Se reporter à l'annexe.

Corps Arbitral :

Président du comité de course : Marc BURBAN

Président du comité de jauge : Jean Luc LAURENT

Président du Jury: Patrick BREHIER



ANNEXE AUX INSTRUCTIONS GENERALES DE COURSE.

Cette annexe mentionne des précisions générales vis-à-vis des Instructions Générales de Course.

5.1. Programme des courses.

Vendredi 09 octobre

18 h à 20H confirmation des inscriptions
A partir de 19 h Soirée grillades

Samedi 10 Octobre

- 8 h 00 : confirmation des inscriptions,
- 10 h 30 : briefing de course aux concurrents
- 11 h 30 : signal d'avertissement pour le premier départ
- 19 h 30 : Soirée dîner avec orchestre réservée aux 200 premières personnes inscrites (15€ par personne, repas complémentaire accompagnant possible) à la Lucarne d'Arradon.

Dimanche 11 Octobre

- 9 h 30 : briefing de course aux concurrents
- 10 h 30 : signal d'avertissement pour les premiers départs
- 16 h 30 : remise des prix à la Lucarne d'Arradon et buffet léger

6. Pavillon(s) de Classe(s).

C1:	Blanc marqué « C1 »
Formule 18 :	Blanc marqué « F 18 »
HC16/ C3 spi :	Blanc marqué « C3 »
Dart 18/ Nacra 5.7 :	Blanc marqué série
Flying phantom et Nacra 20 flying	Flamme bleue

Un ruban rouge d'identification des concurrents de la classe **C1** est attaché à la latte supérieure

7. Zone de course.

Golfe du Morbihan et Baie de Kerjouanno

8.6. Cartes des parcours (références, dates).

Carte du golfe du Morbihan (carte SHOM 7137L, édition 15/02/2012)

18. Système de classement retenu :

Système 1 de points à minima : HC16/ C3 / SL16/ Dart 18/ Nacra 5.7

Système 2. en temps cumulé par addition des temps réels (monotypie) ou compensés (multi séries - handicap) Formule 18, C1, Flying phantom et Nacra 20 flying.

18.4. Nombre de courses à valider pour valider l'épreuve.

Une course suffit pour valider l'épreuve.

Le nombre de courses requis pour retirer le plus mauvais résultat est de 4 (système 1),

22. Bateaux Officiels : ils arboreront une flamme blanche. Les bateaux pointeurs arborent un pavillon blanc

23. Bateaux accompagnateurs : ils arboreront une flamme rouge



CATAGOLFE 2015



24.2. Réduction ou annulation après le départ. En dehors des procédures prévues dans les IGC, les concurrents seront prévenus d'une réduction par l'envoi sur un bateau du Comité de Course d'un pavillon bleu et du pavillon « S » du code international accompagnés de 2 signaux sonores.

24.5 Zone des 300m et Zone de baignade

La navigation est autorisée dans la bande des 300 mètres, hors zone de baignade

25. Prescriptions de Sécurité. Pour tous les bateaux : 1 pagaie d'1 mètre au moins, 1 bout de remorquage à poste de 15 m de long et 6 mm de diamètre, 1 bout de redressage à poste de 4 m de long et 10 mm de diamètre, 2 brassières homologuées ou certifiées CE et combinaison iso thermique, 1 compas de route fixé au bateau (pour les F18, C1, Flying phantom et Nacra 20 flying), un miroir de signalisation, 1 radio VHF étanche multicanaux ou 1 téléphone portable dans un sac étanche. Chaque concurrent doit porter sur lui, dès qu'il est sur l'eau, un Flash light et un stick lumineux, type cyalume vert. Autres équipements autorisés : GPS portable et compas électronique, cela modifie les règles de jauge de la classe F18.

Le respect du balisage est laissé à l'appréciation et à la responsabilité de chaque skipper, il est fortement conseillé. Chaque skipper est responsable des éventuels dommages résultant de la non-application de ces consignes.

Les règles techniques et de sécurité des supports à foils de la FFVoile s'appliquent sur l'épreuve.

29. Horaires de marées.

Les informations ci-dessous données à titre indicatif, correspondent au site d'ARRADON, les concurrents effectueront les éventuelles corrections nécessaires pour les autres sites du Golfe.

	<u>Samedi 10 Octobre 2015</u>	<u>Dimanche 11 octobre 2015</u>
Coefficients	(68-72)	(76-79)
Pleine Mer	18h26	18h58
Basse Mer	12h13	12h49

29.1 PRIX

Les catamarans inter séries dont le rating est inférieur à 0.9 seront classés en inter séries extrêmes, au niveau de la remise des prix.

INSTRUCTIONS PARTICULIERES D'ETAPES.

1. Avis aux Concurrents

Les avis aux concurrents sont affichés sur le tableau officiel situé sur le Parking dériveur près de la capitainerie

2. Briefing des concurrents. Samedi à 10H30, dimanche à 9H30, sur la terrasse du bar l'Abricotier.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE.

Mât de Pavillon. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé sur le Parking dériveur près de la capitainerie

5. PROGRAMME DES COURSES.

Heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course :

Samedi 10 octobre 11H30,

Dimanche 11 Octobre à 10H30,

Le dernier jour de la régata, aucun signal d'avertissement ne sera donné après 15h0



CATAGOLFE 2015



8. PARCOURS

Les parcours et marques des raids sont décrits dans les IPE, le numéro du parcours à effectuer sera affiché à l'arrière du bateau Comité, au plus tard à l'envoi du signal d'avertissement.

En fonction des conditions météorologiques, les parcours pourront être inversés. Les concurrents seront informés par l'envoi sur le bateau Comité de Course avant ou avec le signal d'avertissement du pavillon « R » du code international.

9. MARQUES

Les bouées utilisées sur les raids sont coniques rouge, blanche ou jaune.

Aux marques comportant un astérisque (*) dans les IPE, il pourra y avoir réduction de parcours.

10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES.

Les zones éventuellement considérées comme des obstacles sont définies dans un document affiché sur le tableau officiel.

11.2. LIGNE DE DEPART.

La zone de départ est située devant le port d'Arradon, entre l'île Piren, les îles Logoden et l'île Holavre.

Les extrémités de la ligne de départ sont déterminées par le mât du bateau du comité de course arborant un pavillon orange et le coté parcours d'une bouée conique jaune.

Marque de dégagement : Bouée conique rouge.

13.3 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS.

Aux marques comportant un astérisque (*) dans les IPE, il pourra y avoir réduction de parcours, soit :

- a) en ayant ensuite à rejoindre la zone d'arrivée initialement prévue en tenant compte des marques de parcours initialement positionnées entre cette marque et la zone d'arrivée normale.

Dans ce cas, le bateau du comité de course arborera le pavillon "O"

- b) une réduction selon la règle 32 des RCV.

- c) une réduction selon l'article 8.5 des IGC

Ceci modifie la règle 32.2.

14. LIGNE D'ARRIVEE.

La zone d'arrivée normale (sans réduction de parcours) est située à proximité de la cale de mise à l'eau du parking dériveurs du port d'Arradon, dans le sud de la capitainerie du port d'Arradon.

Les extrémités de la ligne d'arrivée sont déterminées par le mât d'un bateau du Comité de Course arborant un pavillon orange et une bouée conique blanche.

16. HEURES ET TEMPS LIMITES.

Pour le premier bateau pour finir la course, pas de temps limite. Le temps limite pour tout bateau pour finir la course après l'arrivée du premier de sa classe varie selon les parcours :

IPE 1, 2, 6, 9, 10 : 1 H 00 après l'arrivée du premier de chaque série,

IPE 3, 4, 5, 8 : 40 min. après l'arrivée du premier de chaque série.

IPE 7, 11, 12, 13 : 15min. après l'arrivée du premier de chaque série.

Pour les C1, le temps limite sera pris après l'arrivée du premier 16 pieds

17 RECLAMATIONS, RECONNAISSANCES D'INFRACTION ET DEMANDES DE REPARATION.

17.2 Pour chaque classe, le temps limite du dépôt des réclamations est de une heure après que le dernier bateau de la classe (ou série) a fini la dernière course du jour.



IPE 1

Grand Parcours « Boédic – Port Navalo » **(19M)**

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Bouée cardinale ouest Boédic à contourner en la laissant à tribord

Les deux Iles Logoden à laisser à tribord

Ile Pirenn à laisser à bâbord

* Bouée latérale rouge Roche Colas à laisser à tribord

Ile Stibiden à laisser à tribord.

* **Porte mouillée devant le mole de Port Navalo** : entre une bouée conique jaune, à tribord et un bateau du Comité de Course arborant un pavillon Blanc à bâbord

Ile du grand Vézit à laisser à tribord.

Ile aux Moines à laisser à tribord

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à laisser à tribord.

* Bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d'Arradon, à laisser à tribord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C.)

Remarque :

*Si le bateau du Comité de Course situé à côté du mole de Port Navalo arbore un **pavillon O**, ceci signifie : « l'Ile du grand Vézit n'est plus à respecter comme marque de parcours ». C'est à dire que les bateaux vont directement à la ligne d'arrivée en laissant l'Ile aux Moines à tribord, tout en respectant les marques de parcours qui les séparent de la ligne d'arrivée.*



IPE 2

Grand parcours « Port Navalo - Boëdic » (17.5M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Pointe Nord de l'Ile aux Moines (Le Trech') à bâbord.

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à bâbord.

***Porte mouillée devant le mole de Port Navalo :** entre une bouée conique jaune, marquée Blanc, à tribord et un bateau du Comité de Course arborant un pavillon blanc à bâbord

Ile du grand Vézit à laisser à tribord.

Pointe Sud de l'Ile aux Moines (Penhap) à bâbord

* Bouée Roche Colas à bâbord

*Bouée latérale verte de Pirenn à contourner en la laissant à tribord.

*Bouée cardinale Boëdic à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

Remarque :

*Si le bateau du Comité de Course situé à côté du mole de Port Navalo arbore un **pavillon O**, ceci signifie : « l'Ile du grand Vézit n'est plus à respecter comme marque de parcours ». C'est à dire que les bateaux vont directement à la ligne d'arrivée en laissant l'Ile aux Moines à bâbord, tout en respectant les marques de parcours qui les séparent de la ligne d'arrivée.*



CATAGOLFE 2015



IPE 3

« Tour de l'Ile aux Moines » (9 M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Pointe Nord de l'Ile aux Moines (Le Trech') à bâbord.

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à bâbord.

Pointe Sud de l'Ile aux Moines (Penhap) à bâbord.

*Bouée latérale rouge Roche Colas à laisser à bâbord

* Bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d'Arradon, à laisser à tribord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

IPE 4

« Irus – Boëdic – Ile aux Moines » (12.5M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art.8.2 des I.G.C.)

Pointe Nord de l'Ile aux Moines (Le Trech') à bâbord.

Contourner l'Ile Irus en la laissant à bâbord

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à bâbord.

*Pointe Sud de l'Ile aux Moines (Penhap) à bâbord.

Ile Stibiden à bâbord

*Bouée latérale Roche Colas à laisser à bâbord

*Bouée latérale verte de Pirenn à contourner en la laissant à tribord.

Iles Logoden à bâbord

*Bouée cardinale Boëdic à contourner en la laissant à bâbord

Iles Logoden à bâbord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)



CATAGOLFE 2015



IPE 5

« Irus – Boëdic – tourelle de l’Oeuf » (15.5M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Bouée cardinale ouest Boëdic à contourner en la laissant à bâbord.

Iles Logoden à bâbord

* Bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d’Arradon, à contourner en la laissant à bâbord.

*Bouée latérale rouge Roche Colas à laisser à tribord

***Porte :** entre une bouée conique jaune, à contourner en la laissant à bâbord, mouillée entre la tourelle rouge de l’œuf et l’île Govihan et un bateau du comité de Course arborant un pavillon Blanc.

*Bouée cardinale sud « DRENEC » au sud de l’ILE d’ARZ, à laisser à bâbord.

*Bouée latérale rouge Bilhervé, mouillée dans l’anse de Bilhervé à l’Est de l’ILE d’ARZ, à contourner en la laissant à bâbord.

*Bouée Cardinale sud « DRENEC » au sud de l’ILE d’ARZ, à laisser à tribord.

*Bouée latérale rouge Roche Colas à laisser à bâbord

*Bouée latérale verte de Pirenn à contourner en la laissant à tribord.

* Bouée cardinale ouest Boëdic à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d’arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

Remarque :

*Si le bateau du Comité de Course de la porte mouillée entre l’île de l’œuf et l’île Govihan arbore un **pavillon O**, ceci signifie : « la boucle située à l’Est de la bouée cardinale sud Drennec n’est plus à respecter comme marque de parcours ». C’est à dire que les bateaux vont directement à la ligne d’arrivée en laissant la bouée de roche colas à bâbord, tout en respectant les marques de parcours qui les séparent de la ligne d’arrivée.*



CATAGOLFE 2015



IPE 6

« Parcours en Rivière d'Auray » (19 M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Pointe Nord de l'Ile aux Moines (Le Trech') à bâbord.

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à bâbord.

Ile longue à tribord

***Porte :** dans la rivière d'Auray entre une bouée conique, à bâbord et un bateau Comité de Course arborant un pavillon Blanc, mouillé à 200m dans le sud de la pointe espagnole, dans la baie de l'Ours.

Pointe de l'Ile aux Moines (Penhap) à bâbord

* Bouée latérale rouge Roche Colas à bâbord

* Bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d'Arradon, à laisser à tribord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

IPE 7

« Petit parcours » (un tour : 2 M)

Le parcours comporte 3 tours.

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

***Porte :** entre la bouée cardinale Boédic à laisser à bâbord et un bateau du comité de Course arborant un pavillon Blanc.

Iles Logoden à bâbord.

- ***Porte :** entre la bouée latérale Logoden rouge, mouillée près de la pointe d'Arradon, à contourner en la laissant à bâbord et un bateau du comité de Course arborant un pavillon Blanc (fin d'un tour).

- *Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)*

Attention : il est interdit de passer dans cette ligne d'arrivée entre les tours.



CATAGOLFE 2015



IPE 8

« Grand tour du golfe » (13.5 M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Pointe Nord de l'Ile aux Moines (Le Trech') à bâbord.

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à bâbord.

Pointe Sud de l'Ile aux Moines (Penhap) à bâbord

Ile Stibiden à laisser à bâbord

***Porte :** entre la Bouée cardinale sud « DRENEC » au sud de l'ILE d'ARZ, à laisser à bâbord et un bateau Comité de Course arborant un pavillon Blanc.

*Contourner en la laissant à bâbord une bouée conique mouillée à 0.15 M au sud de l'Ile de Lern

* bouée cardinale Boédic à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)



IPE 9

Grand Parcours extérieur « Boédic – Kerjouano » (24.5 M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Bouée cardinale ouest Boédic à contourner en la laissant à tribord

Les deux Iles Logoden à laisser à tribord

* Bouée latérale rouge Roche Colas à laisser à tribord

Ile Stibiden à laisser à tribord.

* **Porte** entre la bouée cardinale Sud Crezic à bâbord et un bateau du Comité de Course arborant un pavillon Blanc à tribord

*Bouée cardinale Sud Méaban à contourner en la laissant à bâbord.

Les HC16/ C3 / Dart 18/ Nacra 5.7 ne contournent pas la bouée conique jaune, mouillée devant les « remparts de Kerjouanno mais rentrent dans le golfe pour terminer le parcours en respectant les marques qui les séparent de la ligne d'arrivée.

* Bouée conique jaune, mouillée devant les « remparts de Kerjouanno » par 47 31 800 et 02 52 800 à contourner en la laissant à bâbord

Ile aux Moines à laisser à tribord

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à laisser à tribord.

* Bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d'Arradon, à laisser à tribord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C.)

Remarque :

*Si le bateau du Comité de Course situé à côté de la bouée Creizic Sud ou de la bouée Sud Méaban arbore un **pavillon O**, ceci signifie : « Rejoignez directement la ligne d'arrivée en laissant l'Ile aux Moines et les perches des Réchauds à tribord »*



CATAGOLFE 2015



IPE 10

Grand parcours « Kerjouano - Boëdic » (24.5 M)

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Pointe Nord de l'Ile aux Moines (Le Trech') à laisser à bâbord.

Perches vertes des réchauds, au Nord Ouest de l'Ile-aux-Moines, à laisser à bâbord.

* **Porte** entre la bouée cardinale Sud Creizic à laisser à bâbord et un bateau du Comité de Course arborant un pavillon Blanc à tribord

*Bouée cardinale Sud Méaban à contourner en la laissant à bâbord.

Les HC16/ C3 / SL16/ Dart 18/ Nacra 5.7 ne contournent pas la bouée conique jaune, mouillée devant les « remparts de Kerjouanno mais rentrent dans le golfe pour terminer le parcours en respectant les marques qui les séparent de la ligne d'arrivée.

* Bouée conique jaune, mouillée devant les « remparts de Kerjouanno » par 47 31 800 et 02 52 800 à contourner en la laissant à bâbord

Pointe Sud de l'Ile aux Moines (Penhap) à bâbord

Ile Stibiden à contourner en la laissant à bâbord.

* Bouée Roche Colas à bâbord

*Bouée latérale verte de Pirenn à contourner en la laissant à tribord.

*Bouée cardinale Boëdic à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

Remarque :

*Si le bateau du Comité de Course situé à côté de la bouée Creizic Sud ou de la bouée Sud Méaban arbore un **pavillon O**, ceci signifie : « , Rejoignez la ligne d'arrivée en laissant l'Ile aux Moines et la bouée latérale rouge Roche Colas à Bâbord »*



CATAGOLFE 2015



IPE 11

RUN 1 IRUS-Bouée rouge Logoden (un tour : 2.5 M)

Le parcours compte 3 tours

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Contourner l'île d'Irus en la laissant à tribord

* **Porte** entre la bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d'Arradon, à laisser à tribord et un bateau du Comité de Course arborant un pavillon Blanc à bâbord (fin d'un tour)

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

Attention : cette ligne d'arrivée ne peut être franchie qu'après avoir effectué 3 tours.

IPE 12

RUN 2 Bouée verte Pirenn-Bouée rouge Logoden (un tour : 1 M)

Le parcours compte 3 tours

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

Contourner la bouée latérale verte Pirenn, en la laissant à tribord

* **Porte** entre la bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d'Arradon, à laisser à tribord et un bateau du Comité de Course arborant un pavillon Blanc à bâbord (fin d'un tour)

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

Attention : cette ligne d'arrivée ne peut être franchie qu'après avoir effectué 3 tours.

IPE 13

RUN 3 Bouée verte Drenec-Bouée rouge Logoden (un tour : 2.3 M)

Le parcours compte 3 tours

Ligne de départ (art.11.2 des I.G.C. et des IPE)

Bouée de dégagement éventuelle à contourner (art. 11.2 des IPE)

* Contourner la bouée latérale verte Drenec en la laissant à bâbord

* **Porte** entre la bouée latérale rouge Logoden, mouillée près de la pointe d'Arradon, à laisser à tribord et un bateau du Comité de Course arborant un pavillon Blanc à tribord (fin d'un tour)

Ligne d'arrivée : (art.14 des I.G.C. et des IPE)

Attention : cette ligne d'arrivée ne peut être franchie qu'après avoir effectué 3 tours.