

Instructions de course

EDEN CATA CUP

Grade 4

Du 29 au 30 Mars 2025

Autorité organisatrice : Yacht Club de La Grande Motte
La Grande Motte

Préambule :

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

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 **Langue officielle**
En cas de traduction des textes français régissant l'épreuve et de conflit dans la traduction des textes (instructions de course (« IC »), annexes, textes du Jury, etc.), **le texte français prévaudra.**

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée sur le groupe WhatsApp de l'épreuve au plus tard 2 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 hors informations liées aux réclamations / demandes de réparation seront mis en ligne sur le groupe WhatsApp de l'épreuve.

Un QR Code du groupe WhatsApp de l'épreuve est disponible proche de l'espace de confirmation d'inscription.

[NP] Il n'est pas prévu de distribuer des documents imprimés.

- 3.2 Le PC course est situé à « Yacht Club de La Grande Motte » Tel 07 68 69 22 30 –
E-mail : regates@ycgm.fr

Un briefing quotidien est prévu pour coureurs et entraîneurs, sauf information contraire. Il aura lieu dans la grande salle du YCGM (ceci modifie l'ADC 7.1)

Horaires des Briefings :

Date	CATAMARANS
Samedi 29 mars	12.00
Dimanche 30 mars	09.00

4. CODE DE CONDUITE

- 4.1 [DP] [NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 4.2 Les concurrents et les accompagnateurs doivent gérer tout équipement mis à disposition par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement.

5. SIGNAUX

5.A Signaux faits à terre

- 5.A.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé sur le parking coureurs (terre-plein Ouest).
- 5.A.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalée de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).
- 5.A.3 [DP] L'envoi du pavillon D (« Danger ») avec un signal sonore signifie « Les bateaux ne sont pas autorisés à quitter le rivage »
Le signal d'avertissement ne sera pas fait avant l'heure prévue ou moins de 30 minutes après l'affalée du pavillon D ».
Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit recevoir, sans instruction, une pénalité en points de 20% calculée sur le nombre de bateaux inscrits dans la plus grande flotte ou le D ». Ceci modifie les RCV 63.1 et 63.2

5.B Signaux faits en mer

- 5.B.1 Pour l'ensemble des bateaux de la flotte Intersérie Catamaran (INC), le pavillon de classe est défini comme suit : pavillon à fond jaune avec le sigle Nacra 17 en noir

6. PROGRAMME DES COURSES

- 6.1 Confirmation d'inscription : Se référer à l'avis de course Art 7.1
- 6.2 Contrôle de l'équipement et jauge d'épreuve : Se référer à l'avis de course Art 7.2

6.3 Dates et nombre des courses :

6.3.1 Jours de course :

Date	Heure du 1 ^{er} signal d'avertissement
29/03	13h30
30/03	10h30

6.3.2 Nombres de courses prévues :

Dates	Nombre de courses
29/03	4 courses pour l'ensemble de la flotte
30/03	5 courses pour l'ensemble de la flotte

- 6.4 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

6.5 Le dernier jour de courses programmé, aucun début de procédure ne sera fait après 16.30

7 FORMAT DES COURSES

Les courses se dérouleront en une seule flotte

8. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en **annexe** « ZONES DE COURSE ».

9. LES PARCOURS

9.1 Les parcours sont décrits en **annexe** PARCOURS en incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée ainsi que la longueur indicative des parcours.

9.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer, et, si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours.

Le parcours à effectuer est du type construit : Au vent / Sous le vent avec porte

10. MARQUES

10.1 Les marques de parcours sont définies dans les annexes « Parcours » :

10.2 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

10.3 En cas d'absence de l'une des bouées de la porte, la marque sera à contourner en la laissant à bâbord

11. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Sans objet

12. LE DEPART

12.1 **Ligne de départ** : entre le mât arborant un pavillon orange sur un bateau du comité de course à l'extrémité bâbord et le mât arborant un pavillon orange sur le bateau principal du comité de course à l'extrémité tribord

12.2 **Prendre le départ** : Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

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. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

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 RCV 28).

13.3 **Parcours Au vent / Sous le vent** : En cas de changement de parcours au vent, le nouveau parcours conservera la configuration d'origine (La bouée 1 A sera remouillée)

14. L'ARRIVEE

La ligne d'arrivée sera entre le côté parcours de la marque d'arrivée à l'extrémité tribord et un mât arborant un pavillon bleu sur un bateau du comité de course à l'extrémité bâbord.

15. SYSTEME DE PENALITE

15.1 Pour toutes les classes, la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de 2 tours est remplacée par la pénalité d'1 tour.

15.2 L'annexe P s'applique, modifiée comme suit :

La règle P2.3 ne s'applique pas et la règle P2.2 s'applique à toute pénalité après la première.

16. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

16.1 Les temps sont les suivants :

Classe	Temps cible	Temps limite pour la marque 1	Temps limite pour finir pour le 1 ^{er}
Catamarans	30 minutes	15 minutes	45 minutes

16.2 Les bateaux ne finissant pas 15 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5)

16.3 Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 6.1(a)).

16.4 Si aucun bateau n'a passé la marque 1 dans le temps limite pour la marque 1, la course sera annulée. Ceci modifie la RCV 32.1(d)

17. DEMANDES D'INSTRUCTION

17.1 Les formulaires de demandes d'instruction seront disponibles de préférence en ligne via l'application coureurs « Jury Terminal » dont le lien et le mode d'accès seront communiqués à la confirmation d'inscription.

En cas d'impossibilité de communication par informatique, des documents papier seront disponible à l'accueil du YCGM

17.2 Le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour, selon ce qui est le plus tard.

Chaque jour, le temps limite pour réclamer sera publié sur le groupe WhatsApp de l'épreuve.

17.3 Au plus tard 30' après le temps limite de réclamation, des avis seront publiés dans « Jury décision », pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins.

17.4 Les instructions auront lieu dans la salle du jury du YCGM.

Elles commenceront si possible à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.

17.5 Elles commenceront si possible à l'heure indiquée au tableau officiel. Un retard dans le début de l'instruction ne sera pas un motif de demande de réparation. Ceci modifie la RCV 6.1(a).

Instructions immédiates :

Avec accord de toutes les parties, une instruction pourra avoir lieu sans attendre l'heure de convocation, dès lors que le jury estimera que les conditions de la RCV 63.2 sont remplies.

17.6 Les avis de réclamations du comité de course, du comité technique ou du jury seront publiés sur « Jury décision » pour informer les bateaux selon la RCV 60.2 (a) (2).

17.7 Un bateau qui a l'intention de réclamer doit en informer le Comité de Course aussitôt que possible, soit sur la ligne d'arrivée après avoir fini, soit après son abandon.

Le coureur devra s'approcher du côté bâbord du bateau du Comité de Course situé à l'extrémité tribord de la ligne d'arrivée (dans le sens du franchissement) après avoir dégagé la ligne d'arrivée, et devra indiquer le numéro de voile du ou des bateaux concernés.

S'il existe une bonne raison de le faire, le jury pourra instruire une réclamation contre tout bateau qui ne répond pas à cette exigence. Ceci modifie la RCV 60.1

17.8 L'annexe « T », Conciliation des RCV s'appliquera.

La pénalité Post-course sera une pénalité en points de 30%, calculée sur le nombre des inscrits du groupe / classe concerné. Ceci modifie la RCV 44.3(c)

18 CALCUL DES SCORES

18.1 *UNE* (1) course doit être validée pour valider la compétition.

18.2 **Calcul des scores**

(a) Quand MOINS de QUATRE (4) courses ont été validées, le score d'un bateau dans une série sera le total des scores de ses courses.

(b) Quand QUATRE (4) à SEPT (7) courses ont été validées, le score d'un bateau dans une série sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de son plus mauvais score.

(c) Quand HUIT (8) courses ou plus ont été validées, le score d'un bateau dans une série sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de ses deux plus mauvais scores.

19 REGLES DE SECURITE - EMARGEMENT

19.1 La règle 40.1 s'applique à tout moment dès qu'un bateau est sur l'eau. (Réf : dernier alinéa de la RCV 40.2 (c))

19.2 *[DP]* *[NP]* Une vérification par émargement sur les listes des coureurs sera mise en place sur les tables situées à proximité de la cale du terre-plein Ouest pour la sortie sur l'eau avant le départ, puis dans le YCGM après le retour à terre.

19.3 Tout bateau n'ayant pas émargé sera classé (Ceci modifie la RCV 63.1)

- DNS sans instruction pour la première course validée après une sortie sur l'eau pour manquement à un émargement « sortie sur l'eau » ;

Le 1^{er} émargement « sortie sur l'eau » débutera à l'heure du briefing du jour.

- DSQ sans instruction pour la dernière course validée avant un retour à terre pour un manquement à l'émargement « retour à terre ».

En fin de journée, l'heure limite de l'émargement « retour à terre » pour un groupe sera l'heure limite de réclamation pour la flotte concernée

19.4 Il appartient à chaque équipage de s'assurer qu'il a correctement émargé

L'organisation se réserve le droit de demander aux coureurs le remboursement des frais liés à toute recherche rendue obligatoire par leur manquement à IC19.3.

19.5 *[DP]* *[NP]* Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

19.6 **Rappel** : l'envoi du pavillon « V » sur le bateau du comité et sur d'autres bateaux du dispositif de surveillance signifie :

« Tous les bateaux officiels et accompagnateurs sont appelés à une veille attentive sur le canal de communication du comité de course, à prêter une attention particulière à tout équipage en situation de difficulté, et à rapporter dès que possible leurs observations au Comité de Course ». Ceci modifie la RCV 37.

19.7 Le canal de communication du comité de course sera le canal VHF 77

20. REMPLACEMENT DE CONCURRENTS OU D'EQUIPEMENT

20.1 *[DP]* Pour les bateaux à deux équipiers, le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course.

20.2 *[DP]* Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique.

Les demandes de remplacement doivent lui être présentées à la première occasion raisonnable.

21. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

21.1 Au moment de la confirmation d'inscription, **les concurrents pourront être tenus de signer un engagement sur l'honneur de leur respect des règles de jauge.**

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

22. BATEAUX OFFICIELS

- 22.1 Les bateaux officiels du comité de course sont identifiés par un Pavillon BLANC portant la lettre « A » en noir
- 22.2 Les bateaux entrant dans le dispositif de surveillance et d'assistance aux coureurs sont identifiés par :
- Un pavillon ORANGE Fluo portant la lettre « R » (Rescue) pour les bateaux de l'organisation
 - Un pavillon ROUGE pour les bateaux des entraîneurs/accompagnateurs
 - **Ces pavillons devront rester bien visible de façon permanente.**
- 22.3 Le bateau du Jury est identifié par un pavillon JAUNE avec l'inscription « JURY »

23. ACCOMPAGNATEURS [DP] [NP]

- 23.1 Les accompagnateurs ne doivent pas approcher à moins de 50m des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.
- 23.2 Les bateaux accompagnateurs doivent être enregistrés au secrétariat du club au plus tard à l'heure limite de la confirmation de l'inscription pour les coureurs.
Chaque accompagnateur se verra remettre lors de sa confirmation d'inscription un pavillon numéroté de couleur « rouge » qu'il devra retourner au secrétariat des courses en fin d'épreuve. Il lui appartient de fixer ce pavillon sur un support de telle sorte qu'il soit clairement visible de l'extérieur de son bateau **de façon permanente.**
- 23.3 Pour des raisons de sécurité :
- Tout bateau accompagnateur doit être en veille VHF permanente, canal 77 lorsqu'il est sur l'eau
 - Tout bateau accompagnateur non identifié peut conduire l'autorité organisatrice à interdire sa présence sur la zone des compétitions.
- 23.4 « La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile » rappelée en annexe spécifique s'appliquera. (Rappel : RCV 62)

24. EVIDENCE PHOTOGRAPHIQUE

- 24.1 Le comité de course et les membres du jury sont susceptibles d'utiliser des caméras pour enregistrer certaines scènes de courses et notamment les départs et les passages de marques.
- 24.2 Ces vidéos, et les éventuelles photos extraites pourront être utilisées comme élément de preuve pour étayer des décisions de disqualification sans instruction, ou des réclamations.
- 24.3 Les concurrents auront un libre accès à ces vidéos, sur demande de leur part, avant toute demande de réparation ou d'instruction de réclamation.

25 DROITS D'IMAGE

Les concurrents autorisent le YCGM et les partenaires de la régata à utiliser sans restriction leur image pour tout texte, photographie, vidéo, aussi bien d'eux-mêmes que du bateau qu'ils utilisent. Leur nom ou image pourront être publiés ou diffusés par tout média (presse, Facebook, etc.). Le nom, la bibliographie des équipages pourront être utilisés ou reproduits à cet effet.

26 EVACUATION DES DETRITUS [DP] [NP]

Les débris peuvent être placés à bord des bateaux officiels *ou accompagnateurs* Rappel RCV 47

27 **EMPLACEMENTS**

[DP] Les bateaux doivent être maintenus dans la zone qui leur a été attribuée.

28. **PRIX**

Des prix seront distribués à la discrétion du Yacht Club de La Grande Motte en fonction de la liste des inscrits.

29 **ACCEPTATION DE RESPONSABILITE**

29.1 **RAPPEL :**

Conformément à la RCV 3 « Décision de courir » des Règles fondamentales, la décision des concurrents de participer à une course de la régata ou de rester en course relève de leur seule volonté.

Se reporter à l'article 17 de l'Avis de Course qui énumère Droits et obligations des concurrents

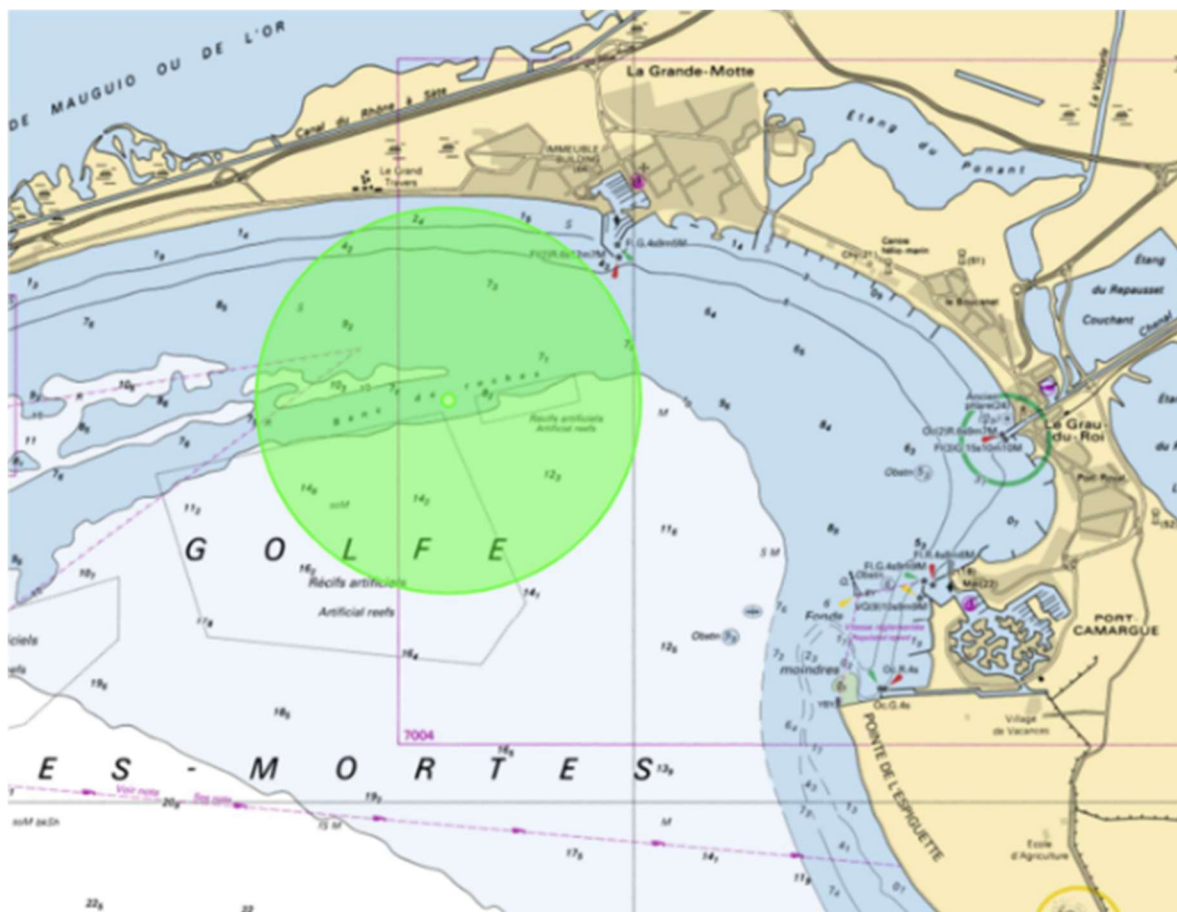
Arbitres désignés par la FFVoile :

Président du comité de course :	Cathy POST (CC nationale FFVoile)
Comité de course adjoint :	Gilles MERCIER (CC régional FFVoile)
Président du jury :	Renan LE DRET (Jury régional)
Assesseur :	Paul BASTARD (Jury international World Sailing)
Commissaire aux résultats	Mariette ELBEZE (Commissaire FFVoile)

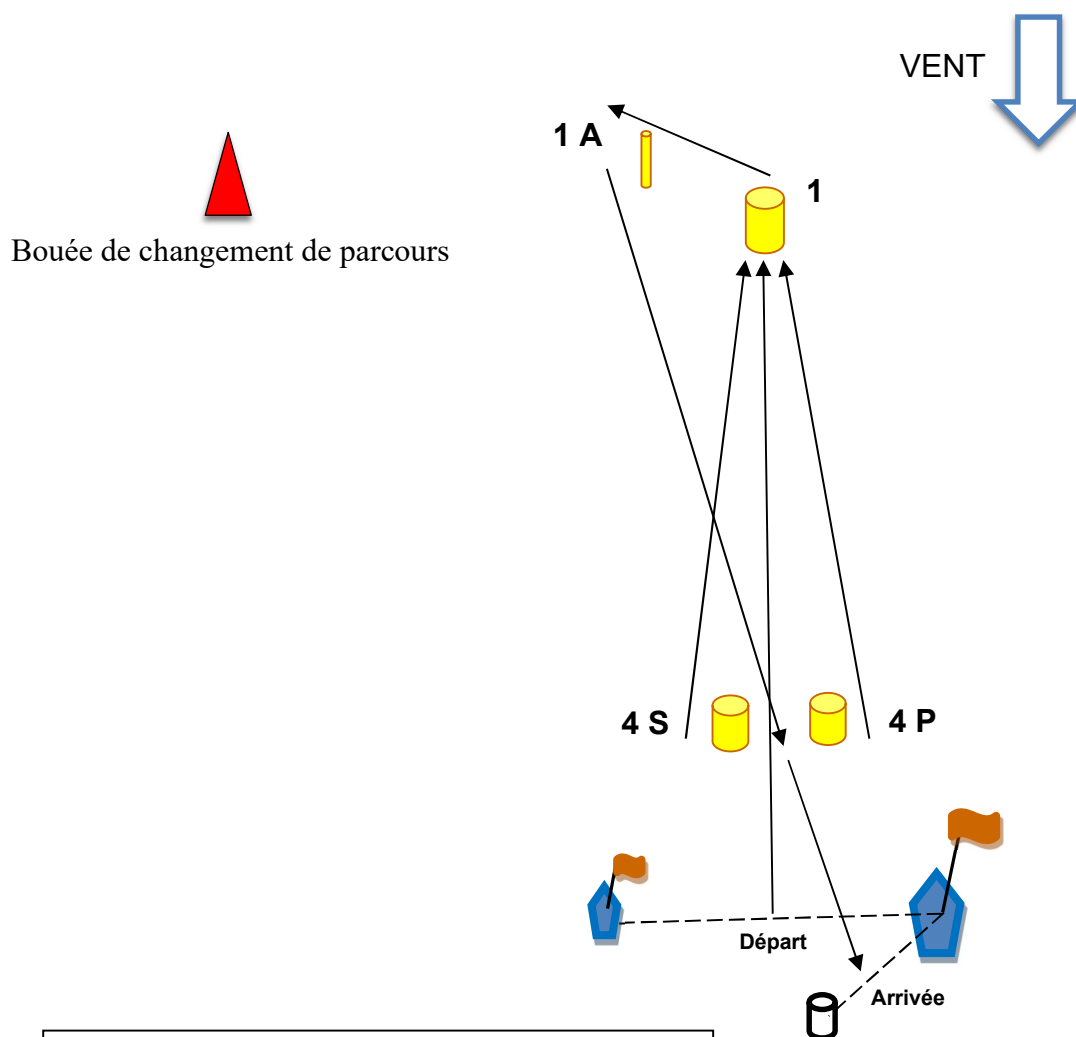
ANNEXE ZONE DE COURSE

Zone représentée par un cercle d'1,2 mille de diamètre, située dans le Sud-Ouest de La Grande Motte,

Les parcours sont matérialisés par des bouées gonflables mobiles : positionnées avant le début des courses, elles sont retirées aussitôt après la fin des courses



ANNEXE PARCOURS “AU VENT - SOUS LE VENT”



Parcours (AV /Sous le vent)

Départ - 1 - 1A - 4S/4P - 1 - 1A - 4P - Arrivée

- Toutes les marques sont à laisser à bâbord sauf 4S à laisser à tribord
- Ligne de départ : délimitée par des bateaux du comité de course arborant un pavillon ORANGE
- Marque 1 : bouées cylindriques « JAUNE »
- Marque 1 A : bouée crayon JAUNE
- Marque 4P et 4S : bouées cylindriques « JAUNE »
- Marque d'arrivée tribord / sous le vent : bouée tétraédrique BLANCHE
- Marque d'arrivée bâbord / au vent : Bateau du comité arborant un pavillon BLEU
- Marque de changement de parcours : bouée tétraédrique ROUGE

Angles du parcours :

Marque 1 : 110° environ

Marque 2 : 65° environ

Réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la Fédération Française de Voile

Rules applying to support persons during French Sailing Federation (FFVoile) Events

Préambule

Ce texte présente les droits et devoirs des accompagnateurs, lors de leur participation aux compétitions de la Fédération Française de Voile (FFVoile), telles que définies dans le Règlement Technique de la FFVoile.

Les Règles de Course à la Voile définissent un **accompagnateur** comme :

Toute personne qui :

- a) apporte ou peut apporter une aide physique ou de conseil à un concurrent, comprenant tout entraîneur, formateur, manager, personnel de l'équipe, médecin, personnel paramédical, ou toute autre personne travaillant avec un concurrent, le traitant ou l'assistant pendant la compétition ou le préparant à la compétition, ou
- b) est le parent ou tuteur légal d'un concurrent.

L'**entraîneur FFVoile** est un accompagnateur titulaire du diplôme correspondant délivré par la FFVoile.

En lieu et place d'un entraîneur FFVoile, un accompagnateur peut bénéficier des prérogatives et être soumis aux obligations des entraîneurs en se déclarant comme tel auprès de l'Autorité Organisatrice. A chaque fois que le terme « entraîneur » est utilisé dans le présent règlement, il concernera les entraîneurs diplômés et les accompagnateurs déclarés comme tel.

L'ENTRAÎNEUR

peut être inclus dans le dispositif de surveillance avec son accord,
est porte-parole de son équipe auprès de l'autorité organisatrice,
s'engage à ne donner aucune instruction à son/ses coureurs pendant qu'il(s) est/sont en course (selon la définition des RCV),
s'engage à respecter les **règles** applicables à l'épreuve, ainsi que les consignes données par le président du comité de course,
s'engage à respecter ce règlement quand il est annexé aux documents de course d'une épreuve.
Les entraîneurs peuvent à la demande du comité de course nommer un entraîneur référent.

L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

- ne doit pas inclure l'entraîneur dans son dispositif de surveillance sans son accord, sauf dans le cadre de la procédure d'urgence
- peut organiser, avant le début de l'épreuve ou pendant l'épreuve, une réunion avec les entraîneurs et les arbitres,
- s'engage, dans le cadre de la procédure d'urgence, à faire bénéficier les bateaux

Preamble

This document sets out the rights and obligations of support persons when they take part in French Sailing Federation (FFVoile) events, as defined in the FFVoile Technical Regulations.

The Racing Rules of Sailing define a **support person** as follows:

Any person who

- (a) provides, or may provide, physical or advisory support to a competitor, including any coach, trainer, manager, team staff, medic, paramedic or any other person working with, treating or assisting a competitor in or preparing for the competition, or
- (b) is the parent or guardian of a competitor.

The **FFVoile coach** is a support person holder of a corresponding diploma issued by FFVoile.

In place of a FFVoile coach, a support person may avail the same prerogatives and be subject to the obligations of the coaches, as long as this person declares herself as such to the Organizing Authority. Each time the word "coach" will be used in this document, it will relate to graduate coaches and support persons declared as such.

THE COACH

may, with his/her agreement, be included in the safety plan
is the spokesperson with the Organizing Authority for his/her team.
undertakes to give no assistance to his/her competitors while they are racing (as defined in the RRS),
undertakes to comply with the **rules** applicable to the race, as well as instructions from the Chairman of the Race Committee,
undertakes to comply with this regulation when it is attached to race documents on an event.
Coaches may, on request of the Race Committee, name a spokesperson for all coaches

THE ORGANIZING AUTHORITY

shall not include a coach in the safety plan without his/her agreement, except when emergency procedure applies
may organize, prior to or during the event, a meeting with the coaches and race officials,
undertakes, as part of the emergency procedure, to provide the coach boats with the rights and

entraîneurs des droits et avantages accordés aux bateaux de surveillance de l'organisation (carburant, assurance...)

- considère l'entraîneur comme l'interlocuteur de son équipe sous réserve de l'accord de cette dernière

GENERALITES

Les bateaux accompagnateurs devront se faire accréditer avant la clôture des inscriptions. Dans le cas d'un accès restreint à une zone de départ réglementée par arrêté préfectoral, l'organisateur et la FFVoile établiront une liste des embarcations autorisées à y pénétrer dans le respect des autres dispositions de la présente réglementation, les accompagnateurs des Centres d'Excellence de la FFVoile seront accrédités de façon prioritaire.

Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les bateaux accompagnateurs doivent être stationnés aux emplacements qui leur ont été attribués

IDENTIFICATION

Chaque bateau accompagnateur devra arborer l'identification définie par l'Autorité Organisatrice. Pour une régata internationale, chaque bateau entraîneur devra arborer ses lettres de nationalité noires sur fond blanc soit sur un pavillon d'une taille minimum de 40 cm x 30 cm soit sur le capot du moteur.

PENDANT LA COURSE

Dans la mesure du possible, aucun équipement embarqué à bord d'un bateau d'assistance ne doit dépasser de manière dangereuse de la proue, de la poupe, ou des côtés de ce bateau.

Les bateaux accompagnateurs ne doivent laisser aucun appareil, aucun équipement (bouée, balise, ...) mouillé en permanence.

L'utilisation temporaire d'objets flottants est permise pour mesurer le courant. Ces objets doivent être remontés dès que les mesures ont été effectuées.

INFRACTIONS

Toute infraction présumée à cette réglementation pourra être transmise au jury pour instruction.

En se fondant sur la RCV 64.5 :

(a) Quand le jury décide qu'un accompagnateur qui est une partie dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 a enfreint une règle, il peut

- (1) donner un avertissement,
- (2) exclure la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve ou lui retirer tout privilège ou avantage, ou
- (3) prendre d'autres mesures dans les limites de sa juridiction comme prévu par les règles.

(b) Le jury peut également pénaliser un bateau qui est une partie dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 pour l'infraction à une règle par un accompagnateur en changeant le score du bateau

privileges granted to the Organizing Authority's safety boats (fuel, insurance, etc.);

considers the coach as the spokesperson for his/her team, subject to team agreement.

GENERAL

Support boats shall be accredited before the end of registration

If access to starting area is restricted by local government regulations, the Organizing Authority and the French Sailing Federation will prepare a list of boats authorized to enter the starting area, in compliance with other provisions to this regulation; support persons of the French Sailing Federation Centers of Excellence will be given priority for accreditation.

When they are not used, support boats shall be parked in the places assigned to them;

IDENTIFICATION

Each support boat shall display the identification required by the Organizing Authority.

For an international regatta, each coach boat shall display black national letters on a white background, either on a flag with a minimum size of 40 cm by 30 cm or on the engine cover.

DURING RACES

As far as possible, no equipment onboard a support boat may extend beyond the bow, stern or sides of the boat so as to create a danger.

Support boats shall not anchor any apparatus, equipment (buoy or marker, ...) permanently laid.

The temporary use of floating objects is allowed to measure the current. These objects shall be brought aboard once the measurement is done.

INFRINGEMENTS

Any alleged breach of this regulation may be reported to the jury for hearing.

Based on RRS 64.5:

(a) When the protest committee decides that a support person who is a party to a hearing under rule 60.3(d) or 69 has broken a rule, it may

- (1) issue a warning,
- (2) exclude the person from the event or venue or remove any privileges or benefits, or
- (3) take other action within its jurisdiction as provided by the rules.

(b) The protest committee may also penalize a boat that is a party to a hearing under rule 60.3(d) or 69 for the breach of a rule by a support person by changing the boat's score in a single race, up to and including disqualification, when the protest committee decides that

dans une seule course, jusqu'à et y compris la disqualification, quand le jury décide que
(1) le bateau est susceptible d'avoir acquis un avantage dans la compétition en conséquence de l'infraction de l'accompagnateur, ou
(2) l'accompagnateur a commis une nouvelle infraction après que le jury, suite à une instruction antérieure, a averti le bateau par écrit qu'une pénalité pouvait être imposée.

Il est rappelé aux entraîneurs et autres accompagnateurs qu'un bateau concurrent pourra être pénalisé pour avoir reçu de l'aide en infraction à la règle 41, Aide extérieure.

SECURITE

Les bateaux accompagnateurs devront respecter les réglementations applicables aux navires de plaisance de moins de 24 mètres (division 240) en mer, le règlement de police des plans d'eaux intérieurs et les réglementations spécifiques au plan d'eau si elles existent.

Il est rappelé qu'en l'absence d'un système électronique à commande sans fil, le port permanent du coupe circuit est obligatoire pendant que le moteur tourne, sauf lorsqu'un déplacement du pilote est requis pour des manœuvres de sécurité réalisées notamment en solitaire et au point mort (assistance, appontage, abordage, mouillage, repêchage, ...).

(1) the boat may have gained a competitive advantage as the result of the breach by the support person, or
(2) the support person committed a further breach after the protest committee warned the boat in writing, following a previous hearing, that a penalty may be imposed.

All coaches and other support persons are reminded that a competing boat may be penalized for receiving outside help infringing RRS 41, Outside help.

SAFETY

Support boats shall comply with regulations applicable to | pleasure craft of less than 24 meters ("Division 240") at sea, the police regulations for inland water bodies and regulations specific to an area of water, if applicable.

It is reminded that in the absence of a wireless switch, a kill cord shall be worn whenever the motor is running, except when the driver shall move for safety maneuvers, specifically when alone and with the motor in neutral (assistance, landing, boarding, mooring, recovery, etc