

**2024 MED CAPE 31 RACE
"St Tropez Easter Regatta"**

FICHE COURSE TYPE RIR

1. REGLES APPLICABLES :

- a) Les RIR, l'avis de course, la fiche course
- b) Avant la course, un briefing obligatoire aura lieu pour expliquer le déroulement de la régata.
- c) Si le pavillon Y est hissé à terre et/ou sur le bateau comité, le port de la brassière est obligatoire.
- d) En cas de traduction de cette fiche de course, le texte français prévaudra.

2. PROGRAMME DES COURSES

2.1. Briefing et 1^{er} signal d'avertissement :

Samedi 30 mars 2024 :

09h30 : Briefing au club-house de la SNST

11h00 : Premier signal d'avertissement

Au retour à terre : débriefing

Jours suivants

L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course sera annoncée la veille au cours du débriefing à terre.

2.2. Le lundi 1^{er} avril 2024, aucune procédure ne sera lancée après 15h

3. LES PARCOURS

- a) Localisation de la zone de course : golfe de Saint-Tropez
- b) Description du parcours : voir annexe « parcours »
- c) Description des marques :

Marques de départ et d'arrivée	Marques de parcours
Bouée géostationnaire cylindrique orange	Bouée géostationnaire cylindrique orange

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

e) Procédure de départ :

H – 5 min : envoi du Pavillon de Classe avec signal sonore

H – 4 min : envoi du Pavillon Préparatoire avec signal sonore

H – 1 min : affalé du Pavillon Préparatoire avec signal sonore

H : affalé du Pavillon de Classe avec signal sonore

Les bateaux doivent effectuer le parcours conformément au schéma en franchissant la ligne de départ après le signal de départ. Un bateau qui ne franchira pas cette ligne dans les 4 minutes après ce signal sera classé abandon (DNS).

4. CHANGEMENT DE PARCOURS

La procédure du changement de parcours éventuel sera expliquée pendant le briefing.

5. PENALITES ET LITIGES

Les décisions de l'umpire sur l'eau et à terre sont sans appel.

Le comité de course affichera les numéros des bateaux disqualifiés (OCS, parcours).

5.1. PENALITES SUR L'EAU

5.1.1. Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Proteste » et arborer ostensiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'umpire.

5.1.2. Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- a) Un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
- b) Un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ». L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas
- c) Un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.
- d) Un pavillon bleu avec un long signal sonore signifie : « les umpires n'ont pas établi suffisamment de faits pour prendre une décision ».

5.2. GESTION DES LITIGES A TERRE

5.2.1. Les litiges non résolus sur l'eau seront traités dans les 30 minutes environ après l'arrivée du dernier concurrent. La présence des concurrents concernés par le litige est obligatoire.

5.2.2. En s'appuyant sur les dépositions des concurrents concernés, l'umpire rendra sa décision.

5.2.3. Décisions possibles :

- a) Pas de règle enfreinte.
- b) Règle enfreinte, pénalité de 2 points.

6. ABANDON

En cas d'abandon, les concurrents doivent prévenir un membre de l'organisation sur l'eau ou en arrivant à terre.





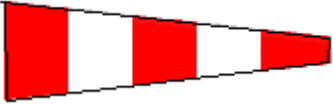

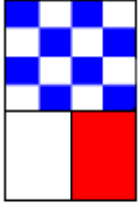




7. CLASSEMENT

7.1. Une course doit être validée pour valider la compétition

7.2. Courses retirées :

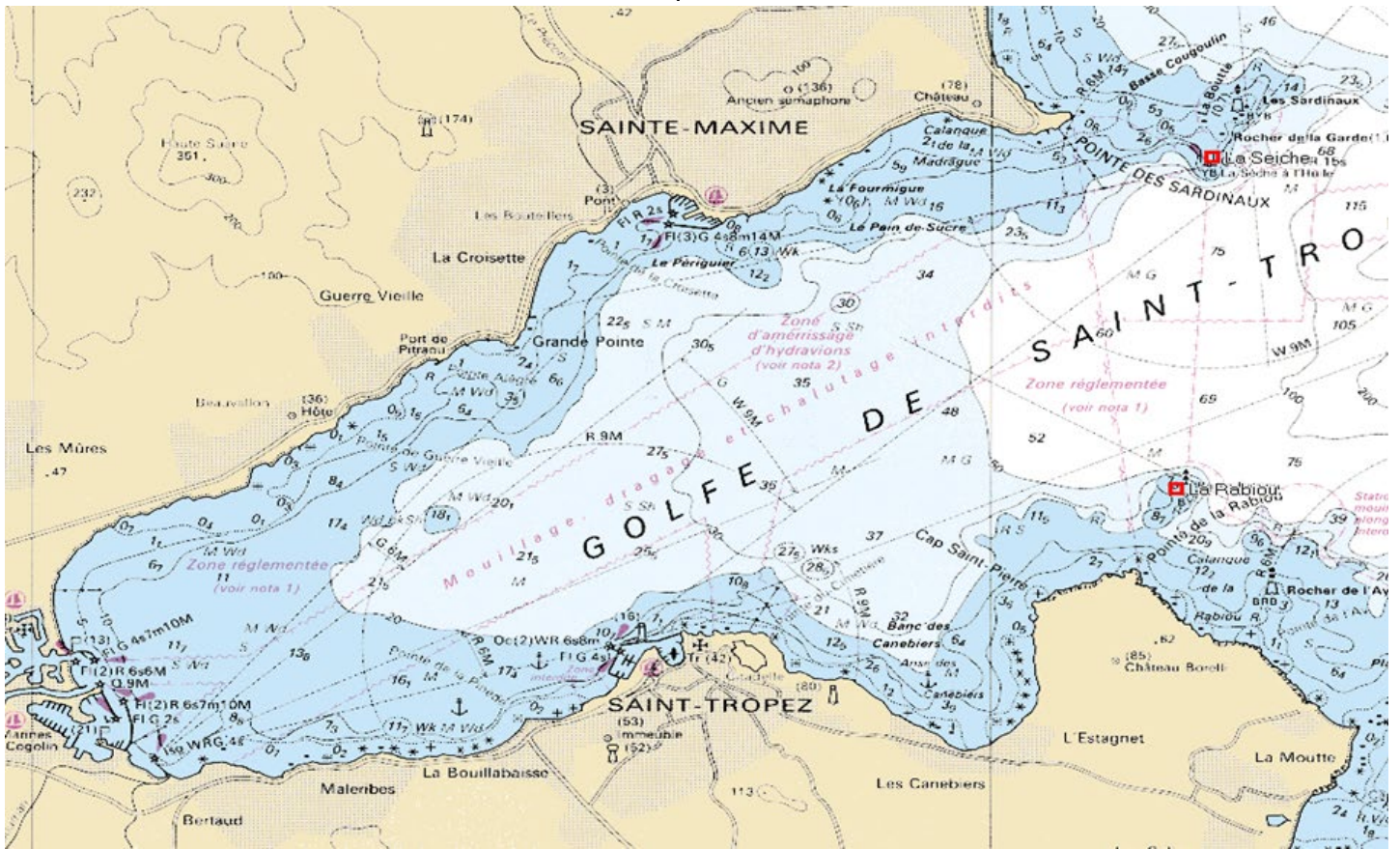
- a) Quand moins de trois courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses
- b) Quand trois à cinq courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de son plus mauvais score.
- c) Quand six courses ou plus ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de ses deux plus mauvais scores.

FLAGS TO BE USED

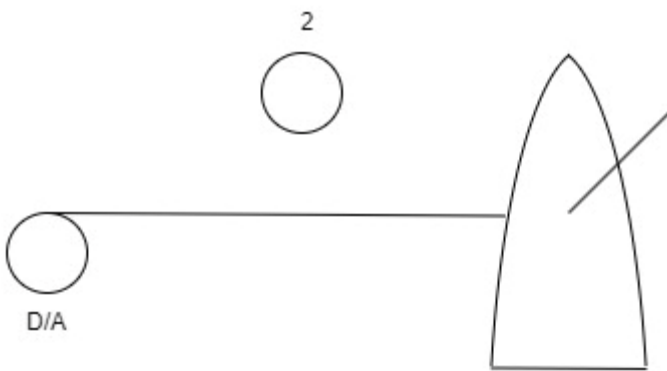
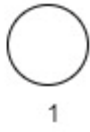
FLAG	DESCRIPTION	MEANING
	Class flag	Warning Signal
	Preparatory signal	Preparatory signal « Sailing »
	Individual recall « X »	Sail under the starting line to start again (or OCS)
	General recall « 1 ^{er} substitute »	A new start will be given for the whole fleet
	« AP flag »	Start delayed
	« N flag »	Race cancelled
	Flag N over H	Race cancelled, back ashore
	« Orange » flag	Starting line set
	« Blue » flag	Finishing line set
	« C » flag	Change of course
	« Y » flag	PFD mandatory

APPENDIX RACE AREA

Race area is the bay of Saint Tropez



COURSE DIAGRAM



Course 1	D - 1 - A
Course 2	D - 1 - 2 - 1 - A
Course 3	D - 1 - 2 - 1 - 2 - 1 - A