



RÈGLES DE COURSE DU MORBIHAN CHALLENGE



Version du 28/2/2019

Chapitre 1. Obligation	2
SÉCURITÉ	2
RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	2
NAVIGATION LOYALE	3
COMPOSITION DES ÉQUIPAGES	3
MODES DE PROPULSION	3
OBLIGATIONS MEDIA	3
ACCEPTATION DES RÈGLES	3
Chapitre 2. Règles fondamentales	4
DÉCISION DE COURIR	4
INSCRIPTION ET QUALIFICATION	4
EXCLUSION DE BATEAUX OU DE CONCURRENTS	4
IDENTIFICATION DES BATEAUX EN COURSE	4
CONFORMITÉ	4
ÉPREUVE REPROGRAMMÉE	5
Chapitre 3. Bateau Comité	5
Chapitre 4. Gestion des régates	5
Article 5. Règles fondamentales en navigation	6
Article 6. Pénalités et points de classement	7



Chapitre 1. Obligation

SÉCURITÉ

1.1 Tous les bateaux doivent apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger.

1.2 Tous les bateaux doivent avoir à bord un équipement de sauvetage approprié pour toutes les personnes embarquées, y compris un dispositif prêt pour usage immédiat. Chaque concurrent est personnellement responsable du port d'un équipement individuel de flottabilité adapté aux conditions. Le port des équipements de flottabilité pourra être imposé par le comité de course.

1.3 Tous les bateaux doivent disposer de l'armement de sécurité pour la catégorie de navigation qu'ils prévoient d'entreprendre.

1.4 Tous les participants doivent savoir nager.

1.5 Tous les bateaux doivent respecter la partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) lorsqu'ils rencontrent des bateaux qui ne participent pas à la course et ne sont pas soumis à l'article 5 des présentes règles.

1.6 La présence à bord d'une radio VHF fixe ou portable est obligatoire. Tous les bateaux sont invités à effectuer une double veille VHF sur le canal 16 et le canal du comité de course et à lui rendre compte de toute situation anormale (bouée manquante, bateau silencieux, bateau à la dérive, etc).

1.7 Lorsqu'ils sont à portée d'un réseau cellulaire, tous les bateaux doivent être en mesure de joindre le comité de course par téléphone et d'être joints par lui.

RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

1.8 Tous les bateaux s'engagent à ne rejeter aucun déchet non-biodégradable dans le milieu naturel, y compris les mégots de cigarettes et à ne pas utiliser de vaisselle jetable pendant la durée de la manifestation.

1.9 Tous les bateaux s'engagent à limiter autant que possible l'utilisation de leur moteur avant et après la course.



NAVIGATION LOYALE

1.10 Un bateau et son propriétaire doivent concourir dans le respect des principes de sportivité et de fair-play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués.

COMPOSITION DES ÉQUIPAGES

1.11 Chaque bateau doit avoir un équipage composé d'au moins deux personnes. Tous les équipages doivent comporter au moins un homme et une femme âgés de 18 ans ou plus.

1.12 L'équipage de chaque bateau doit rester le même tout au long de l'épreuve.

MODES DE PROPULSION

1.13 Les bateaux pourront être propulsés à la voile ou par tout dispositif utilisant la force musculaire (avirons, godilles, pagaies etc.). L'utilisation de tout moteur est interdite à compter des deux minutes précédant le départ, jusqu'au franchissement de la ligne d'arrivée.

OBLIGATIONS MEDIA

1.14 Les règles média qui prévoient l'envoi régulier de textes, photos et vidéos depuis les bateaux sont une composante du dispositif de sécurité. Les obligations détaillées dans l'Annexe Média font partie intégrante des règles de course. Leur non-respect peut entraîner des pénalités ou une disqualification.

ACCEPTATION DES RÈGLES

1.15 En participant ou en ayant l'intention de participer à une course dirigée selon ces règles, chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte d'être régi par ces règles.

1.16 Un accompagnateur en fournissant un soutien, ou un parent ou tuteur légal en autorisant l'enfant à s'inscrire à une course, accepte d'être régi par les règles.

1.17 La personne responsable de chaque bateau doit s'assurer que tous les membres de l'équipage en course et le propriétaire du bateau ont connaissance de leurs responsabilités.



Chapitre 2. Règles fondamentales

DÉCISION DE COURIR

2.1 La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité.

INSCRIPTION ET QUALIFICATION

2.2 Pour s'inscrire à une course, un bateau doit se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice de la course.

EXCLUSION DE BATEAUX OU DE CONCURRENTS

2.3 L'autorité organisatrice ou le comité de course peut refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent, à condition qu'il le fasse avant le départ de la première course et qu'il en précise les raisons. S'il le demande, le bateau doit recevoir rapidement ces raisons par écrit. Le bateau peut demander réparation s'il estime que le refus ou l'exclusion est injustifié.

IDENTIFICATION DES BATEAUX EN COURSE

2.4 Un bateau doit se conformer aux exigences de l'organisateur régissant les pavillons à arborer pendant la course.

CONFORMITÉ

2.5 Pendant qu'un bateau est en course, son propriétaire et toute autre personne responsable doit, sous sa seule responsabilité, s'assurer que son bateau est conforme aux règles d'armement et de sécurité prescrites par les lois, décrets et règlements de l'Administration.



2.6 Quand une règle exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau coure, et que cela ne peut être fait, le bateau peut courir pourvu que le comité de course reçoive une déclaration signée par la personne responsable attestant qu'un certificat valide existe. Le bateau doit présenter le certificat ou faire en sorte que son existence soit vérifiée par le comité de course. La pénalité pour une infraction à cette règle est l'exclusion sans instruction de toutes les courses de l'épreuve.

ÉPREUVE REPROGRAMMÉE

2.7 Quand une épreuve est reprogrammée à des dates différentes de celles indiquées dans l'avis de course, tous les bateaux inscrits doivent être avertis. Le comité de course peut accepter de nouvelles inscriptions si elles répondent à toutes les exigences d'inscription, à l'exception de la date limite initiale des inscriptions.

Chapitre 3. Bateau Comité

3.1 Un bateau Comité (de course ou d'arbitrage) peut être mis en place. Il arbore comme marque d'identification un pavillon Orange. Il constitue le point de repère d'un des deux côtés de la ligne de départ ou de la ligne d'arrivée. Pour une même course, le bateau Comité au départ peut être différent du bateau Comité à l'arrivée. Au départ et à l'arrivée, le bateau Comité est considéré comme une marque de parcours.

3.2 En l'absence de bateau Comité, les lignes de départ ou d'arrivée sont déterminées par des alignements d'amers explicités dans les instructions de course. La validation de leur franchissement est déterminée par l'analyse de l'enregistrement GPS de la route de chaque concurrent.

Chapitre 4. Gestion des régates

4.1. Le Président du Comité de course est responsable du bon déroulement de chaque régata.

4.2 Le Comité de course enregistre l'ordre dans lequel les étraves des bateaux ont passé la ligne d'arrivée. Le Président du Comité de course confirme l'ordre d'arrivée et règle tous les conflits s'y rapportant. Sa décision est finale et sans appel.

4.3 L'ordre d'arrivée sera déterminé selon l'ordre des temps écoulés au passage de la ligne. Cet ordre donnera lieu au décompte de points prévu à l'article 6. Pour les bateaux pénalisés



au cours de la régates (mais non disqualifiés) les points de pénalités seront ajoutés aux points acquis en fonction de l'ordre à l'arrivée.

4.4 Les bateaux ne doivent pas aller dans la zone de départ s'ils ne sont pas concernés par l'épreuve à venir. Les bateaux qui ne sont pas en course doivent prendre toute disposition pour ne pas gêner les équipages en course. A l'arrivée, les bateaux doivent dégager la ligne et s'éloigner de la zone d'arrivée de telle manière que leur manœuvre ne puisse gêner les bateaux restant en course. Ils ne doivent pas franchir à nouveau la ligne d'arrivée.

Article 5. Règles fondamentales en navigation

5.1. Sur des bords opposés, quand les bateaux naviguent, le bateau bâbord amure doit s'écarter de la route du bateau tribord amure.

5.2. Lorsque les bateaux sont sur le même bord et engagés, le bateau au vent s'écarter de la route du bateau sous le vent. Cependant, le bateau engagé sous le vent ne profitera pas de son avantage en lofant outre mesure au point d'obliger le bateau au vent à virer. Un minimum de savoir-vivre et de courtoisie sont de rigueur.

5.3. Lorsque les bateaux sont sur le même bord et non-engagés, le bateau en route libre derrière s'écarter de la route du bateau en route libre devant. Lorsque deux bateaux naviguent sur la même amure à des allures différentes, le bateau au près est prioritaire.

5.4 Après avoir pris le départ, un bateau en route libre devant ou sous le vent d'un autre bateau peut lofer comme il lui convient. Cependant, le barreur du bateau sous le vent ne peut pas faire une route plus près du vent que sa route normale.

5.5 Sauf lors d'un louvoyage au vent, un bateau ne doit pas faire une route au-dessous de sa route normale lorsqu'il se trouve à moins de deux fois sa propre longueur d'un bateau sous le vent ou d'un bateau en route libre derrière faisant une route sous le vent de la sienne.

5.6 Un bateau qui vire de bord ou empanne ne doit pas être à l'origine de route de collision avec un autre bateau.

5.7 Lorsque des bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place pour doubler ou contourner la marque. Cette place comprend l'espace nécessaire pour virer de bord ou empanner lorsque ces manœuvres sont indispensables.

5.8 Cette règle s'applique aussi pour des bateaux engagés naviguant vent arrière sur des bords opposés et s'appêtant à contourner une marque.



5.9 Le bateau en route libre derrière doit s'écarter de la route du bateau en route libre devant et tenir compte des manœuvres indispensables pour doubler ou contourner la marque.

5.10 Le bateau en route libre derrière ne doit pas établir un engagement à l'intérieur quand le bateau en route libre devant est à moins de 30 mètres de la marque.

5.11 Lorsque deux bateaux sont au plus près, sur le même bord, le bateau en route libre devant ou sous le vent peut héler l'autre bateau afin d'obtenir la place pour virer de bord si un obstacle l'oblige à modifier sa route de façon sensible.

5.12 Si une marque manque, il faut virer le point virtuel à la position normale de la marque :
– Les coordonnées WS84 des marques doivent être entrées dans le GPS
– La trace de la route doit être conservée dans le GPS comme preuve que la marque a été virée du bon côté.

5.13 Quand au cours de la minute précédant le départ, une partie quelconque de sa coque, de son équipement ou de son équipage se trouve du côté parcours de la ligne de départ, le bateau fautif doit revenir du côté pré-départ de la ligne en contournant l'une ou l'autre de ses extrémités (bouée ou bateau Comité) avant de prendre le départ.

5.14 Si au moment du signal de départ une partie quelconque de la coque d'un bateau, de son équipement ou de son équipage se trouve du côté parcours de la ligne de départ, le bateau Comité doit le signaler à la VHF sur le canal de la course.

Article 6. Pénalités et points de classement

6.1 Le Système de Points a Minima s'appliquera sauf si l'avis de course ou les instructions de course précisent un autre système; Chaque bateau qui prend le départ et qui finit, et qui n'a pas ensuite abandonné ou été pénalisé ni obtenu réparation, doit recevoir les points comme suit :

- Premier : 1 point
- Deuxième : 2 points
- Troisième : 3 points
- Quatrième : 4 points
- Cinquième : 5 points
- Sixième : 6 points
- Chaque place au-delà : Ajouter 1 point



Association Loi de 1901, N° W561011215

Siège social: % Nath Yachting, 56 rue du Cabotage, 56700 Hennebont

Correspondance: % Mediatech, 74 route de Sartrouville, 78230 Le Pecq

www.morbihanchallenge.com | contact@morbihanchallenge.com

6.2 Un bateau qui a remplacé au moins un équipier par rapport à l'équipage déclaré, qui a accosté sur une plage ou à un ponton, qui a bénéficié d'une assistance extérieure ou qui n'a pas respecté une règle média doit recevoir les points de sa place d'arrivée plus 2, sans que son total de points ne dépasse le nombre de bateaux inscrits plus un.

6.3 Un bateau qui n'a pas pris le départ, qui n'a pas fini, qui a abandonné, qui a utilisé son moteur en course, qui n'a pas activé sa balise de suivi ou qui a été disqualifié doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits plus un.

6.4 Le comité de course se réserve la possibilité de diminuer ou d'aggraver les pénalités et d'accorder des réparations en fonction des circonstances portées à sa connaissance dans un délai maximum de 4 heures après la fermeture de la ligne. Sa décision est sans appel.