



# Classic Channel Regatta



Dartmouth - St Peter Port - Paimpol

Mercredi 17th Juillet au Jeudi 25th Juillet 2024

## Classic Channel Regatta

comprenant

Les Dartmouth Classics

La Classic Channel Race - Dartmouth à St Peter Port - étape 1

La Classic Channel Race - St Peter Port à Paimpol - étape 2

La régates du Tour de l'Île de Bréhat Classique

autorité organisatrice

Classic Channel Regatta Limited

En association avec

Le Royal Dart Yacht Club, le Guernsey Yacht Club et le Loguivy Canot Club



## BIENVENUE À LA CLASSIC CHANNEL REGATTA 2024

2024 sera la dixième édition de la Classic Channel Regatta, événement nautique qui a lieu tous les deux ans. Initié en 2005 et désormais bien établi et fortement apprécié. Il s'agit d'une régates d'une durée d'une semaine comprenant cinq courses : trois courses en rade de Dartmouth, les Dartmouth Classics, la Classic Channel Race de Dartmouth à Paimpol avec une escale à St Peter Port et la régates du Tour de l'Île de Bréhat Classique, le tout accompagné d'un programme animé de festivités à terre.



A Dartmouth, nous serons reçus à nouveau par le Royal Dart Yacht Club. En 2022, pour des raisons de planning, nous n'avons pas fait escale aux îles Anglo-Normandes, mais je suis très heureux que cette édition 2024 passe de nouveau à Saint Peter Port où elle se déroulera sous l'autorité du Guernesey Yacht Club. A Paimpol, la régates dispose de sa propre équipe organisatrice française, l'association Paimpol Classic Channel Regatta, qui y assure un accueil et des animations désormais légendaires et ceci avec le soutien, pour la partie régates, du Loguivy Canot Club.

La régates est organisée au nom des membres du C.R.A.B (Classic Regatta Anglo-Breton), association de Classic Channel Regatta Ltd, société à responsabilité limitée par garantie, à but non lucratif créée par des marins de bateaux classiques pour des marins de bateaux classiques. Les propriétaires et skippers de ces voiliers de compétition deviennent membres à part entière de l'association C.R.A.B. et les membres de leurs équipages deviennent membres associés. La régates est entièrement gérée par des bénévoles et tous les membres de l'association C.R.A.B disposent d'un droit de vote à chaque régates pour garantir que celle-ci continue de remplir les objectifs de l'association :

« Encourager l'acquisition et la navigation de yachts classiques en organisant et en gérant la biennal Classic Channel Regatta ainsi que toutes régates et événements associés pour des yachts classiques, pour leurs propriétaires et leurs équipages, conformément à l'esprit de « Gentleman's Racing » et de Passage Making combiné avec des événements relationnels.»



Immédiatement après le dernier jour de la Classic Channel Regatta à Paimpol, nos amis du Yacht Club Classique (YCC) organisent une régates, la Coupe Armorique, de Paimpol à Brest qui débutera le 26 juillet et se terminera le dimanche 28 juillet. Les concurrents sont les bienvenus et sont encouragés à participer à cette régates qui offre ainsi une excellente occasion de passer quelques jours supplémentaires à naviguer en Bretagne ainsi qu'un tremplin au départ du Finistère pour ceux qui envisagent une croisière en Bretagne Sud. Toutes les informations et inscriptions à cette régates sont disponibles sur le site Internet du YCC : [www.yachtclubclassique.com](http://www.yachtclubclassique.com).

Comme toujours, nous sommes très reconnaissants pour le soutien apporté par tous nos bénévoles, nos sponsors, les clubs nautiques et les autorités municipales et portuaires et sommes impatients d'organiser une nouvelle Classic Channel Regatta qui fera non seulement avancer les objectifs du C.R.A.B. Association, mais nous espérons, permettra de passer encore une fois d'un moment fort agréable et mémorable de la saison de navigation pour tous les participants.

Au nom de la Classic Channel Regatta, j'ai hâte de vous accueillir à la régates en juillet 2024.

Bruce Thorogood  
Président



## AVIS DE COURSE

### L'ÉVÈNEMENT

L'événement est la Classic Channel Regatta qui comprend les courses suivantes : les Dartmouth Classics, la Classic Channel Race Étape 1 - Dartmouth à St Peter Port, la Classic Channel Race Étape 2 - St Peter Port à Paimpol, la régates du Tour de l'Île de Bréhat Classique.

### AUTORITÉ ORGANISATRICE

L'autorité organisatrice des Dartmouth Classics, de la Classic Channel Race étapes 1 et 2, de la régates du Tour de l'Île de Bréhat Classique, est la Classic Channel Regatta Ltd.

### DATES

La régates a lieu du 17 au 25 juillet 2024.

### LIEU ET PAYS

La régates se déroule sur des parcours côtiers devant Dartmouth et le long de la côte anglaise. De Dartmouth, la régates traverse la Manche jusqu'à Guernesey, puis de Guernesey à Paimpol et, pour finir, régates autour de l'Île de Bréhat, France.

### PRÉAMBULE

L'Autorité Organisatrice applique la Charte de Course RYA et les concurrents devront s'engager à naviguer dans le respect de la Charte qui se trouve au début du règlement RYA (Racing Rules of Sailing) et sur le site internet de la RYA [www.RYA.org.uk](http://www.RYA.org.uk).

Dans tous les écrits relatifs à cet événement, les mots « yacht » et « bateau » sont interchangeables. Les mots « doit » et « doivent » sont obligatoires. D'autres mots et termes sont utilisés dans le sens ordinairement utilisé dans l'usage nautique ou général. Les autres mots et expressions doivent être interprétés comme leur signification dans un usage quotidien.

La mention « [NP] » dans une règle de ce document ou dans les Instructions de Course signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Cela modifie la RCV 60.1(a).

La mention [DP] dans une règle du présent Avis de Course (NoR) signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à la disqualification.

## 1. CALENDRIER DES ENREGISTREMENTS ET DES COURSES

Programme : Toutes les heures indiquées sont BST (UT+1) sauf indication contraire noté en FST (UT+2)

### **Mercredi 17 juillet 2024**

- De 12h00 à 19h00: enregistrement au Royal Dart Yacht Club (RDYC).
- 19h00: Briefing des Dartmouth Classics au RDYC.

### **Judi 18 Juillet 2024**

- 11h55: Premier signal d'avertissement pour la procédure de départ de la course 1 des Dartmouth Classics.

### **Vendredi 19 juillet 2024**

- 9h55: Premier signal d'avertissement pour la procédure de départ de la course 3 des Dartmouth Classics.

Samedi 20 juillet 2024

- De 9h00 à 9h30: derniers enregistrements pour la Classic Channel Race - RDYC.
- 10h00: Briefing de la Classic Channel Race - RDYC.
- 12h55: Premier signal d'avertissement pour la procédure de départ de l'étape 1 de la Classic Channel Race - Dartmouth - St Peter Port.

#### **Lundi 22 juillet 2024**

- 9h55 : Premier signal d'avertissement pour la procédure de départ de l'étape 2 de la Classic Channel Race - St Peter Port - Paimpol.

#### **Mardi 23 juillet 2024 (FST)**

- 16h00 : Briefing pour la régates du Tour de l'Île de Bréhat Classique.

#### **Mercredi 24 juillet 2024 (FST)**

- 10h25 Premier signal d'avertissement pour la procédure de départ de la régates du Tour de l'Île de Bréhat Classique.

Jeudi 25 juillet 2024 (FST)

- 18h00 : Remise des prix

## **2. RÈGLES**

2.1. L'événement sera régies par les « règles » telles que définies dans les Règles de course à la voile du Racing Rules of Sailing (RRS)

2.2. Les Racing Rules of Sailing sont disponibles sur <https://www.sailing.org/documents/racingrules/index.php>

2.3. Les RRS sont modifiées comme suit :

2.3.1. RRS63 (Hearings) est modifié pour permettre l'arbitrage RYA.

2.3.2. Au lieu d'appeler pour obtenir de la place pour virer de bord ou de répondre, un bateau peut communiquer sur le canal VHF 72. Cela modifie la RCV 20.4(b).

2.3.3. Conformément à la règle DR 21-01 du World Sailing Test, la définition de départ est modifiée comme suit :

#### **Départ**

Prendre le départ : Un bateau prend le départ quand sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et s'étant conformé à la règle 30.1, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit

(a) À ou après son signal de départ, ou

(b) Pendant la dernière minute avant son signal de départ.

2.3.4. Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Départ ci-dessus, il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne de départ et la pénalité de départ sera de :

(a) lorsque le comité de course décide qu'aucun avantage significatif n'a été obtenu, 5 % du temps parcouru du bateau, arrondi à la seconde la plus proche, seront ajoutés à son temps parcouru

(b) lorsque le comité de course décide qu'un avantage significatif a été obtenu, le bateau sera noté OCS. Ceci modifie les RRS A5.1.

2.4. Les courses suivantes et les catégories applicables du Règlement Spécial World Sailing Offshore s'appliqueront.

2.4.1. Les Dartmouth Classics: Règlement Spécial World Sailing Offshore pour la Catégorie 4 (monocoques).

- 2.4.2. La Classic Channel Race Étape 1: Dartmouth à St Peter Port, Règlement Spécial World Sailing Offshore pour la Catégorie 3 (monocoques) avec canot de sauvetage.
- 2.4.3. La Classic Channel Race Étape 2: St Peter Port à Paimpol, Règlement Spécial World Sailing Offshore pour la Catégorie 3 (monocoques) avec canot de sauvetage.
- 2.4.4. La régata du Tour de l'Île de Bréhat Classique: Règlement Spécial World Sailing Offshore pour la Catégorie 4 (monocoques). Cependant, l'exigence de cylindrée du moteur (in-bord ou hors-bord) conformément aux règles de la Catégorie 3 s'applique. Les bateaux open ne peuvent être inscrits qu'avec l'accord express de l'autorité organisatrice.
- 2.4.5. Les WS OSR sont disponibles sur <https://www.sailing.org/documents/offshorespecialregs/index.php>.
- 2.5. Sauf indication contraire dans les Instructions de Course, entre le coucher et le lever du soleil et par visibilité réduite, les règles de l'Annexe RV des RRS s'appliquent.
- 2.6. Les prescriptions de l'autorité nationale britannique s'appliqueront (à l'exception des dispositions de l'Annexe G)
- 2.7. Lorsque la règle 20 s'applique, un bateau peut indiquer son besoin d'espace pour virer de bord ou indiquer sa réponse en hélant ou par VHF sur le Ch 72
- 2.8. Les pilotes automatiques peuvent être utilisés uniquement pour la Classic Channel Race Étape 1. Cela modifie la règle 52.
- 2.9. Chaque bateau doit disposer d'un téléphone portable en état de marche, capable de recevoir des messages texte (SMS), chargé et capable d'être utilisé au Royaume-Uni et en France. Il doit être allumé pendant toute la durée de la régata. Le numéro du téléphone doit être communiqué à l'entrée et confirmé lors de l'inscription.
- 2.10. Automatic Identification System (AIS).
- 2.10.1. C'est une condition imperative pour participer aux étapes 1 et 2 de la Classic Channel Race de posséder un équipement AIS en fonctionnement au début et pendant ces courses. Les concurrents doivent s'assurer que le nom du bateau, et pas seulement le numéro MMSI, soit transmis. Une unité d'affichage capable d'afficher les transmissions reçues doit également être installée. L'émetteur doit être allumé pendant toute la durée de la course et programmé pour émettre au moins une fois toutes les 5 minutes. Si un bateau abandonne, il doit garder son AIS allumé jusqu'à ce qu'il atteigne un port ou un mouillage sûr et que le comité de course soit informé de l'abandon. Les détails corrects pour les dimensions hors tout du yacht doivent également être correctement programmés dans l'unité.
- 2.10.2. Les concurrents doivent s'assurer que, dans les 48 heures précédant l'enregistrement, l'unité est allumée pendant une durée suffisante pour que le bateau apparaisse sur le site Web de Marine Traffic. Tout dysfonctionnement de l'équipement doit être signalé immédiatement à l'organisateur de la course.
- 2.11. Equipement de sécurité et de sauvetage
- 2.11.1. L'attention des skippers et des membres d'équipage est attirée sur les RRS 1.2 Équipement de sauvetage :  
« Chaque concurrent est individuellement responsable du port d'un vêtement de flottaison personnel adapté aux conditions dominantes. » Ces dispositifs doivent être conformes aux sections 5.01 à 5.02 du WS OSR intitulées « Gilets de sauvetage ».
- 2.11.2. Des gilets de sauvetage doivent être portés à tout moment sur le pont par les équipages des bateaux autorisés à courir sans balcons, chandeliers ou lignes de vie. Plus précisément, un gilet de sauvetage et un harnais doivent être portés sur le pont :
- Entre les heures du coucher et du lever du soleil
  - Quand on est seul sur le pont
  - Quand on est pris dans un récif

- Quand la vitesse réelle du vent est supérieure ou égale à 25 noeuds
- Quand la visibilité est inférieure à 1 mille marin
- L'attention est également attirée sur la clause NOR 5.3.3 (Yachts sans garde-corps)

#### 2.12. Autres règles appliquées

Les règles du JCH Classic Handicap en vigueur ; Des informations complètes sur ce handicap et comment obtenir une note (qui est gratuite et simple) se trouvent sur la page « Handicap » du site de la régata..

2.13. En cas de conflit entre les versions anglaises et françaises de cet Avis de Course, des Instructions de Course et des Avis aux Concurrents, la version anglaise prévaut.

### 3. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les instructions de course seront disponibles lors de l'inscription et sous forme provisoire avant cette date pour les inscrits, avant le 27 juin 2024 sur le site de la CCR <https://www.classic-channel-regatta.eu>. Les concurrents inscrits seront informés par email quand celles-ci seront disponibles.

### 4. COMMUNICATIONS

4.1. Le tableau d'affichage en ligne peut être consulté à l'adresse <https://www.classic-channel-regatta.eu>

4.2. Lors de l'entrée, les skippers doivent indiquer leur numéro de téléphone portable à utiliser pendant l'événement. Ce numéro peut être utilisé par le comité de course pour envoyer des informations sur les courses, y compris les modifications des instructions de course, par WhatsApp et/ou SMS.

4.3. Tous les bateaux doivent être équipés d'une radio VHF en état de marche capable de communiquer sur les canaux 06, 11, 16, 37 et 72 conformément au WS OSR pour cette catégorie de course.

4.4. Le Comité de Course fera des diffusions de courtoisie et d'information aux concurrents sur le canal VHF 72.

4.5. [DP] Pendant une régata, depuis le premier signal d'avertissement jusqu'à la fin de la dernière course de la journée, sauf en cas d'urgence, un bateau ne doit pas effectuer de transmissions vocales ou de données et ne doit pas recevoir de communications vocales ou de données qui ne soient pas disponibles pour tous les bateaux. Toutes les transmissions des concurrents sur le canal 72 seront limitées à celles relatives à la ou les courses en cours.

### 5. ELIGIBILITÉ, ENTRÉE, MODIFICATIONS

#### 5.1. Eligibilité

5.1.1. L'événement est ouvert à tous les yachts classiques dans les classes ci-dessous:

**Classe 1:** Yachts conçus avant le 31 décembre 1968 qui conservent leur conception originale sans aucune modification significative. (Les yachts construits en série limitée sont éligibles, mais ceux construits en série à l'échelle industrielle sont exclus de la classe 1, mais sont éligibles en classe 3.)

**Classe 2:** Yachts selon la classe 1, mais qui ont subi des modifications significatives dans leur conception et/ou leurs matériaux d'origine. Les répliques construites selon un modèle original créé avant le 31 décembre 1968 sont également éligibles en classe 2.

Remarque : Dans les classes 1 et 2, les changements de matériau des espars, de la coque, du lest et les changements majeurs dans le plan de voilure sont considérés comme des changements significatifs.

**Classe 3:** Yachts conçus entre le 31 décembre 1968 et le 31 décembre 1974 construits en unique exemplaire ou en série et yachts conçus avant le 31 décembre 1974 construits en série industrielle

Les yachts conçus après le 31 décembre 1974 dont la conception et la construction, y compris la coque, les espars, le gréement, les voiles, etc., sont considérés comme équivalents aux yachts classiques d'avant 1969 peuvent être éligibles en classe 3.

Tous les yachts potentiellement éligibles à la classe 3 doivent être de conception classique approuvée par les organisateurs. Chaque yacht doit individuellement être soumis à l'acceptation des organisateurs. Le nombre de

voiliers de série lancés pour la première fois après le 31 décembre 1974 peut être limité par les organisateurs de la régata.

“Grandfather Rule” (« Règle de grand-père ») : étant donné que la date limite de conception pour la classe 3 a été modifiée de fin 1976 à 1974 depuis la régata de 2015, tout yacht conçu entre ces dates et ayant déjà participé à la Classic Channel Regatta avant 2017 peut être accepté par le comité de course.

**Classe 4:** Tout yacht éligible dans les classes 1 à 3 construit avec tout matériau autre que le bois, l'aluminium ou l'acier pour les espars (en dehors des mâts de hune) naviguera en classe 4 quelle que soit l'année de conception. Des yachts « esprit de tradition » avec une apparence classique au-dessus de la ligne de flottaison, mais un profil de coque moderne sous la ligne de flottaison avec quille à ailettes et gouvernail séparé navigueront également en classe 4, sous réserve de leur acceptation par les organisateurs.

Les yachts dont les voiles correspondent à la définition JCH Type 3 peuvent être éligibles en classe 4

5.1.2. Les classes peuvent être fusionnées ou divisées en groupes en fonction du nombre de yachts inscrits dans chaque classe.

5.1.3. La longueur minimale sur le pont acceptable pour les étapes 1 et 2 de Channel Race est de 7,5 mètres. Nonobstant cette restriction de LOD (Length Of Deck – Longueur de pont), certains yachts ayant un LOD inférieur à 7,5 mètres mais une LWL (Length of WaterLine – Longueur à la flottaison) supérieure à 6,5 mètres peuvent être éligibles sous réserve de la seule approbation des organisateurs de la course qui peuvent prendre en compte des éléments tels que le plan de voilure et la cylindrée du moteur. Tous les yachts, quelle que soit leur taille, doivent se conformer aux réglementations spéciales offshore de World Sailing 2020-2021 pour la catégorie de toute course inscrite, quelle que soit leur taille. La longueur minimale sur le pont pour les courses inshore à Dartmouth et la régata du Tour de l'Île de Bréhat Classique est de 5,4 mètres.

5.1.4. Les règles complètes d'éligibilité sont disponibles sur le site de la Classic Channel Regatta ([www.classic-channel-regatta.eu](http://www.classic-channel-regatta.eu))

## 5.2. Entrée

5.2.1. Les yachts éligibles peuvent se pré-inscrire sur le site de la Classic Channel Regatta à l'adresse [www.classic-channel-regatta.eu](http://www.classic-channel-regatta.eu). Les formulaires d'inscription seront envoyés par courrier électronique à tous les propriétaires pré-inscrits. Ces formulaires doivent être remplis et retournés, accompagnés des frais d'inscription requis, par courrier électronique, les frais étant payables selon les instructions contenues dans le formulaire d'inscription, avant le 7 juin. Toute inscription après cette date sera soumise à une majoration de 50 %.

5.2.2. Pour être considéré comme inscrit à la régata, en tout ou en partie, un bateau doit remplir toutes les conditions d'inscription et payer tous les frais.

5.2.3. L'autorité organisatrice peuvent limiter le nombre d'inscriptions en fonction des places d'amarrage disponibles. Actuellement, ce chiffre est de 100, mais les organisateurs de l'événement se réservent le droit de modifier ce chiffre en fonction des conditions locales.

## 5.3. Modification du Règlement Spécial Offshore Regulations

5.3.1. Il est reconnu que de nombreux yachts classiques, ayant été construits avant l'introduction des réglementations spéciales du World Sailing Offshore (WS OSR), ont des difficultés à se conformer pleinement aux exigences structurelles de ces règles. Les skippers devront déclarer que leur yacht est entièrement conforme au WS OSR applicable. S'ils ne sont pas en mesure de le faire, ils doivent signer le formulaire de dispense générale lors de l'inscription indiquant que le yacht n'est pas conforme aux WS OSR applicables et devront fournir une décharge de responsabilité aux organisateurs

5.3.2. Les propriétaires de yachts qui ne satisfont pas entièrement aux exigences structurelles sont tenus de faire leurs meilleurs efforts pour se conformer le plus pleinement possible aux exigences applicables, avec une attention particulière aux cockpits (reg : 3.09), aux descentes et aux écoutes (reg : 3.08), et aux chandeliers et bastingage (reg : 3.14). Lorsque le propriétaire n'est pas le skipper, le propriétaire devra, avant l'enregistrement, informer le skipper lorsqu'il estime que le yacht n'est pas conforme.

5.3.3. Dans le cas d'un bateau sans balcon, ni chandeliers ou lignes de vie et souhaitant participer à la régata, le skipper doit demander une dispense spéciale et doit signer une déclaration stipulant que : "Tout l'équipage sera entièrement briefé avant chaque course sur l'exercice MOB (Man overboard -Homme à la mer). L'équipage sera aussi briefé sur l'importance et sur l'utilisation correcte des harnais de sécurité et des gilets de sauvetage qu'ils devront les porter et les utiliser et être attachés à des points d'attache ou des haubans à tout moment lorsqu'ils sont sur le pont et lorsque le navire est en route avant, pendant et après la course. Enfin, une attention particulière sera accordée à l'utilisation et au placement corrects des haubans et des points d'attache fixes ».

#### 5.4. Numéros de voiles

5.4.1. Les concurrents doivent avoir un numéro de voile national valide ou un numéro de classe reconnu. (règles World Sailing et JCH). De plus, ils doivent se conformer à la Règle 77 et à l'annexe G du règlement de course en ce qui concerne l'affichage de ces numéros sur la grand-voile et le spi.

5.4.2. Lorsque les insignes de classe et les numéros de voile ou numéros nationaux ne peuvent pas être affichés sur les voiles conformément à l'Annexe G, ou que le propriétaire ne souhaite pas qu'ils le soient pour des raisons d'apparence, le concurrent peut demander une dérogation à condition qu'une identification pertinente comme indiquée à l'Annexe G soit apposée ailleurs sur le yacht de manière à être visible des deux côtés du yacht en caractères au moins aussi hauts que ceux requis sur les voiles. De telles dérogations doivent être approuvées avant le début des courses. Cela modifie la règle 77.

5.4.3. L'Annexe G exige que la hauteur des lettres ne soit pas inférieure à 300 mm pour les bateaux de moins de 8,5 mètres, à 375 mm pour les bateaux de 8,5 à 11 mètres et à 450 mm pour les bateaux de plus de 11 mètres. Les numéros de voiles sur un génois à chevauchement supérieur à 130 % sont facultatifs (pas une exigence, cela modifie l'Annexe G1.3(e) des RCV). Si un bateau utilise un spi portant un numéro différent, les organisateurs doivent être informés de ce numéro avant chaque course.

5.4.4. Les bateaux sans numéro de voile national ou de classe doivent demander un numéro à leur autorité nationale. Dans le cas des yachts français, un numéro unique pour les yachts classiques peut être obtenu auprès du Yacht Club Classique en ligne sur <http://yachtclubclassique.com/wp-content/uploads/2014/02/Num%C3%A9ros-de-voile.pdf>. Pour les yachts britanniques, une demande peut être adressée auprès du RYA.

5.4.5. Les numéros de voile affichés ailleurs sur le yacht doivent utiliser des chiffres noirs sur fond blanc. Le fait de ne pas afficher les numéros conformément à la clause 4.4 entraînera la déclaration du bateau DNS - « n'a pas démarré » (n'a pas pris le départ). Cela modifie la règle A5.1

## 6. FRAIS

6.1. La régata dans sa totalité : à préciser avant le 15 avril 2024

6.2. Les courses individuelles

- Les Dartmouth Classics : à préciser avant le 15 avril 2024
- La Classic Channel Race Etape 1: à préciser avant le 15 avril 2024
- La Classic Channel Race Etape 2: à préciser avant le 15 avril 2024
- La régata Tour de l'Île de Bréhat Classique : à préciser avant le 15 avril 2024

6.3. La nourriture lors de ces événements est normalement facturée en plus des frais d'inscription à la course.

## 7. LIMITATIONS DES ÉQUIPAGES

7.1. Membres d'équipage.

7.1.1. Il est au minimum de 2.

7.1.2. A aucun moment, le nombre d'équipiers ne doit dépasser le nombre d'équipements de sécurité individuels et la capacité du radeau de sauvetage. Chaque skipper est responsable de s'assurer que le nombre d'équipiers transportés ne



dépasse pas la capacité nominale du yacht. Lorsque cette capacité n'est pas connue, le skipper est responsable de s'assurer que le yacht est capable de transporter en toute sécurité tous les équipiers avec leur équipement.

## 8. PUBLICITÉ

Les points suivants sont autorisés:

- 8.1. Il pourra être demandé aux concurrents d'arborer des banderoles publicitaires et des drapeaux des sponsors de l'événement choisis par les organisateurs.
- 8.2. Une marque du fabricant de la voile par voile et une marque du constructeur du bateau sur la coque peuvent être affichées des deux côtés de la voile et de la coque et doivent tenir dans un carré de 150 mm x 150 mm.
- 8.3. Toute la publicité doit être conforme au point 20 du World Sailing Regulations – Code de publicité.
- 8.4. Toute autre forme de publicité ne sera autorisée qu'avec l'approbation expresse de l'autorité organisatrice.

## 9. COURSES

- 9.1. Pour les Dartmouth Classics : les parcours seront définis autour de marques fixes ou spécialement mouillées dans Start Bay et/ou Torbay entre Start Point et Babbacombe Bay.
- 9.2. Pour la Classic Channel Race Etape 1: un parcours sera fait avec départ de Dartmouth et arrivée à ou à proximité de St Peter Port.
- 9.3. Pour The Classic Channel Race Etape 2: un parcours sera fait avec départ de St Peter Port et arrivée à ou à proximité de Paimpol .
- 9.4. Pour la régata du Tour de l'Île de Bréhat Classique : un parcours sera tracé au départ de Paimpol et se terminera du côté sud de l'Île de Bréhat. Une variété de marques de passage pourront être incluses pour ajuster la durée de cette régata.

## 10. SYSTÈME DE PÉNALITÉ

La RCV 44.1 est modifiée afin que la pénalité de deux tours soit remplacée par la pénalité d'un tour.

## 11. CLASSMENT

- 11.1. Le JCH handicap est applicable à toutes les courses.
- 11.2. Un classement séparé sera effectuée pour chaque groupe, sauf lorsque les groupes ont été fusionnés.
- 11.3. Un classement sera fait pour chaque course : les Dartmouth Classics, la Classic Channel Race Etape 1, The Classic Channel Race Etape 2, la régata du Tour de l'Île de Bréhat Classique.
- 11.4. Un système de notation global sera mis en place pour l'ensemble de la régata. Ceci peut être modifié aux fins de l'attribution des prix globaux.

## 12. PROTECTION DES DONNÉES

12.1. Les informations personnelles que vous fournissez à l'autorité organisatrice seront utilisées pour faciliter votre participation à l'événement. Si vous avez accepté d'être lié aux règles des courses à la voile (Racing Rules of Sailing) et aux autres règles qui régissent l'événement (les règles), la base juridique pour le traitement de ces informations personnelles est le contrat. Si vous n'êtes pas lié aux règles, la base juridique du traitement de ces informations personnelles est l'intérêt légitime. Vos informations personnelles seront stockées et utilisées conformément à la politique de confidentialité de l'autorité organisatrice. Lorsque le règlement l'exige, les informations personnelles peuvent être partagées avec la RYA, votre autorité nationale et/ou World Sailing. Les résultats de l'événement et le résultat de toute audience ou appel peuvent être publiés.

12.2. En participant à cet événement, les concurrents accordent automatiquement à l'autorité organisatrice le droit d'utiliser et de montrer, à leur discrétion, toute photographie, enregistrement audio et vidéo et toute autre reproduction de ceux-ci réalisés sur terre ou sur l'eau à partir de leur arrivée sur les lieux, jusqu'à leur départ définitif, et ceci sans indemnité.

13.

## DÉCLARATION DE RISQUE

La règle 3 des règles des courses à la voile (Racing Rules of Sailing) stipule: 'la responsabilité de la décision d'un bateau de participer à une course ou de continuer la course lui incombe seul.'

**En participant à cet événement qui inclut la voile au large, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, des brusques changements de temps, des pannes d'équipement, des erreurs de manœuvre des bateaux, un mauvais sens marin des autres bateaux, une perte d'équilibre sur une plate-forme instable et une fatigue entraînant un risque accru de blessures. Le risque de blessure catastrophique ou de décès par noyade, traumatisme, hypothermie ou autres causes est inhérent au sport de la voile.**

La voile est par nature un sport imprévisible et comporte donc intrinsèquement un élément de risque. En participant à l'épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que:

- Ils sont conscients de l'élément de risque inhérent au sport et acceptent la responsabilité de l'exposition d'eux-mêmes, de leur équipage et de leur bateau à ce risque inhérent lors de leur participation à l'événement;
- Ils sont responsables de leur sécurité, de celle de leur équipage, de leur bateau et de leurs autres biens qu'ils soient sur mer ou à terre;
- Ils acceptent la responsabilité de toute blessure, dommage ou perte dans la mesure où ils sont causés par leurs propres actions ou omissions;
- Leur bateau est en bon état, équipé pour naviguer pour la course et ils sont aptes à participer;
- La mise à disposition d'une équipe de direction de course, de bateaux de mouillage de marques et d'autres officiels et bénévoles par l'organisateur de l'événement ne les dégage pas de leurs propres responsabilités;
- La fourniture d'une assistance de sécurité pour les bateaux par les navires du comité se limite à la seule assistance, en particulier dans le cas de conditions météorologiques extrêmes, telle qu'elle peut être fournie dans la pratique dans ces circonstances;
- Il est de leur responsabilité de se familiariser avec les risques spécifiques à ce lieu ou à cet événement portés à leur attention dans les règles et informations produites pour le lieu ou l'événement et d'assister à tout briefing de sécurité organisé pour l'événement ;
- Il est de leur responsabilité de s'assurer que leur bateau est équipé et apte à naviguer pour pouvoir affronter des conditions météorologiques extrêmes ; qu'il existe un équipage suffisant en nombre, en expérience et en forme physique pour résister à de telles conditions météorologiques ; et que l'équipement de sécurité est correctement entretenu, rangé, à jour et familier à l'équipage.

14.

## ASSURANCE

Chaque bateau participant doit posséder une assurance de responsabilité civile en cours de validité avec une couverture minimale de 3 000 000 £ (trois millions de livres sterling britanniques) par incident ou au moins l'équivalent dans une autre devise.

15.

## COVID

Si les conditions changent, les concurrents devront se conformer à toutes les restrictions Covid qui pourraient être en vigueur au moment de l'événement.

## ANNEXE L

### Inspection de quille et de gouvernail

Les règles WS OSR CAT3 exigent que, dans les 24 mois précédant une course, des inspections de l'intégrité de la quille et du gouvernail soient effectuées par le propriétaire ou son représentant. Il est reconnu que de nombreux yachts classiques ne peuvent pas être inspectés de la même manière que les yachts modernes (quilles encapsulées, etc.). Ce qui suit doit donc être considéré comme un guide. Il est de la responsabilité du propriétaire d'entreprendre toute réparation.

#### Procédure d'inspection de quille et de gouvernail (WS)

Consultez le manuel du propriétaire spécifique au bateau, le système de direction et le type de quille (par exemple : aileron, levage, balancement, pleine longueur). Inspectez en détail toutes les zones à forte charge : fixation de quille, fond de quille, systèmes de direction, gouvernails. Portez une attention particulière aux réparations préalables, notamment après une mise à la terre.

Inspection interne : Vérifiez les plaques de support, les dispositifs de boulonnage, la zone du puisard et les planchers de quille pour déceler tout signe de fissuration, d'affaiblissement ou de délamination. Les quilles en plomb ou en alliage de plomb peuvent nécessiter un serrage des boulons conformément aux normes ISO en raison du fluage du plomb. Inspectez les écrous des boulons de quille pour déceler toute corrosion. Vérifiez les trous de boulons pour « ovalisation ». Inspectez visuellement pour déceler un éventuel décollement de la structure de support.

Inspection externe : Vérifiez qu'il n'y a aucun signe de fissures de contrainte (pas de fissures de gelcoat) autour des fixations de la quille à la coque, ou de mouvement ou d'ouverture autour de l'interface quille/coque qui pourrait permettre une infiltration d'eau et, par conséquent, une corrosion des boulons de quille. En cas de doute, poncez la peinture/le gelcoat pour identifier la profondeur de la fissure. Vérifiez la déviation du bout de quille pour garantir un retour immédiat et aucun mouvement concomitant interne dans le fond de quille. Vérifiez visuellement les zones à forte contrainte, en particulier autour des zones de fixation de la coque avant et arrière de la quille, pour déceler des signes de fissures dans la peinture ou le gelcoat ou de grosses cloques profondes, qui peuvent indiquer une séparation et une faiblesse structurelle.

Gouvernail/Système de direction : Vérifiez la zone de roulement pour déceler tout dommage/fissure de contrainte ; Vérifiez l'intégrité de l'arbre et des pales du gouvernail, en particulier au niveau des joints d'arbre et des connexions supérieures à la coque/pont. Effectuez un test de déflexion de la pointe pour identifier tout mouvement excessif. Le cas échéant, vérifiez les sangles et les goujons du gouvernail pour déceler toute corrosion ou fissuration.

Quilles relevables et pivotantes : en plus de ce qui précède, vérifiez qu'il n'y a pas de fissures et de contraintes significatives dans la structure autour des axes supportant la quille. Vérifiez l'absence de corrosion importante sur les broches, les cylindres et la structure métallique de support.