|  |
| --- |
| Nom de la compétition : [WETA]  Dates complètes : [du ……….au ……………]  Lieu : [     ]  Autorité Organisatrice : [CLUB ] |

## **REGLES**

La régate sera régie par :

* les RIR,
* Les règles de la classe Weta
* le présent avis de course,
* la fiche course
* **les dernières règles sanitaires valides (si besoin)**.

1. **ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION**

2.1 La régate est ouverte à tous les bateaux de la classe WETA

2.2 Documents exigibles à l’inscription

* + 1. Fiche d’inscription signée par chaque membre d’équipage
    2. Pour chaque membre de l’équipage

1. - Une Licence FFVoile avec certificat médical autorisant la pratique de la voile en compétition

ou

* la licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratiquant » accompagnée :
* pour les mineurs, de l'attestation du renseignement d'un questionnaire relatif à l'état de santé du sportif mineur,
* pour les majeurs, d’un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d’un an.

1. Pour les étrangers

Un justificatif d’appartenance à une autorité Nationale membre de World Sailing - un justificatif d’assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de deux millions d’Euros - un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d’un an (rédigé en français ou en anglais).

1. Pour les mineurs

Une autorisation parentale pour tout membre mineur de l’équipage ;

**3. DROITS A PAYER (si nécessaire)**

Les droits requis sont les suivants : **voir avec le club**

**4. PROGRAMME**

4.1 Confirmation d’inscription :

Jour et date : [     ] de [  h   ] à [  h   ]

4.2Date et heure du briefing : [     ] à [  h   ]

4.3 Date et heure du premier départ

1. **PAVILLONS DE CLASSE**

Le pavillon de classe est le pavillon de la classe WETA.

# LES PARCOURS

## Les parcours, B1, B2, T1, T2, C sont décrits en annexe PARCOURS en incluant l’ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée.

## Le comité de course indiquera par tableau sur bateau comité et par VHF le parcours à effectuer, avant l’envoie du pavillon orange et si nécessaire, le cap du premier bord du parcours.

1. **Réduction du parcours**

Le comité de course peut réduire le parcours, (envoi du pavillon S avec deux signaux sonore, et information VHF) selon l’une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d’arrivée le passage des bateaux entre bouée à contourner et le bateau comité. (Ceci modifie la RCV 32.2)

1. **MARQUES**

## Les marques sont :

**A voir avec le club mais faire au plus simple**

**Choisir les couleurs en fonction des disponibilités du club**

**Pour exemple**

**Ligne départ bateau comité et bouée rouge**

**Marque de parcours à laisser à bâbord toutes blanche**

**Ligne d’arrivée (qui peut très bien être la même que la celle du départ) ou bateau comité bouée verte**

1. **PROCEDURE DE DEPART**

Jour et heure prévu pour la première course **(date et Heure)**

Après affalé de l’aperçu

Une ou plusieurs minutes avant la mise en place de la procédure de départ le comité envoie le pavillon orange (qui sert de visée pour la ligne) accompagné d’un signal sonore et d’une information VHF **(pour exemple : à tous les WETA, la procédure de départ est imminente)**

* 5 / envoi du pavillon de classe WETA avec signal sonore court
* 4 / envoi du pavillon P avec signal sonore court ou I
* 1 / affalé du pavillon P ou I avec signal sonore long
* 0/ Top départ affalé du pavillon de classe avec signal sonore court

Les coureurs sont en course

Le comité, après le temps pour la fermeture de la ligne affale le pavillon orange et hisse le pavillon bleu qui sert de visée pour les arrivées.

Après le dernier arrivé ou la fermeture de la ligne, le comité affale le pavillon bleu.

Même procédure pour chaque départ.

# ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

**Si besoin, décrire les zones qui seront considérées comme obstacles ou dangers, qui seront indiquées sur le plan du parcours.**

# LE DEPART

## La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course et le côté parcours de la marque de départ.

## Si après top départ, le comité envoie le pavillon X (rappel individuel), le comité de course pourra donner son numéro de voile sur le canal VHF 72. L'absence d’émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)

## Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 5 minutes après le signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).

# L’ARRIVEE

La ligne d’arrivée sera entre un mât arborant un pavillon BLEU et le côté parcours de la marque d’arrivée.

# SYSTEME DE PENALITE

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

# TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

## Les temps sont les suivants :

A voir en fonction de la situation du plan d’eau et de la météo

On ne peut pas faire les mêmes temps pour Notre Dame des Monts et Joué les Tours

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Classe | Type de Parcours | Temps cible | Temps limite pour finir pour le 1er | Temps limite pour finir après le 1er |
| WETA | Construit | 30 mn | 50mn | 30 mn |
| WETA | Côtier | 1H30 | 2H30 | 60 mn |

Le manquement à respecter le temps cible ne constituera pas motif à réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

Les bateaux ne finissant pas dans les temps seront classé DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

1. **FICHE COURSE**

Fiche course disponible à la confirmation des inscriptions.

# CLASSEMENT

## **X** courses doivent être validées pour valider la compétition.

## Courses retirées a voir avec le club

Pour exemple

Quand moins de quatre courses ont été validées, le classement général d’un bateau sera le total de ses courses.

Quand quatre courses ou plus ont été validées, le classement général d’un bateau sera le total de ses courses moins la plus mauvaise.

Quand 8 courses ou plus ont été validées, le classement général d’un bateau sera le total de ses courses moins les 2 plus mauvaise.

Quand 12 courses ou plus ont été validées, le classement général d’un bateau sera le total de ses courses moins les 3 plus mauvaise.

Le calcul du temps compensé sera fait selon le système temps sur temps avec CVL pour les parcours construits et du temps sur distance avec CVL pour les parcours côtiers.

Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés seront affichés au tableau officiel d’information, dès que possible.

Si par extraordinaire, un bateau inscrit en double ne peut continuer en double, il est autorisé à continuer en solo et sera classé comme solo pour toutes les manches.

1. **ABANDON**

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

1. **DECISION DE COURIR**

La décision d’un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l’autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

# REGLES DE SECURITE

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

Le canal VHF utilisé en course est le **72. (voir avec le club)**

Un bateau qui a passé la ligne d’arrivée, ne doit pas repasser la ligne d’arrivée, tant que la ligne d’arrivée est ouverte.

1. **ETABLISSEMENT DES RISQUES**

La décision d’un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. En participant à cette épreuve, 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, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l’équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d’autres bateaux, la perte d’équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.

En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l’autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

Président comité de course

1. **Annexe PARCOURS**

