

INSTRUCTIONS DE COURSE

RAID CATA OLÉRON

GRADE 4

5 et 6 septembre 2026

Saint Denis d'Oléron

YCO/CNCO/WOC/CSB



Séries: Catamarans F18/F16/D18/HC16/C1/C3/INC sauf bateaux inférieurs à 15 pieds

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.

La mention [DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1. REGLES

- 1.1 Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) s'appliquent. En complément, la RCV 41 est modifiée en ajoutant l'alinéa suivant :
« (e) de l'aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération. »
- 1.2. La règle expérimentale RE21-01 s'appliquera pendant toute la durée de l'épreuve.
- 1.3 Les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents, aux concurrentes, aux accompagnateurs et aux accompagnatrices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants, participantes, accompagnateurs ou accompagnatrices.
Un concurrent, une concurrente, un accompagnateur ou une accompagnatrice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69.
- 1.4 : L'annexe T (conciliation) s'appliquera pendant toute la durée de l'épreuve

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux IC sera affichée 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 21h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 2.2 **Des modifications aux instructions de course peuvent être faites sur l'eau avant le départ de la course : le Comité de Course enverra alors le Pavillon L** sur le bateau Comité et Communiquera à la voix ou sur le canal VHF de l'épreuve. Ceci modifie la RCV 90.2(c).

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est dans les locaux du club situés Base Nautique Eric TABARLY 17650 Saint Denis d'Oléron et sur le site web du club à l'adresse [Raid Cata Oleron](#)

4. CODE DE CONDUITE [DP] [NP]

- 4.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

5. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé sur la terrasse du Club de Voile
5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait **moins de 40 minutes** après l'affalée de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME DES COURSES

- 6.1 Dates des courses :

Date	Classe	Nombre de courses prévues
5 Septembre	C1 (F18/F16/INC1) C3 (HC16/D18/INC3)	1
6 Septembre	C1 (F18/F16/INC1) C3 (HC16/D18/INC3)	1

- 6.2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est :

12h00 Samedi 5 Septembre
9h30 Dimanche 6 Septembre.

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

7. PAVILLON DE CLASSE

C1 : Pavillon F18

C3 : Pavillon blanc et noir

8. ZONES DE COURSE

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

9. LES PARCOURS

- 9.1 Le parcours longue distance sera annoncé lors du briefing coureur. Il sera défini en fonction des conditions et des prévisions météorologiques du moment et des contraintes réglementaires de navigation dans les pertuis.

- 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.
Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra également le **pavillon D, si le parcours comprend une marque de dégagement.** Cet envoi sera associé à un **pavillon Vert** pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à **tribord**. **L'absence de pavillon vert** signifie qu'elle est à contourner en la laissant à **bâbord** (ceci modifie Signaux de course).

- 9.3 **Sur le parcours des deux étapes une porte sera installée.** Il y sera effectué un pointage officiel, qui pourra servir à établir l'ordre d'arrivée en cas de force majeure.

10. MARQUES

10.1

Départ	Parcours	Dégagement	Porte	Arrivée
<i>Bouée conique Orange</i>	<i>Tétréadrique verte</i>	<i>Tétréadrique verte</i>	<i>Tétréadrique verte</i>	<i>Conique Orange</i>

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

11. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Les zones considérées comme des obstacles sont précisées en **Annexe ZONES DE COURSE**.

12. LE DEPART

- 12.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

- 12.2 *[DP] [NP]* Bateaux en attente : les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ pendant la procédure de départ des autres bateaux.

- 12.3 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

Il n'est prévu aucun changement de parcours.

14.. L'ARRIVEE

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

15. SYSTEME DE PENALITE

15.1 Les pénalité applicables pour l'ensemble du raid Cata Oléron sont les suivantes :

- a) Pénalités de remplacement à la suite d'une **infraction à une règle du Chapitre 2**.
La pénalité de 2 tours est remplacée par une pénalité de 1 tour, comprenant un virement de bord et un empannage. Ceci modifie la RCV 44.2.
- b)
- c) Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :

Les pénalités indiquées en pourcentage sont appliquées par le Jury et/ou le comité de course, calculées selon les modalités des RCV 44.3 (c), TLE, DNS, RET, DNF, DNC :

- DNS : temps du dernier voilier ayant fini après avoir effectué le parcours + 45 minutes
- DNC sur 1 course : temps du dernier voilier de sa catégorie ayant fini + 60 minutes
- RET : temps du dernier voilier ayant fini après avoir effectué le parcours + 60 minutes
- DNF : temps du dernier voilier ayant fini après avoir effectué le parcours +45 minutes
- TLE : (Arrivée après fermeture de ligne) : temps du dernier voilier ayant fini après avoir effectué le parcours + 45 minutes

15.2 Modification de la règle A4.2.

Un bateau n'ayant pas effectué le parcours conformément à la règle 28 des RCV recevra un temps de course correspondant à DNF, attribué par le comité de course (modification des règles A4.2 et A5).

15.3 Modification de la règle 29

Si le **Pavillon P** est utilisé comme signal de départ un **bateau se trouvant sur le côté parcours avant le départ (OCS) ne fera pas l'objet d'un rappel individuel.**

Le concurrent en infraction ne sera donc pas tenu de revenir sur la ligne de départ **mais recevra une pénalité forfaitaire de 20 minutes ajoutées à son temps de course en application de la règle expérimentale RE21-01**

16. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

16.1 Les temps sont les suivants :

Séries	Temps cible	Temps limite du 1 ^{er} pour finir	Temps limite du dernier pour finir (après l'arrivée du 1 ^{er})
F18	3h00	4h00	3h00
F16	3h00	4h00	3h00
D18	3h00	4h00	3h00
HC16	3h00	4h00	3h00
C1	3h00	4h00	3h00
C3	3h00	4h00	3h00
INC	3h00	4h00	3h00

16.2 Les bateaux ne finissant plus de **3 heures** après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A5.1 et A5.2)

16.3 Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

17. DEMANDES D'INSTRUCTION

17.1 Pour chaque classe, 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. L'heure sera affichée sur le tableau officiel d'information.

17.2 Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au secrétariat du jury situé à l'accueil du club d'arrivée de la première étape le samedi 5 septembre et à l'accueil du Yacht Club Oléron le dimanche 6 Septembre.

17.3 Des avis seront affichés au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins.

Les instructions auront lieu dans la salle du jury situé dans la salle au 1^{er} étage du club le dimanche 6 Septembre et dans une salle mise à disposition par le club d'arrivée de la première étape le samedi 5 septembre. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.

17.4 Une liste des bateaux qui ont été pénalisés selon l'annexe P pour avoir enfreint la RCV 42 sera affichée.

18. CLASSEMENT

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

- 18.2 Le classement général d'un bateau sera le cumul de ses temps compensés
- 18.3 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système temps sur temps.
- 18.4 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés, tels qu'ils ressortent des déclarations des concurrents lors de leur inscription ou des tables de rating de la FFVoile, seront affichés au tableau officiel d'information au plus tard une heure avant l'heure prévue pour le départ de la première course. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à l'heure limite de réclamation du premier jour.

19 REGLES DE SECURITE

- 19.1 **[DP] [NP]** Un élargement - sortie et retour- sera mis en place sur des tables devant les clubs où s'effectueront les départs et arrivées des courses. Pour la première course du 5 Septembre 2026 **la confirmation de l'inscription vaudra élargement Départ.**

Pour un manquement (départ ou arrivée) à l'obligation de sécurité que constitue l'élargement, **il sera appliqué une pénalité en temps de 15 minutes, qui s'ajouteront au temps de course du bateau pour la course concernée.**

En cas de double manquement -départ et arrivée- cette **pénalité sera portée à 30 minutes** qui s'ajouteront au temps de course du bateau pour la course concernée

- 19.2 **[DP] [NP]** Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible
- 19.3 Utilisation du bout-dehors :
Sauf si les règles de classe le précisent autrement, la sortie du bout-dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.
- 19.4 **Le traceur GPS attribué à l'inscription est obligatoire sur le bateau pendant toute la durée de la course et doit être fixé au plus près du pied de mat du bateau.**
Conformément à la RCV56.3 cet équipement ne doit **pas être éteint** ou son **efficacité intentionnellement réduite**. Tout **infraction** constatée fera l'objet d'une **pénalité** en temps, et **60 minutes** seront rajoutées au temps de course du bateau.

19.5 Tous les bateaux participant au raid doivent être équipés :

- D'une pagaie d'au moins 1 mètre
- D'un bout de remorquage à poste d'une longueur minimale de 15 mètres et d'un diamètre d'au moins 6 mm
- D'un bout de redressage à poste d'une longueur minimale de 4 mètres et d'un diamètre d'au moins 10 mm
- Deux brassières homologuées et certifiées CE et combinaisons isothermique
- 2 feux à main non périmés conformément à la RCV78-1
- D'une VHF portable

- 19.6 **Le port du casque est obligatoire** pour les deux membres d'équipage d'un « **flying Boat** » ou d'un bateau à foils, et **fortement recommandé** pour les autres catégories de bateaux

20. REMPLACEMENT DE CONCURRENTS OU D'EQUIPEMENT

- 20.1 **[DP]** Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.
- 20.2 **[DP]** Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

21. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 21.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course.
- 21.2 *[DP]* Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

22. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels sont identifiés par un **pavillon jaune**.

23. ACCOMPAGNATEURS

- 23.1 *[DP] [NP]* Les accompagnateurs doivent rester en dehors 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.
- 23.3 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

23.4 *[DP] [NP]* Les bateaux accompagnateurs doivent avoir à bord :

- Des gilets de sauvetage norme CE (**mini 100N 150N conseillés**) portés en permanence par toutes les personnes présentes à bord
- Une VHF
- Un couteau
- Une ancre et une ligne de mouillage adaptée
- Un bout de remorquage flottant de 10mm de diamètre et de 15m de long
- Un dispositif coupe circuit connecté en permanence au pilote quand le moteur est en marche.
- Un dispositif coupe circuit de rechange.

Les pilotes des bateaux accompagnateurs doivent se conformer à toute demande des arbitres ou des représentants de l'autorité organisatrice, particulièrement celles concernant l'assistance. Les bateaux accompagnateurs doivent respecter les règles de navigation en vigueur localement, en particulier le respect des limitations de vitesse dans les différentes zones ainsi que le port du coupe circuit.

- 23.5 **Tous les bateaux accompagnateurs** y compris ceux intégrés au dispositif de sécurité, ne doivent pas se livrer à des activités annexes ou de loisir sur le parcours du Raid, ainsi que sur les zones de départ ou d'arrivée (pêche,baignade...).

24. EVACUATION DES DETRITUS

Les débris doivent être placés à bord des bateaux officiels ou accompagnateurs et en aucun cas rejetés en mer.

25. EMBLEMENTS

[DP] Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée quand ils se trouvent dans le **parc à bateaux**.

26. PRIX

Des prix seront distribués en présence des participants.

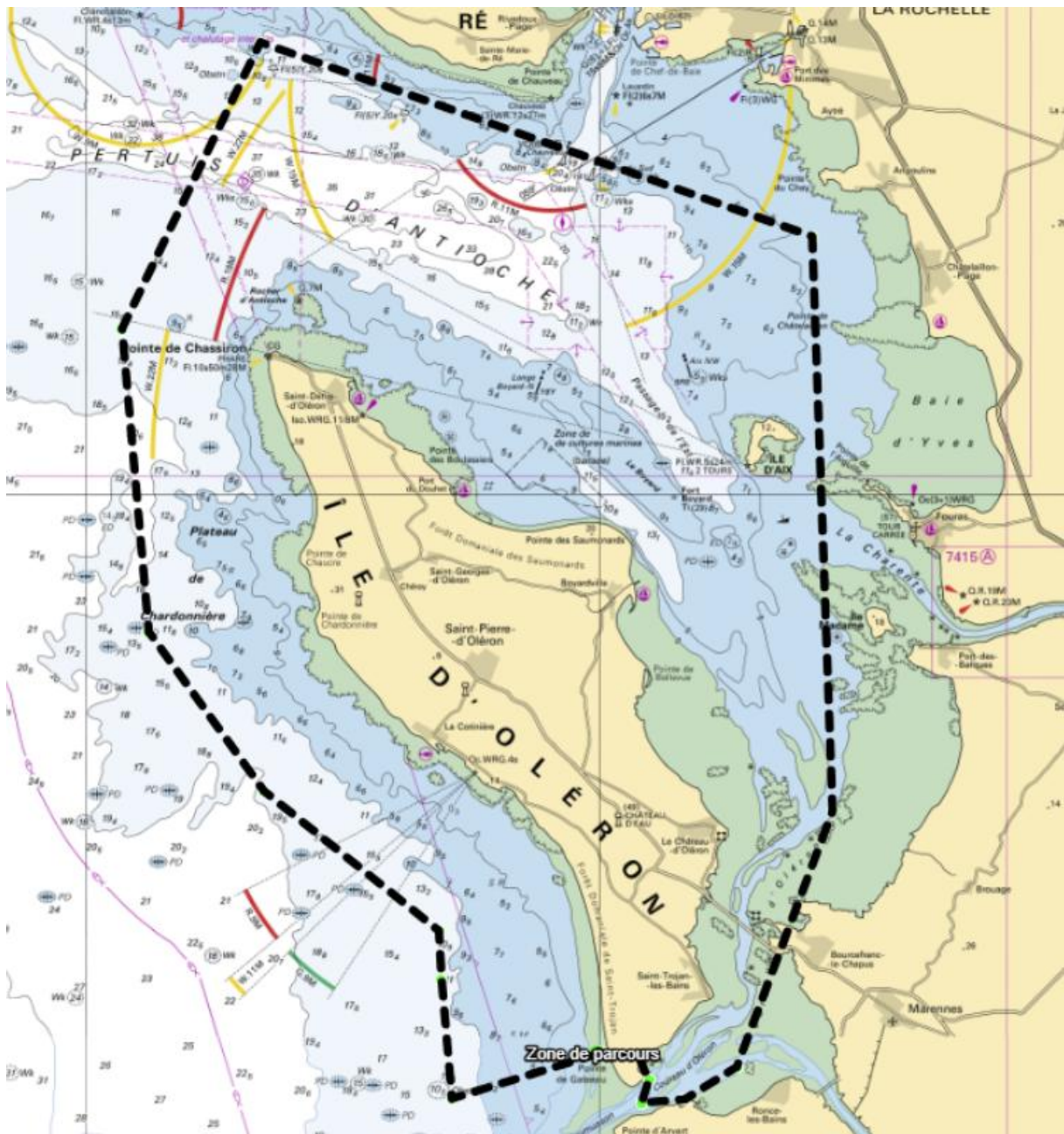
Arbitres désignés :

Président du comité de course : Pascal RAMBOUR

Président du jury :

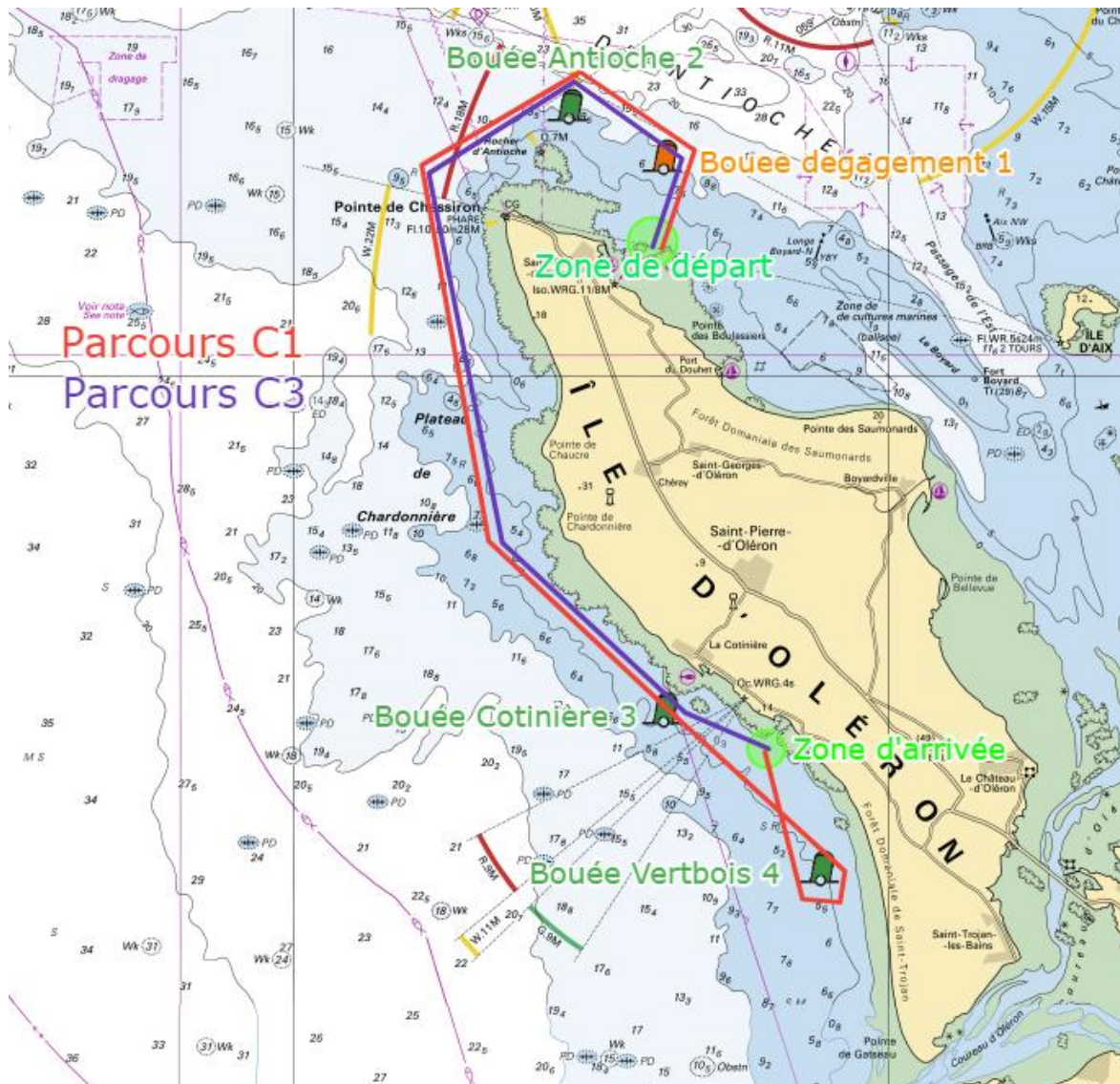
Commissaire aux résultats: Brigitte PERILLEUX

ANNEXE ZONES DE COURSE



ANNEXE PARCOURS

Exemple de parcours pouvant être utilisé



RÈGLE EXPERIMENTALE WORLD SAILING RE21-01 : PÉNALITÉ DE DÉPART ALTERNATIVE

Selon la Règlementation 28.1.5(b), World Sailing a approuvé l'utilisation de cette règle, telle que présentée dans ce document d'approbation.

Cette règle ne s'applique que si la version pertinente de la règle est incluse dans l'avis de course (« AC »). CONTEXTE ET RÉSULTAT SOUHAITÉ Dans une course avec de grands bateaux, des bateaux à grande vitesse, ou une course avec une flotte importante, l'autorité organisatrice peut vouloir qu'un bateau OCS ne revienne pas pour corriger son erreur de départ. On peut également le souhaiter pour des courses avec des départs à handicap (départs décalés) ou des courses de longue distance où l'on souhaite pouvoir classer un bateau en tant que bateau ayant fini (avec une pénalité appropriée) s'il était OCS.

Selon les RCV 2021-2024, il n'est plus possible pour l'avis de course ou les instructions de course d'apporter les modifications nécessaires aux règles pour permettre ce scénario.

La raison en est qu'il y a une nouvelle définition Prendre le départ, une nouvelle définition Finir, et une nouvelle définition Effectuer le parcours. **Les définitions ne peuvent pas être modifiées, et c'est pourquoi World Sailing fait cette règle test pour permettre une pénalité alternative pour les bateaux OCS.**

Les pénalités peuvent être modifiées selon les règles de course. Cette règle test permet aux autorités organisatrices de créer une pénalité appropriée pour les bateaux OCS, qui s'adapte aux circonstances de l'épreuve. Certaines épreuves peuvent vouloir imposer une pénalité en temps/points, d'autres peuvent vouloir exiger une action du bateau pendant qu'il est en course.

QUI PEUT UTILISER CETTE RÈGLE TEST ?

Toute autorité organisatrice qui souhaite inclure une pénalité pour un bateau OCS qui n'a pas pris le départ, autre que le retour sous la ligne de départ et un nouveau départ. Selon la règle 86.3, l'utilisation de cette règle expérimentale ne nécessite pas l'approbation de l'Autorité Nationale.

MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE QUI NÉCESSITENT L'APPROBATION DE LA RÈGLEMENTATION 28.1.5(b) :

Cette règle expérimentale nécessite que les modifications suivantes soient apportées :

1. Modifier la définition Prendre le départ comme suit : 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 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit (a) (b) à ou après son signal de départ, ou pendant la dernière minute avant son signal de départ.
2. CONSÉQUENCES POSSIBLES DE L'UTILISATION DE CETTE RÈGLE EXPERIMENTALE Les comités de course ne devraient pas utiliser les règles 30.2. 30.3 ou 30.4 avec cette règle test. L'autorité organisatrice/comité de course doit décider s'ils veulent qu'un bateau OCS : RE21-01 (a) puisse soit revenir et repartir (se conformer au (a) de la nouvelle définition) soit effectuer la pénalité applicable ; ou (b) ait seulement l'option d'effectuer la pénalité applicable.

Exemples où une autorité organisatrice peut vouloir empêcher un bateau de revenir pour repartir : quand les zones de départ sont des eaux navigables limitées avec un grand nombre de bateaux au départ, quand les bateaux sont limités dans leur capacité de manœuvre dans la zone entourant la ligne de départ, ou quand la présence de navires spectateurs peut rendre dangereux pour un bateau de revenir pour repartir.

3. En fonction des dispositions que l'autorité organisatrice utilise selon cette règle test, les règles suivantes peuvent devoir être modifiées : règles 29.1, 30, A5.
4. COMMENT AJOUTER CETTE RÈGLE TEST À UN AVIS DE COURSE

Une section appropriée de l'AC inclut la modification autorisée par World Sailing. Le texte de cette définition ne peut pas être modifié davantage par l'AC / les IC ou une prescription. World Sailing recommande que cette section appropriée soit celle qui se réfère aux règles applicables.

2. À la suite de la disposition ci-dessus, détailler ce que doit faire un bateau OCS. Cela peut être modifié par l'AO en fonction des circonstances souhaitées. L'article peut inclure une règle qui interdit à un bateau de revenir pour prendre le départ. Il décrit ensuite la pénalité d'un OCS.

Cet article contient la modification autorisée par World Sailing.

Le texte de cette définition ne peut être modifié davantage par l'AC / les IC ou une prescription. Remplacer [insérer le temps] par le temps précédant le départ à partir duquel l'AO souhaite que cette pénalité alternative de départ s'applique.

Cela peut être quelques secondes ou peut être une minute ou plus.

Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, modifier la définition Prendre le départ comme suit : 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 si elle s'applique, 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.