



# Classic Channel Regatta



Dartmouth - St Peter Port - Lézardrieux - Paimpol

Du Mardi 7 Juillet au Jeudi 16 Juillet 2026

## La Classic Channel Regatta

comportant

Les Dartmouth Classics.

La Classic Channel Race – De Dartmouth à St Peter Port.

La Classic St Peter Port to Lézardrieux Race.

La Classic Tour de l'Île de Bréhat Race



## Bienvenue à la Classic Channel Regatta 2026

La Classic Channel Regatta 2026 sera la onzième édition de cet événement biennal désormais bien établi et très apprécié, qui a débuté en 2005 et en est aujourd’hui à sa 21e année. La régate 2026 se déroulera sur dix jours et comptera au total six courses très variées : trois courses côtières à Dartmouth Classics ; deux courses de passage à travers la Manche : la Classic Channel Race de Dartmouth à St Peter Port et la Classic de St Peter Port à Lézardrieux Race, la régate se terminant par la Classic Tour de l’Île de Bréhat Race.

La nouveauté de la régate 2026 est l’inclusion de Lézardrieux comme port d’arrivée de la course au départ de Saint-Pierre-Port. La raison principale est de laisser plus de temps pour cette course, car Lézardrieux n’est pas soumis aux restrictions liées aux marées et aux horaires. La course se terminera soit dans la rivière Trieux, soit au sud de l’île de Bréhat, et les bateaux remonteront ensuite vers Lézardrieux pour y passer la nuit. Le lendemain, une navigation groupée vers Paimpol sera organisée, avec notamment la Danse des Classiques.

Bien que les courses et les escales constituent la colonne vertébrale de la régate, ce sont les bateaux et les équipages, ainsi que les événements sociaux animés et informels, qui en sont le cœur battant.

Le Royal Dart Yacht Club accueillera une nouvelle fois la régate à Dartmouth. À Paimpol, la régate dispose de sa propre équipe d’organisation française, Paimpol Classic Channel Regatta, qui organise l’hospitalité et les activités désormais légendaires à Paimpol, avec le soutien du Loguivy Canot Club pour la course de l’île de Bréhat.

La Classic Channel Regatta est gérée à but non lucratif, entièrement par des bénévoles. Elle est affiliée à la RYA et constitue sa propre autorité organisatrice pour toutes les courses. Tous les participants à la régate, skippers et équipages, deviennent membres de l’association CRAB qui régit le fonctionnement de la régate. Et pour garantir que la régate reste véritablement démocratique et gérée dans le meilleur intérêt des concurrents, tous ont un droit de vote égal à chaque régate sur la manière dont elle doit être gérée dans les années à venir.

“La régate est gérée par Classic Channel Regatta Ltd, une société à responsabilité limitée par garantie, pour le compte de l’association CRAB. Les objectifs de l’association sont les suivants :

« Encourager la possession et la navigation de voiliers classiques en organisant et en gérant la Classic Channel Regatta biennale et toutes les régates et événements associés pour les voiliers classiques, à l’intention des propriétaires et des équipages, conformément à l’éthique des « courses entre gentlemen » et des traversées combinées à des événements sociaux. »

Comme toujours, nous sommes très reconnaissants envers nos équipes de bénévoles dévoués en Grande-Bretagne et en France pour leur travail acharné, ainsi qu’à nos merveilleux sponsors, aux clubs nautiques avec lesquels nous collaborons et aux autorités municipales et portuaires de Dartmouth, Guernesey, Lézardrieux et Paimpol pour leur soutien.

Nous sommes impatients d’organiser une nouvelle édition de la Classic Channel Regatta en 2026, qui, nous l’espérons, sera à nouveau un moment fort et mémorable de la saison de voile pour tous les participants.

Au nom de toute l’équipe de la Classic Channel Regatta, je me réjouis de vous accueillir, que vous soyez un habitué ou un nouveau venu, à la régate en juillet 2026.

Bruce Thorogood

Chairman



# AVIS DE COURSE

pour la

# CLASSIC CHANNEL REGATTA

**Dates:** Mardi 7 au Jeudi 16 Juillet 2026

## Autorité organisatrice:

Classic Channel Regatta Ltd, en association avec  
Le Royal Dart Yacht Club,  
Le Guernsey Yacht Club  
et  
Le Loguivy Canot Club



## L'EVENEMENT

L'événement comprend les courses suivantes :

Les Dartmouth Classics.

La Classic Channel Race – De Dartmouth à St Peter Port.

La Classic St Peter Port à Lézardrieux Race.

La Classic Tour de l'Île de Bréhat Race.

Les courses des Dartmouth Classics se dérouleront sur deux jours à Start Bay. Le premier jour comprendra un mélange de courses au près et portant, et de courses autour de bouées ; le deuxième jour, il y aura une course cotière dans la baie de Start. La Classic Channel Race et la Classic Channel St Peter Port à Lézardrieux Race sont des courses de passage. La Classic Tour de l'Île de Bréhat Race se déroulera dans les eaux autour de l'Anse de Paimpol et de l'Île de Bréhat.

De plus, les bateaux sont vivement encouragés à se préparer et à participer à la Danse des Classiques. La Danse des Classiques n'est pas une course et ne fait pas partie de la série de courses, mais elle fait partie intégrante de la régate.

## HORAIRES OFFICIELS

Les horaires spécifiés sont en British Summer Time (BST) (UT+1) sauf si notés explicitement en French Summer Time FST (UT+2)

## COORDONNEES DES MARQUES, OBSTRUCTIONS, ETC

Toutes les coordonnées latitude et longitude doivent être regardées comme approximatives

## ABBREVIATIONS

[NP] Une infraction à cette règle ne constituera pas un motif de réclamation pour un bateau. Ceci modifie la règle RRS 61.1(a).

[DP] Règles pour lesquelles les sanctions sont laissées à la discrétion du comité de réclamation.

RDYC Royal Dart Yacht Club

GYC Guernsey Yacht Club

LCC Loguivy Canot Club

RYA Royal Yachting Association

RRS Racing Rules of Sailing

CCR Channel Classic Regatta

## CHARTE DE COURSE DU ROYAL YACHTING ASSOCIATION

L'autorité organisatrice applique la charte de course de la RYA et les concurrents sont tenus de s'en-gager à naviguer conformément à cette charte. La charte se trouve aux pages 4 à 6 du livre de la RYA intitulé « The Racing Rules of Sailing » (Les règles de course à la voile) et sur le site web de la RYA ([www.rya.org.uk](http://www.rya.org.uk)).

## 1. REGLES

- 1.1. La régate sera régie par les règles définies dans les Règles de course à la voile (RRS). Les règles de course suivantes sont modifiées :
- 1.2. La règle DR21-01 de World Sailing Development sera appliquée. La définition du départ est donc modifiée comme suit :

### Départ.

Un bateau prend le départ lorsque sa coque, après avoir été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ et avoir respecté la règle RRS 30.1 si elle s'applique, franchit la ligne de départ du côté pré-départ vers le côté parcours :

- (a) au moment ou après son signal de départ, ou
- (b) pendant la dernière minute avant son signal de départ.

- 1.3. Un bateau prenant le départ en vertu de la règle Rule 1.2(b) ne doit pas retourner du côté pré-départ de la ligne et recevra une pénalité de temps, sans audience, de 10 % (arrondie à la minute près) ajoutée à son temps écoulé. Cela modifie les règles RRS 35, 61.1(a) et A5.1. De plus, aucun rappel individuel ne sera signalé. Ceci modifie les RRS 29.1.
- 1.4. Lorsqu'un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition du **départ**, il ne doit pas retourner du côté pré-départ de la ligne
- 1.5. La règle RRS 37 ne s'applique pas.
- 1.6. La règle RRS 60.1 est modifiée pour permettre l'arbitrage de la RYA.
- 1.7. La règle RRS 20 est modifiée pour permettre l'utilisation du canal VHF 72 pour appeler, répondre ou transmettre un appel à un autre bateau.
- 1.8. Les règles spéciales offshore (OSR) de World Sailing (disponibles sur [www.sailing.org/documents/offshorespecialregs/index.php](http://www.sailing.org/documents/offshorespecialregs/index.php)) s'appliquent, sauf dans les cas prévus aux articles 4.12 et 9.4 ci-dessous, comme suit :
  - (a) Les Dartmouth Classics. Catégorie 4 (monocoques).
  - (b) Classic Channel Race Dartmouth à St Peter Port et Classic St Peter Port à Lézardrieux Race. Catégorie 3 (monocoques) avec radeau de sauvetage.
  - (c) Classic Tour de l'Île de Bréhat Race. Catégorie 4, sauf que les exigences relatives à la puissance du moteur pour la catégorie 3 s'appliquent. En outre, les bateaux ouverts ne peuvent être inscrits sans l'accord de l'autorité organisatrice.
- 1.9. L'ancre d'un bateau doit être rangée de manière à ne pas dépasser de la proue ou du beaupré du bateau.
- 1.10. Sauf indication contraire dans les SI, l'annexe RV du RRS s'applique entre le coucher et le lever du soleil et en cas de visibilité réduite.
- 1.11. Les bateaux seront jaugés selon le système Jauge Classique (JCH) Classic Handicap. Les bateaux doivent obtenir un facteur de correction de temps JCH auprès de [http://www.jch-online.org/ac-cueil\\_jauge.php?lang=francais](http://www.jch-online.org/ac-cueil_jauge.php?lang=francais), également accessible via la page Handicaps du site Web du CCR ([www.classic-channel-regatta.eu/entry/handicaps/](http://www.classic-channel-regatta.eu/entry/handicaps/)), et déclarer cette cote lors de leur inscription.

- 1.12. Les pilotes automatiques ne peuvent être utilisés que sur la Classic Channel Race - Dartmouth à St Peter Port et la Classic St Peter Port à Lézardrieux Race.. Cela modifie la règle RRS 52.
- 1.13. Les prescriptions de la RYA s'appliquent (à l'exception des dispositions de l'annexe G).
- 1.14. Chaque bateau doit être équipé d'un téléphone portable en état de marche capable de recevoir des SMS et des messages WhatsApp. Ce téléphone doit être chargé, pouvoir fonctionner au Royaume-Uni, Guernsey et en France et rester allumé pendant toute la durée de la régate. Le numéro du téléphone doit être communiqué lors de l'inscription et confirmé lors de l'enregistrement.
- 1.15. Système d'identification automatique (AIS). Les bateaux doivent être équipés d'un dispositif AIS, qui doit être allumé pendant la Classic Channel Race, de Dartmouth à St Peter Port, et la Classic St Peter Port à Lézardrieux. Race De plus :
  - (a) Le dispositif AIS doit transmettre à la fois le numéro MMSI et le nom du bateau. Les dimensions totales exactes du yacht doivent être correctement programmées dans le dispositif AIS.
  - (b) Un écran capable d'afficher les transmissions reçues doit être installé
  - (c) L'émetteur doit être allumé pendant toute la durée de la course et programmé pour émettre au moins une fois toutes les cinq minutes.
  - (d) Si un bateau abandonne, son équipement AIS doit rester allumé jusqu'à ce qu'il atteigne un port ou un mouillage sûr et que le comité de course ait été informé de l'abandon.
  - (e) Dans les 48 heures précédent l'inscription, l'équipement AIS doit être allumé suffisamment longtemps pour que le yacht apparaisse sur le site web Marine Traffic. Tout dysfonctionnement doit être signalé au comité de course.
- 1.16. En cas de conflit entre les versions anglaise et française du présent avis de course, des instructions de course ou d'un avis aux concurrents, la version anglaise fera foi.
- 1.17. En cas de conflit entre les avis de course, des instructions de course ou d'un avis aux concurrents, la instructions de course fera foi.

## **2. INSTRUCTIONS DE COURSE**

- 2.1. Les instructions de course seront disponibles lors de l'inscription et pourront être publiées avant le 25 juin 2026 sous forme provisoire sur le site web du CCR ([www.classic-channel-regatta.eu/racing](http://www.classic-channel-regatta.eu/racing)).
- 2.2. Les concurrents inscrits seront informés par e-mail de la mise à disposition des instructions de course.

## **3. COMMUNICATION**

- 3.1. Il n'y aura pas de tableau d'affichage officiel physique (ONB). Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau d'affichage officiel situé sur le site web du CCR à l'adresse [www.classic-channel-regatta.eu/racing](http://www.classic-channel-regatta.eu/racing).
- 3.2. En outre, le comité de course peut communiquer avec les concurrents par SMS ou WhatsApp. Les skippers doivent communiquer leur numéro de téléphone portable personnel au comité de course lors de l'inscription.

- 3.3. Sur l'eau, le comité de course surveillera et communiquera avec les concurrents sur la fréquence VHF 72. Les bateaux doivent surveiller la fréquence VHF 72 à tout moment pendant la course. De plus, la radio VHF d'un bateau doit être capable de communiquer sur les canaux 6, 11, 16 et 37.
- 3.4. [DP] Pendant la course, 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 sont pas disponibles pour tous les bateaux.

#### 4. ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION

4.1. L'événement est ouvert à tous les yachts classiques des quatre classes définies ci-dessous.

4.2. **Classe 1.**

- a) Yachts conçus avant le 31 décembre 1968 et conservés dans leur conception d'origine sans modifications significatives.
- b) Les yachts construits en série limitée sont éligibles.
- c) Les yachts construits en série à l'échelle industrielle sont exclus de la classe 1, mais sont éligibles dans la classe 3.

4.3. **Classe 2.** Yachts conçus avant le 31 décembre 1968, mais qui ont subi des modifications importantes par rapport à leur conception et/ou leurs matériaux d'origine. Les répliques construites selon une conception originale créée avant le 31 décembre 1968 sont éligibles dans la classe 2.

4.4. **Remarque concernant les classes 1 et 2.** Dans les classes 1 et 2, les modifications apportées aux matériaux des espars, de la coque, du ballast et les modifications importantes du plan de voilure sont considérées comme des modifications majeures.

4.5. **Classe 3.** Yachts conçus;

- (a) entre le 31 décembre 1968 et le 31 décembre 1974, construits à l'unité ou en série.
- (b) avant le 31 décembre 1974, construits en série à l'échelle industrielle.
- (c) 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 dans la classe 3.

4.6. **Remarque concernant la classe 3.** Tous les yachts potentiellement éligibles à la classe 3 doivent être de conception classique et approuvés par le comité de course, qui se réserve le droit d'accepter ou de refuser chaque yacht individuellement. Le nombre de yachts de série mis à l'eau après le 31 décembre 1974 peut être limité par le comité de course.

4.7. **Classe 4**

- (a) Tout yacht éligible dans les classes 1 à 3 ci-dessus, dont les espars autres que les mâts de hune sont fabriqués dans un matériau autre que le bois, l'aluminium ou l'acier, quelle que soit l'année de conception.
- (b) Les yachts « Spirit of Tradition » présentant une apparence classique au-dessus de la ligne de flottaison, mais avec un profil de coque moderne sous la ligne de flottaison, avec une quille à ailettes et un gouvernail séparé, sous réserve de l'acceptation par le comité de course.

- (c) Les yachts dont les voiles répondent à la définition du type 3 du ICH peuvent être placés dans la classe 4.

4.8. **Répartition des bateaux dans les groupes.** En fonction du nombre d'inscriptions reçues et à la discréption du comité de course, les classes peuvent être fusionnées ou divisées en groupes. L'objectif sera de veiller à ce que, dans la mesure du possible, les bateaux de classes, de vitesse et de longueur hors tout similaires courrent ensemble.

4.9. **Longueur minimale de la coque au pont.**

- a) La longueur minimale de la coque au pont (LOD) pour la Classic Channel Race de Dartmouth à St Peter Port et la Classic Race de St Peter Port à Lézardrieux est de 7,5 mètres. Les bateaux dont la longueur hors tout est inférieure à cette longueur minimale mais dont la longueur à la flottaison (LWL) est supérieure à 6,5 mètres peuvent être autorisés à participer à la course par le comité de course, qui peut prendre en compte le plan de voilure, la puissance du moteur et tout autre facteur jugé pertinent.
- b) La longueur minimale hors tout pour les courses Dartmouth Classics et Classic Tour de l'Île de Bréhat est de 5,4 mètres.

4.10. **Modification des règlements spéciaux offshore.**

- a) **Dérogation générale.** Certains yachts classiques construits avant l'introduction des OSR peuvent ne pas être en mesure de se conformer aux exigences structurelles de ces règles. Dans ce cas, les propriétaires de bateaux doivent signer le formulaire de dérogation générale lors de l'enregistrement, indiquant que le yacht n'est pas conforme aux RSO et fournissant une décharge de responsabilité à l'autorité organisatrice. En outre, les propriétaires de ces bateaux sont tenus de faire tout leur possible pour se conformer autant que possible aux RSO pertinentes, en particulier en ce qui concerne les cockpits (RSO 3.09), les descentes et les panneaux (OSR 3.08) et les balcons, les chandeliers et les garde-corps (OSR 3.14).
- b) **Dérogation spéciale.** Lors de l'inscription, les propriétaires de bateaux ne pouvant se conformer à l'OSR 3.14 doivent signer une dérogation spéciale indiquant que tous les membres d'équipage seront briefés avant chaque course sur les manœuvres d'homme à la mer, l'utilisation correcte des harnais de sécurité et des gilets de sauvetage (y compris l'identification et l'utilisation des points d'ancrage statiques et des sangles de sécurité) et l'obligation de les utiliser à tout moment lorsqu'ils se trouvent sur le pont, pendant que le navire est en marche, pendant la course et lorsqu'ils se rendent ou reviennent de la zone de course.

4.11. **Numéros de voile**

- (a) Lorsque, pour des raisons d'authenticité, les insignes de classe ou les numéros de voile ne peuvent être affichés conformément à l'annexe G du RRS, les propriétaires de bateaux peuvent demander une dérogation à condition que le numéro de voile du bateau soit affiché sur le yacht afin que celui-ci puisse être facilement et correctement identifié. Des numéros noirs sur fond blanc doivent être utilisés.
- (b) Les bateaux doivent déclarer lors de l'inscription s'ils utilisent un spinnaker avec un

numéro de voile incorrect. Dans ce cas, le numéro de voile de la grand-voile doit être correct.

- (c) Les numéros de voile ne sont pas obligatoires sur une voile d'avant dont la longueur du pied est supérieure à 1,3 fois la base du triangle avant. Ceci modifie la règle RRS G1.3(c).
  - (d) Les bateaux sans numéro de voile national ou de classe doivent demander un numéro de voile à leur organisme national de tutelle (pour les yachts britanniques, la RYA). Les yachts français peuvent en faire la demande auprès du Yacht Club Classique à l'adresse <https://www.yachtclubclassique.com/sur-l-eau/numero-de-voile-classique/>.
  - (e) Les bateaux qui ne peuvent être identifiés seront classés DNS sans audience. Ceci modifie les règles RRS 61.1(a) et A5.1.
- 4.12. Les yachts éligibles peuvent postuler en se pré-enregistrant sur le site web du CCR à l'adresse [www.classic-channel-regatta.eu](http://www.classic-channel-regatta.eu). Les formulaires d'inscription seront envoyés par e-mail à tous les propriétaires de bateaux préinscrits ; ces formulaires doivent être remplis et renvoyés par e-mail conformément aux instructions figurant dans le formulaire d'inscription, accompagnés des frais d'inscription, avant le 31 mai. Les inscriptions effectuées après cette date seront soumises à un supplément de 50 % pour inscription tardive.
- 4.13. Une inscription à la CCR, en tout ou en partie, ne sera considérée comme complète que lorsque toutes les conditions d'inscription auront été remplies correctement et intégralement, et que tous les frais auront été payés.
- 4.14. La disponibilité des places d'amarrage peut obliger l'autorité organisatrice à limiter le nombre d'inscriptions.

## **5. FRAIS D'INSCRIPTION**

- 5.1. Les frais d'inscription pour l'ensemble de la régate et pour les courses individuelles seront communiqués avant le 7 avril 2026.
- 5.2. Les frais d'inscription à la course ne comprennent pas le coût des repas lors des événements sociaux.

## **6. LIMITATIONS D'EQUIPAGE**

- 6.1. Les bateaux doivent compter au moins deux membres d'équipage.
- 6.2. Les propriétaires de bateaux doivent s'assurer que :
- (a) Chaque membre d'équipage dispose d'un équipement de sécurité individuel.
  - (b) La capacité du radeau de sauvetage du bateau n'est pas dépassée.
  - (c) Le nombre de membres d'équipage ne dépasse pas la capacité nominale du yacht. Si cette capacité n'est pas connue, le propriétaire du bateau doit s'assurer que le yacht est capable de transporter en toute sécurité le nombre de membres d'équipage et leur équipement.

## **7. PUBLICITE**

- 7.1. Les bateaux peuvent être tenus d'afficher des publicités choisies et fournies par l'autorité organisatrice ;

- 7.2. Les bateaux dont les flancs et/ou les espars sont peints peuvent être exemptés de cette obligation.
- 7.3. Les publicités pour tout autre événement ou sponsor d'événement doivent être retirées avant le premier jour de course.

## **8. PROGRAMME**

- 8.1. Le programme de l'événement est le suivant :

Date	Lieu et description des courses	Nombre de courses	Heure du 1er signal d'avertissement
Mardi 7 Juillet	Enregistrement au RDYC, 1200 – 1700 Briefing des skippers au RDYC, 1900		
Merc 8 Juillet	Dartmouth Classics Jour 1 Dîner des équipages en soirée.	2	1155
Jeudi 9 Juillet	Dartmouth Classics Jour 2 Remise des prix en soirée dans un lieu de Dartmouth, pour les courses des 8 et 9 juillet	1	1025
Vend 10 et Sam 11 Juillet	Classic Channel Race, de Dartmouth à St Peter Port	1	1255
Dim 12 Juillet	Classic Race, de St Peter Port à Lézardrieux	1	0825
Lundi 13 Juillet	Pas de régate de programmée. Navigation groupée de Lézardrieux à Paimpol, incluant la Danse des Classiques devant Loguivy et à l'entrée de Paimpol. Parade d'entrée dans le port de Paimpol.		
Mardi 14 Juillet	Jour off: Bastille Day		
Merc 15 Juillet	La régate classique Tour de Île de Bréhat 2ème Parade d'entrée dans le port de Paimpol.	1	0955 FST
Jeudi 16 Juillet	Journée de cloture à Paimpol Diverses activités, village de la course, remise des prix. Dîner des Equipages à la Salle des Fêtes		

- 8.2. Les courses des jours 1 et 2 peuvent être interverties en fonction des conditions météorologiques et autres, à la discrétion du comité de course.
- 8.3. Le dernier jour de course prévu, aucun signal d'avertissement ne sera donné après 14h00.

## **9. INSPECTION QE L'EQUIPEMENT**

- 9.1. Le fait que l'OA puisse procéder à des inspections d'un bateau ne réduit en rien les responsabilités de chaque concurrent énoncées dans le présent avis de course.
- 9.2. Chaque bateau doit présenter ou vérifier l'existence d'un certificat JCH valide.
- 9.3. Les bateaux peuvent être inspectés à tout moment.
- 9.4. Inspections de la quille et du gouvernail. Les règles OSR Cat 3 de World Sailing exigent que l'intégrité de la quille et du gouvernail soit inspectée par le propriétaire ou son représentant au plus tard 24 mois avant la course. Il est reconnu que de nombreux yachts classiques ne peuvent pas être inspectés de la même manière que les yachts modernes, par exemple en raison de quilles encapsulées, etc. Pour faciliter la tâche aux propriétaires de bateaux participant à cette régate, un guide de ces inspections (World Sailing Offshore Special Regulations, annexe L) est joint à l'annexe A du présent avis de course. Le propriétaire du bateau est responsable des inspections et des réparations éventuelles.

## **10. COURSES**

- 10.1. Les Dartmouth Classics. Les courses se dérouleront sur deux jours. Le premier jour, les courses se dérouleront sur des parcours au vent-sous le vent et/ou avec des marques fixes dans la baie de Start. Le deuxième jour, les courses comprendront une course côtière dans la baie de Start, d'une durée d'environ trois heures.
- 10.2. La Classic Channel Race Dartmouth à St Peter Port. Cette course débutera à The Range, au large de Dartmouth, et se terminera à St Peter Port, en gardant Les Hanois Lt à bâbord.
- 10.3. La Classic St Peter Port à Lézardrieux. Cette course débutera près de Castle Cornet et se terminera à l'ouest ou au sud de l'Île de Bréhat.
- 10.4. La Classic Tour de l'Île de Bréhat. Cette course débutera dans l'Anse de Paimpol et se terminera au sud de l'Île de Bréhat.

## **11. SYSTEME DE PENALITE**

La règle RRS 44.1 est modifiée de manière à remplacer la pénalité de deux tours par la pénalité d'un tour.

## **12. NOTATION**

- 12.1. Il y aura deux séries, la Classic Channel Regatta et la Dartmouth Classics.
- 12.2. La Classic Channel Regatta.
  - a) Cette série comprendra les deux courses du jour 1, la course du jour 2 (les deux jours formant les Dartmouth Classics - voir 8.2), la Classic Channel Race de Dartmouth à St Peter Port, la Classic Channel Race de St Peter Port à Lézardrieux et la course The Classic Tour de l'Île de Bréhat.
  - b) Deux courses doivent être disputées pour constituer une série.
- 12.3. Dartmouth Classics.

- a) Cette série comprendra les trois courses des jours 1 et 2 de la Classic Channel Regatta. En plus des scores de la série pour l'ensemble de la régate, les courses disputées ces jours-là formeront une série distincte et seront notées séparément.
  - b) Une course doit être disputée pour constituer une série.
- 12.4. Scores de la série.
- a) Pour les deux séries, le score d'un bateau sera le total de ses scores de course, sauf que les scores de course seront modifiés conformément au système de pondération ci-dessous.
  - b) Dans les deux séries, aucun score ne sera écarté.
- 12.5. Système de pondération.

Date	Race	Poids à appliquer au résultat de la course
8 <sup>th</sup> July	Dartmouth Classics Race 1	1
8 <sup>th</sup> July	Dartmouth Classics Race 2	1
9 <sup>th</sup> July	Dartmouth Classics Race in Start Bay	1
10 <sup>th</sup> July	Classic Channel Race Dartmouth to St Peter Port	3
12 <sup>th</sup> July	Classic Race St Peter Port to Lézardrieux	2
15 <sup>th</sup> July	Classic Tour de Île de Bréhat	1

### 13. PRIX ET REMISE DE PRIX

- 13.1. La remise des prix pour les Dartmouth Classics aura lieu à Dartmouth le jeudi 9 juillet.
- 13.2. La remise des prix pour la Classic Channel Race Dartmouth à St Peter Port et la Classic Race St Peter Port à Lézardrieux aura lieu à Paimpol le mardi 14 juillet.
- 13.3. La remise des prix de la série Classic Channel Regatta aura lieu à Paimpol à 18h00 le 16 juillet 2026.
- 13.4. Tous les détails concernant les prix à décerner seront annoncés avant le 7 avril 2026.

### 14. BATEAUX AFFRETES OU LOUES

Un bateau affréter ou prêté peut porter des lettres nationales ou un numéro de voile en violation des règles de sa classe, à condition que le comité de course ait approuvé son identification avant la première course. Ceci modifie la règle G3 du RRS.

### 15. RESTRICTIONS DE SORTIE DE L'EAU

DP] Les bateaux ne peuvent être sortis de l'eau pendant la manifestation, sauf avec l'autorisation écrite préalable du comité de course et conformément aux conditions stipulées dans cette autorisation.

## **16. EQUIPMENT DE PLONGEE**

- 16.1. Les équipements de plongée et les bassins en plastique ou leurs équivalents ne doivent pas être utilisés à proximité d'un bateau entre une heure avant le signal préparatoire de la première course et la fin de l'épreuve.
- 16.2. Les bateaux ne doivent en aucun cas être nettoyés sous la ligne de flottaison pendant l'épreuve.

## **17. PROTECTION DES DONNEES**

- 17.1. Les informations personnelles fournies à l'autorité organisatrice seront utilisées pour faciliter la participation d'un bateau à la régate. En acceptant d'être lié par les RRS, le NOR et les SI, la base juridique du traitement de ces informations personnelles est le contrat.
- 17.2. Les informations personnelles seront stockées et utilisées conformément à la politique de confidentialité de l'OA et pourront être partagées avec la RYA, d'autres instances nationales et World Sailing.
- 17.3. Les résultats de l'événement et l'issue de toute audience ou appel peuvent être publiés.
- 17.4. En participant à cet événement, les concurrents accordent automatiquement à l'OA le droit d'utiliser et de montrer, à sa discrétion, toute photographie, tout enregistrement audio et vidéo et toute autre reproduction d'eux-mêmes réalisés sur les sites ou sur l'eau depuis leur arrivée sur le site jusqu'à leur départ définitif, sans compensation.

## **18. EVALUATION DES RISQUES**

- 18.1. 18.1 La règle RRS 3 stipule : « La responsabilité de la décision d'un bateau de participer à une course ou de continuer à courir lui incombe exclusivement. »
- 18.2. La voile est par nature un sport imprévisible et comporte donc intrinsèquement un élément de risque. En participant aux épreuves mentionnées dans le présent avis de course, chaque concurrent accepte et reconnaît que :
  - (a) Il est conscient des risques inhérents à ce sport et accepte la responsabilité de s'exposer lui-même, son équipage et son bateau pendant sa participation à l'épreuve ;
  - (b) Il est responsable de sa sécurité, de celle de son équipage, de son bateau et de ses autres biens, qu'ils soient à flot ou à terre ;
  - (c) Il accepte la responsabilité de toute blessure, tout dommage ou toute perte dans la mesure où ceux-ci sont causés par ses propres actions ou omissions ;
  - (d) Son bateau est en bon état, équipé pour naviguer dans le cadre de l'épreuve et il est apte à participer ;
  - (e) La mise à disposition d'une équipe de gestion de la course, de bateaux de patrouille et d'autres officiels et bénévoles ne le dégage pas de ses propres responsabilités ;
  - (f) La mise à disposition de bateaux de patrouille est limitée à l'assistance qui peut être fournie dans la pratique, en particulier dans des conditions météorologiques extrêmes ;
  - (g) Il leur incombe de se familiariser avec tous les risques spécifiques à ce site qui sont portés à leur attention dans les règles et informations fournies pour le site ou l'événement, et d'assister à toutes les séances d'information sur la sécurité organisées pour l'événement ;

- (h) Pour les courses au large, ils sont tenus de s'assurer que leur bateau est équipé et en état de naviguer afin de pouvoir faire face à des conditions météorologiques extrêmes, que l'équipage est suffisamment nombreux, expérimenté et en bonne condition physique pour supporter de telles conditions météorologiques, et que l'équipement de sécurité est correctement entretenu, rangé, en état de marche et à jour, et que l'équipage le connaît bien.

**19. ASSURANCE**

Chaque bateau participant doit être couvert par une assurance responsabilité civile valide avec une couverture minimale de 3 000 000 £ par incident ou l'équivalent.

**20. INFORMATION COMPLEMENTAIRE**

Pour plus d'informations, veuillez contacter le directeur de course, Peter Costalas <[peter@classic-channel-regatta.eu](mailto:peter@classic-channel-regatta.eu)>

**ANNEXE A****REGLES SPECIALES DU WORLD SAILING OFFSHORE Appendix L****Inspections de la quille et du gouvernail. Procédure d'inspection de la quille et du gouvernail (WS)**

L'inspection structurelle d'un bateau doit être effectuée par une personne qualifiée, tant à l'intérieur (éventuellement dans l'eau) qu'à l'extérieur (hors de l'eau). L'objectif de cette inspection est d'identifier et de signaler au propriétaire l'état de la quille et de la structure de la quille observé lors de cette inspection. Il incombe au propriétaire d'effectuer les réparations nécessaires.

Consultez le manuel du propriétaire pour connaître les spécificités du bateau, du système de direction et du type de quille (par exemple, quille à ailettes, relevable, pivotante, pleine longueur). Inspectez en détail toutes les zones soumises à des charges élevées : fixation de la quille, fond de quille, systèmes de direction, gouvernail(s). Portez une attention particulière aux réparations antérieures, en particulier après des échouages.

Inspection interne : vérifiez les plaques d'appui, les dispositifs de boulonnage, la zone du carter et les planchers de quille pour détecter tout signe de fissure, 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 détecter toute corrosion. Vérifiez que les trous de boulons ne sont pas ovalisés. Inspectez visuellement la structure de support pour détecter tout détachement éventuel.

Inspection externe : vérifiez qu'il n'y a pas de signes de fissures de contrainte (pas de fissures dans le gelcoat) autour des fixations de la quille à la coque, ni de mouvement ou d'ouverture autour de l'interface quille/coque qui pourraient permettre l'entrée d'eau et entraîner une corrosion par crevassure des boulons de quille. En cas de doute, poncez la peinture/le gelcoat du fond pour déterminer la profondeur de la fissure. Vérifiez la déviation de la pointe de la quille pour vous assurer qu'elle revient immédiatement en place et qu'il n'y a pas de mouvement interne concomitant dans le fond de la quille. Vérifiez visuellement les zones soumises à de fortes contraintes, en particulier autour des zones de fixation avant et arrière de la quille à la coque, afin de détecter tout signe de fissure de la peinture ou du gelcoat ou de cloques importantes et profondes, qui peuvent indiquer une séparation et une faiblesse structurelle.

Système de gouvernail/direction : vérifiez l'absence de dommages/fissures de contrainte au niveau de la zone d'appui ; vérifiez l'intégrité de l'arbre et de la pale du gouvernail, en particulier au niveau des joints de l'arbre et des connexions supérieures à la coque/au pont. Effectuez un test de déviation de la pointe pour identifier tout mouvement excessif. Le cas échéant, vérifiez l'absence de corrosion ou de fissures au niveau des sangles et des gonds du gouvernail.

Quilles relevables et pivotantes : en plus de ce qui précède, vérifiez qu'il n'y a pas de fissures importantes dues à la contrainte dans la structure autour des goupilles soutenant la quille. Vérifiez l'absence de corrosion importante sur les goupilles, les cylindres et la structure métallique de soutien.

