

INSTRUCTIONS DE COURSE TYPE VOILE LEGERE 2013-2016

Prescription FFVoile :
Pour les compétitions de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course type intégrant les spécificités de l'épreuve est obligatoire.
Pour les compétitions de grade 5, l'affichage des instructions de course type sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.

Finale de Ligue de Voile Légère de la Ligue Languedoc Roussillon

Les 24 et 25 mai 2014

A MARSEILLAN (34)

Au CERCLE de VOILE de MARSEILLAN

Remarque : Les articles soulignés s'appliquent uniquement aux windsurfs.

Terminologie

Le terme « bateau » utilisé ci-dessous signifie bateau ou windsurf selon le cas.

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)* incluant l'annexe B pour le windsurf,
- 1.3 les règlements fédéraux et le règlement du championnat de Ligue Languedoc Roussillon.
- 1.5 La RCV B3 est supprimée et remplacée par : « Une planche peut toucher une *marque* mais ne doit pas s'y tenir ».

2. AVIS AUX CONCURRENTS

- 2.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information situé à **cote de la capitainerie sur des tableaux.**
- 2.2 Pour les windsurfs, conformément à la RCV 90.2(c) mentionnée dans la RCV B7, des instructions verbales peuvent être données sur l'eau et à terre. La procédure sera la suivante :

Briefing coureurs : le samedi 24 mai à 14 h 30
 le dimanche 25 mai à 9 h 30

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course 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 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

Pour les windsurfs, le temps d'affichage officiel pour l'entrée en vigueur de toute modification aux instructions de course sera **30 minutes**

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé sur la terrasse de la capitainerie
4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, les concurrents doivent rester à terre jusqu'à l'affalé de l'aperçu, en cas d'infraction le bateau sera convoqué au jury.

- 4.3 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40. Ceci modifie le préambule du chapitre 4.

5. PROGRAMME DES COURSES

- 5.1 Les courses sont prévues selon le programme suivant :

Nombre de course maxi prévu : 9 courses

Samedi 24 mai 2014 :

9 h 00 à 14 h 00 : accueil et confirmation des inscriptions.

15 h 00 : Mise à disposition sur l'eau, pour 3 à 4 courses

Dimanche 02 juin 2013 :

10h 00 : Mise à disposition sur l'eau, pour 4 à 5 courses

17 h 30 : remise des prix, collation de clôture.

- 5.2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est prévu à

Le samedi 24 mai 2014 à 15h 00 et le dimanche 25 mai 2014 à 10 h 00

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

- 5.4 Le dernier jour de la régata, aucune procédure de départ ne pourra commencer après **16h 30**

6. PAVILLONS DE CLASSE

Les pavillons de classe sont précisés seront :

Optimist Benjamin : Pavillon Optimist ROSE avec sigle NOIR

Optimist Minime : Pavillon Optimist BLANC avec sigle ROUGE

Dériveur : Pavillon LASER VERT

Intersérie catamaran : Pavillon BLANC SIGNE HOBIE

Tyka : Pavillon ROSE ET « T » BLEU

293 et Race Board : Pavillon BLANC sigle CVM bleu

283, RRD, F42, OPEN : Pavillon JAUNE sigle PAV noir

FCDS (Flotte Collective) : Pavillon BLANC sigle DER bleu

7. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en **Annexe Zones de Course**.

8. LES PARCOURS

- 8.1 Les parcours sont décrits en **Annexe Parcours** en incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée ainsi que la longueur indicative des parcours.

- 8.2 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.

Les signaux définissant le parcours à effectuer seront définis en **Annexe Zones de Course**

- 8.3 **Parcours longue distance** : défini en **Annexe Zones de Course**

9. MARQUES

- 9.1 Les marques de départ, de parcours et de dégagement, de changement de parcours et d'arrivée seront définies en **Annexe Zones de Course**.
- 9.2 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

11. LE DEPART

- 11.1 La ligne de départ sera défini en **Annexe Zones de Course**.
- 11.2 **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.
Cette zone sera délimitée par les extrémités de la ligne de départ d'un coté et de 2 bouées crayon jaune de l'autre.
- 11.3 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS.

12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- 12.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.
- 12.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis. Ceci modifie la RCV 28.

13. L'ARRIVEE

- Arrivée normale** : la ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de Course identifié par un pavillon BLEU et le côté parcours de la marque d'arrivée.
- Arrivée réduite** : la ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon S et le côté parcours de la marque d'arrivée choisie par le Comité de Course.
- Dans tous les cas, la ligne sera franchie en venant de la dernière marque.

14. SYSTEME DE PENALITE

- 14.1 Pour les catamarans, les windsurfs, la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.
- 14.2 L'annexe P s'applique aux séries Catamarans, Dériveurs, Quillards de Sport. Elle est modifiée comme suit :
- 14.2.1 La RCV P2.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.
- 14.2.2 La RCV P2.3 ne s'applique pas et la RCV P2.2 s'applique à toute pénalité après la première.
- 14.2.3 L'annexe P ne s'applique pas pour les windsurfs.
- 14.3 Une infraction aux RCV (à l'exception des RCV du chapitre 2 et des RCV 28 et 31) pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits dans le groupe à la disqualification.

15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

- 15.1 Les temps limites et les temps cibles sont : voir annexe parcours
Le manquement à satisfaire au temps cible ne pourra faire l'objet d'une réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

- 15.2 Pour les épreuves courues en temps réel, les bateaux manquant à finir dans un délai de 30 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini sont classés « DNF ». Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5.
- 15.3 Le temps limite du premier bateau pour finir pour les épreuves inter séries ou de groupes de classes courant en temps compensé est précisé en **annexe**.

16. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

- 16.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury situé au barnum JURY. Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite.
- 16.2 Pour les classes dériveur et catamaran, 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.
Pour les classes Glisse et Extrême Glisse, le temps limite de réclamation est de 15 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.
- 16.3 Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont partis ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans la salle du jury, située dans le barnum JURY. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.
- 16.4 Les avis de réclamations du comité de course ou du jury seront affichés pour informer les bateaux selon la RCV 61.1(b).
- 16.5 Une liste des bateaux qui ont été pénalisés selon l'annexe P pour avoir enfreint la RCV 42 sera affichée.
- 16.6 Les infractions aux instructions suivantes ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1(a)) :
- Départ : Bateaux en attente,
 - Règles de sécurité (sauf la règle d'utilisation du bout dehors)
 - Publicité
 - Bateaux accompagnateurs
 - Evacuation des détritres
 - Communication radio
- 16.7 Le dernier jour de la régata, une demande de réparation ou de réouverture d'instruction doit être déposée :
- a. dans le temps limite de réclamation si la partie demandant la réparation ou la réouverture d'instruction a été informée de la décision la veille,
 - b. pas plus de 30 minutes après que la partie demandant la réouverture a été informée de la décision ce même jour ou pour une demande de réparation pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée.
- Ceci modifie les RCV 66 et 62.2.

17. CLASSEMENT

- 17.1 1 course doit être validée pour valider la compétition.
- 17.2 **Courses retirées**
- Si 3 courses ou moins sont validées, le classement général d'un bateau sera le total de ses courses,
 - Si 4 courses ou plus sont validées, le classement général d'un bateau sera le total de ses courses moins la plus mauvaise

17.3 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système temps sur temps.

18 REGLES DE SECURITE

18.1 Un émarginement (sortie et retour) pourra être mis en place suivant les modalités décrites ci-après :

- Ouverture une heure avant l'heure prévue du premier signal d'avertissement de la journée.
- Fermeture à l'heure limite des dépôts de réclamation.

Un bateau qui n'a pas émarginé au départ d'une course recevra, sans instruction (modification de la règle 63.1), une pénalité de DSQ pour la première course du jour.

Un bateau qui n'a pas émarginé au retour d'une course recevra, sans instruction (modification de la règle 63.1), une pénalité de DSQ pour la dernière course du jour.

Un bateau qui n'a émarginé, ni au départ, ni au retour, sera sanctionné sur l'ensemble des courses du jour, par une pénalité de DSQ sur l'ensemble des courses du jour.

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

18.3 **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. REMPLACEMENT DE CONCURRENTS OU D'EQUIPEMENT

19.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

19.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

20. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

20.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course. Sur l'eau, un jaugeur ou un contrôleur d'équipement du comité de course peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

20.2 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 à 11h 00 et 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.

22. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit : Pavillon port propre

23. BATEAUX ACCOMPAGNEURS

23.1 Les directeurs d'équipe, entraîneurs et autres 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 entraîneurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

24 EVACUATION DES DETRITUS

24.1 Les bateaux ne doivent pas jeter leurs détritues dans l'eau. Les détritues peuvent être placés à bord des bateaux officiels.

24.2.1 Une flamme ROSE sous le Pavillon APERCU hissés à terre signifie : les concurrents ont INTERDICTION formelle de quitter les parkings sans que ceux-ci n'aient été nettoyés des plastiques et papiers usagés.

25. COMMUNICATION RADIO

Excepté en cas d'urgence, un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. Cette restriction s'applique également aux téléphones portables.

26. PRIX Des prix seront distribués comme suit :

Optimist Benjamin 1 ^{ere} Fille, 2 ^{eme} Fille, 3 ^{eme} Fille 1 ^{er} Garçon, 2 ^{eme} Garçon, 3 ^{eme} Garçon	Optimist Minime 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
Laser 4.7 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}	Dériveur double 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
Laser Radial 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}	Dériveur Handivoile 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
Laser Standard 1 ^{er}	FCDS Flotte Collective 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
Inter séries catamaran 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}	Tyka 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
283 Benjamin 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}	RRD 120 Benjamin 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
283 Minime 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}	RRD 120 Minime 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
283 Espoir 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}	RRD Espoir 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
F42 1 ^{er}	293 Benjamin 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
Planche Open 1 ^{er}	293 Minime 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}
Race Board 1 ^{er}	293 Espoir 1 ^{er} , 2 ^{eme} , 3 ^{eme}

27. 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).

Arbitres désignés

PRO Principal Race Officer :	Paul-Edouard DESPIERRES
Comité de Course Adjointe (évaluation) :	Cathy POST
Président du Comité de Course Dériveur :	Yves CABON
Adjoint Comité de Course (évaluation) :	Françoise LECOMTE
Adjoint Comité de Course (Arrivées Dériveurs) :	Pierre GELY
Président du Comité de Course Catamaran :	Patrick LECOMTE
Président du Comité de Course Planche à Voile :	Anne BOUCHARD
Adjoint Comité de Course Planche à Voile :	Vincent GHORIS
Président du Jury :	Nicolas COMPTA
Assesseur Jury :	Marie-Paule PICQUART
Juge stagiaire (évaluation) :	Pascal BISOU
Commissaire aux Résultats :	Séverine ALIBERT

CANAUX VHF AFFECTES

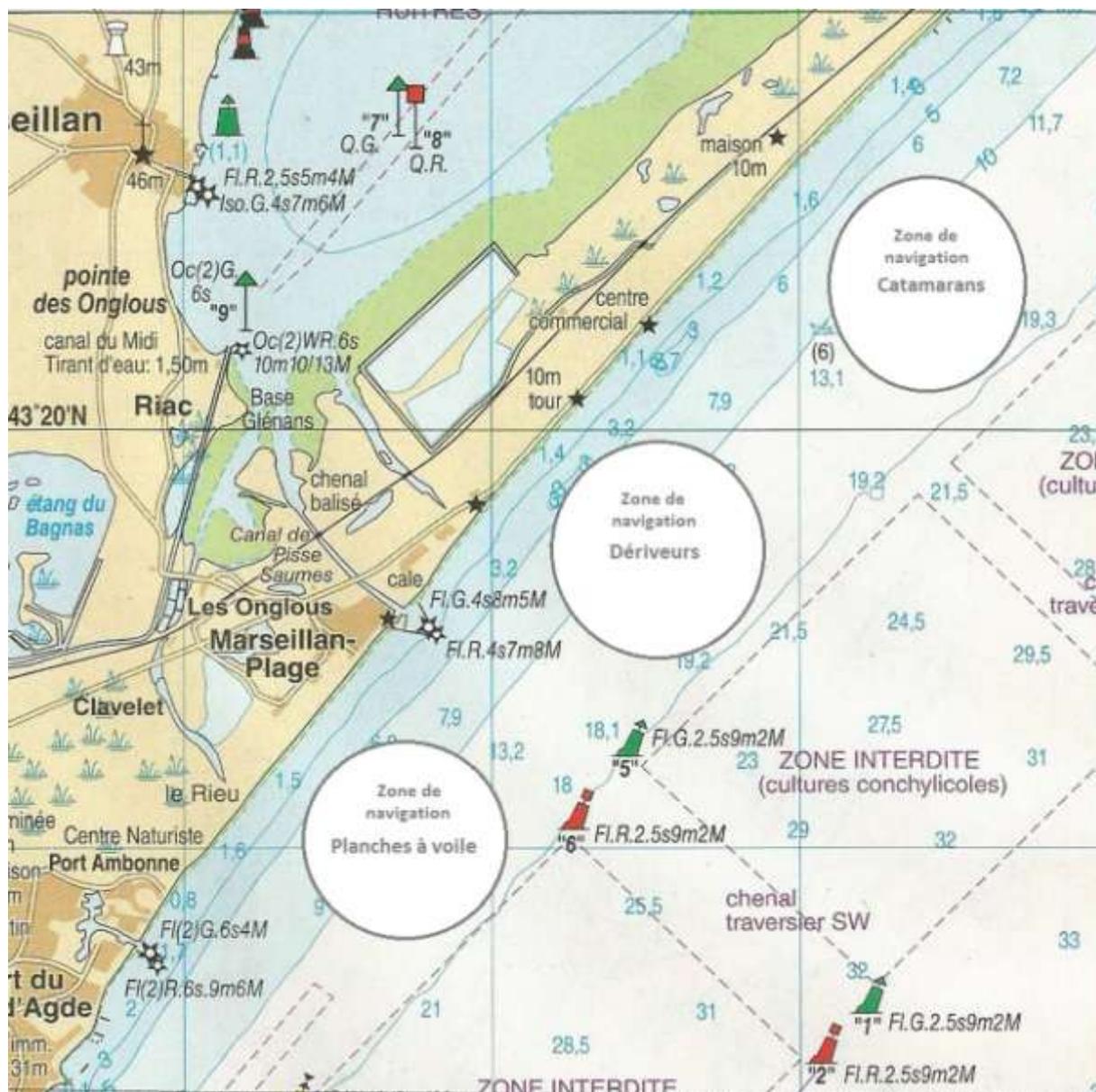
Rond Catamarans VHF 77

Rond Dériveurs VHF 72

Rond Windsurf VHF 8

Canal SECURITE (voir annexe) VHF 6

ANNEXE « ZONES DE COURSE »



ESPACE à TERRE



ANNEXES PARCOURS
ROND DERIVEURS

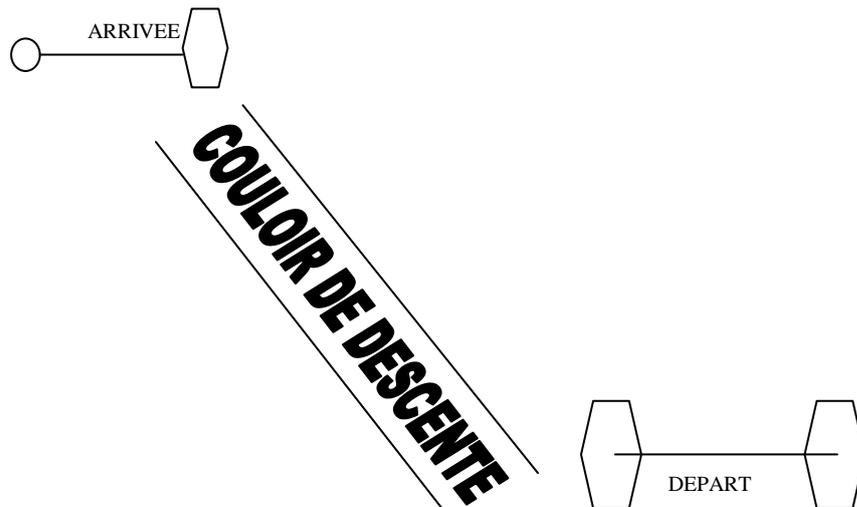
Parcours :

N° de parcours	Signal	Description du parcours
1	Flamme numérique 1	Départ, 1, 2, 3, 4, arrivée
2	Flamme numérique 2	Départ 1, 2, 5, 2, 5, arrivée
3	Flamme numérique 3	Départ 1, 2, 5, arrivée

Toutes les marques sont à laisser à bâbord (gauche)

○ blanche
1

blanche
○ 2



● 3
jaune

● 4
jaune

blanche
○ 5

Définitions marques de parcours :

Marques 1, 2, 5 Bouées cylindriques Blanches Banque Populaire

Marques 3 et 4 Bouées cylindriques Jaunes

Marques d'arrivée Bouée Crayon Orange

Départ

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 mât d'un bateau arborant un pavillon orange à l'extrémité bâbord

Changement du bord suivant du parcours

Il n'y aura pas de changements de parcours

L'arrivée

La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange sur un bateau du comité et le côté parcours de la marque d'arrivée.

TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

Les temps limites et les temps cibles sont les suivants :

<i>Classe</i>	<i>Temps cible</i>	<i>Temps limite du premier pour la marque 1</i>
Toutes	45 mn	20 mn

Les bateaux manquant à finir dans un délai de **25 minutes** après le premier ayant effectué le parcours et fini, seront classés « DNF » pour le classement inter-série. Ceci modifie les règles 35 et A4.2 des RCV.

ROND GLISSE / EXTREME GLISSE

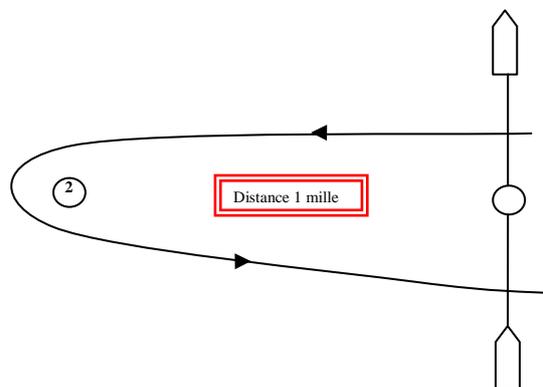
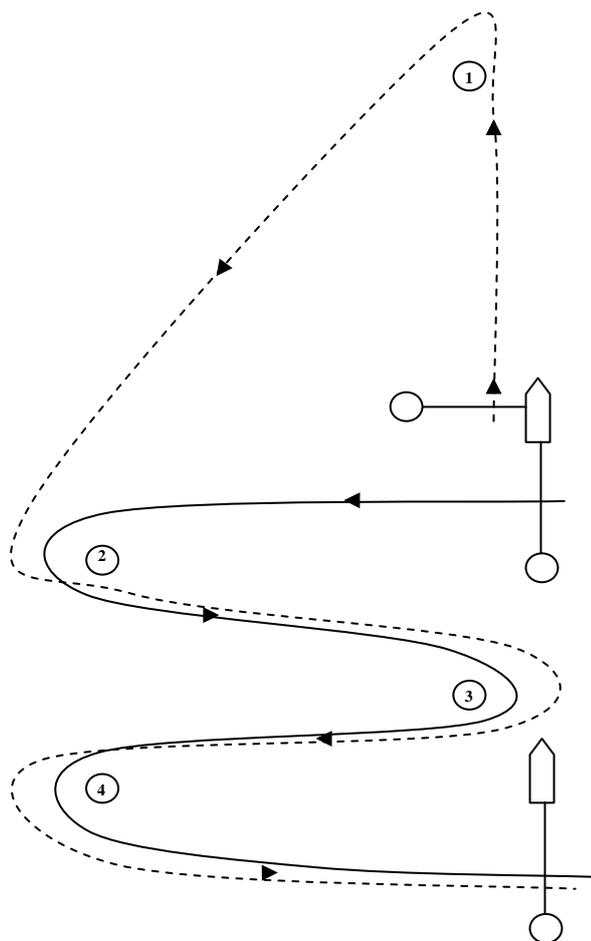
8. LES PARCOURS

8.1 Parcours :

Flamme n°1 Départ – 1 – 2 – 3 – 4 – Arrivée
Flamme n°2 Départ – 2 – 3 – 4 – Arrivée
Pavillon D Départ – 2 – Arrivée

8.3 Parcours longue distance :

Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon « D », si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le 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. MARQUES

9.1 1, 2, 3 et 4 Cylindrique **JAUNE**

Marques de départ : bateau comité de course à l'extrémité tribord et bouée cylindrique **Rouge et Blanche ST RAPHAEL** à l'extrémité bâbord.
 Marque d'arrivée : bateau pavillon **orange** et bouée cylindrique **Rouge et Blanche ST RAPHAEL**

11. LE DEPART

11.1 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.

13. L'ARRIVEE

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

ROND CATAMARAN

8. LES PARCOURS

8.1 Parcours :

Flamme n°1

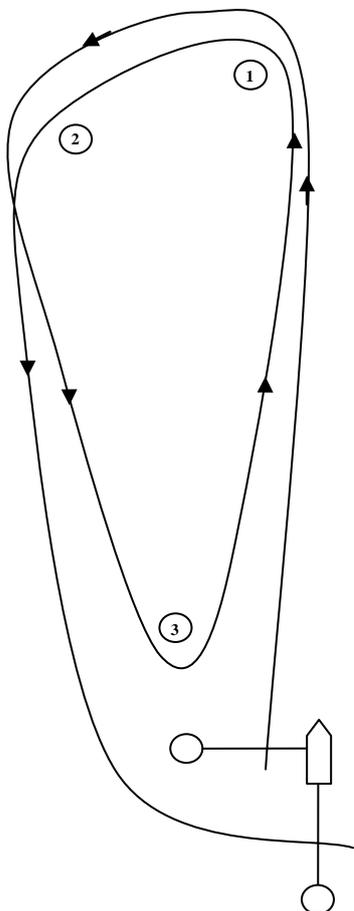
Départ – 1 – 2 – 3 – Arrivée

Flamme n°2

Départ – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – Arrivée

Flamme n°3

Départ – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 –
Arrivée



9. MARQUES

9.1 Marques de parcours :

1, 2 et 3 cylindrique **JAUNE**

Marques de départ : bateau comité de course à l'extrémité tribord et bouée cylindrique **Rouge et Blanche ST RAPHAEL** à l'extrémité bâbord.

Marque d'arrivée : bouée cylindrique **Rouge et Blanche ST RAPHAEL**

11. LE DEPART

11.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon **orange** sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et la marque de départ, à l'extrémité bâbord.

13. L'ARRIVEE

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

15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

15.3 Le temps limite du premier bateau pour finir pour les épreuves inter séries ou de groupes de classes courant en temps compensé est :

C1	60 minutes
C2	60 minutes
C3	60 minutes
C4	50 minutes
TYKA	50 minutes

ANNEXE INFORMATION SECURITE (texte type)

UNIQUEMENT en CAS de DEMANDE d'ASSISTANCE

Tout bateau appartenant à l'Organisation de la Course peut demander assistance en suivant la procédure ci-dessous :

- * Appel sur le canal d'assistance (Canal VHF 6)
- * « **SECURITE, SECURITE, SECURITE – Je demande ASSISTANCE** »
- * « **Code Vert, Orange, Rouge** » ou bien « **Homme à la Mer** »
- * « **Identification du rond concerné (PLANCHE/DERIVEUR/CATAMARAN)** »
- * « **Position GPS** ou **point remarquable** ».
- * « **N° de voile** ».

Attendre 10 secondes et répéter l'appel à intervalles de 10 secondes jusqu'à ce que le Coordinateur des moyens réponde.

Écouter et respecter les instructions qui vous sont données par le coordinateur des moyens.

Les différents types de procédure :

Code Vert :

Incident matériel ne mettant pas en péril la vie des occupants

Code Orange :

Atteinte aux personnes, blessure nécessitant l'intervention d'un médecin. Incident matériel mettant en péril la vie des occupants.

Code Rouge :

Situation critique, accident très grave, des vies humaines sont en péril, toutes les stations à l'écoute et **sur demande du coordinateur des moyens** doivent se dérouter pour porter assistance.

Homme à la mer :

Les bateaux de sécurité affectés à l'Organisation seront à même d'apprécier le caractère de dangerosité de la situation avant de déclencher une action pour « Homme à la Mer »

Toutes les unités à proximité doivent se dérouter et porter assistance jusqu'à l'arrivée sur place du premier bateau de Sécurité.

Dans tous les cas vous devez vous conformer aux instructions qui vous sont données par le coordinateur des moyens ou par les embarcations de sécurité.

Récapitulatif de la procédure : en cas d'incident ou d'accident nécessitant l'intervention d'un bateau de sécurité vous devez :

- 1) **Demander assistance par VHF comme décrit ci-dessus**
- 2) **Faire affaler la voile** (sauf contre-indication). Cette action nous permettra d'identifier plus facilement le bateau en difficulté dans la flotte et facilitera l'intervention des bateaux de sécurité.
- 3) **Sur demande et uniquement sur demande** en cas de difficulté à localiser le bateau en difficulté. Il est impératif que chaque bateau de l'organisation dispose d'un feu à main à proximité immédiate. Ce signal sera activé en cas de détresse vitale et sera assimilé à un code rouge. Il permettra une localisation instantanée de l'accident.

Ce signal ne sera déclenché que sur demande du Coordinateur des moyens ou sur demande d'un bateau de sécurité.

En cas de chute d'Homme à la mer, chaque bateau affecté à la Sécurité détient à son bord, disposé en un point facilement accessible des dispositifs de sécurité pour l'homme à la mer, bouée couronne, bout, etc..., qu'il jettera le plus près possible du MOB. Dans le même temps, il prendra la position GPS du MOB. Une personne à bord ne perdra pas le contact visuel avec le MOB, tout en entreprenant les manœuvres de récupération.