

INSTRUCTIONS DE COURSE

FINALE ATLANTIQUE FLOTTE PARTAGEE 2025

30 & 31 mai 2026 – Baie de Bourgneuf

CN PORNIC – Grade 4

PREAMBULE :

SURVEILLER ET ENTREtenir LE MATÉRIEL

Avant et après chaque navigation, vous devez :

Éponger le bateau

Vérifier l'état de fatigue des drisses et écoute, filières, etc...

Vérifier les voiles (nombre de lattes, déchirures, ...)

Lover les écoute

Signaler toutes les avaries survenues dans la journée et participer aux réparations le cas échéant.

ASSURANCES

Assurance des bateaux :

Les bateaux sont assurés tous risques, mais une franchise de 1500 € est applicable en cas de sinistre, aucune démarche d'assurance ne sera faite en dessous de ce montant, **l'équipage se verra donc facturé le montant des réparations.**

L'assurance ne couvre pas les dommages causés aux voiles.

Assurance de la licence FFVoile :

L'assurance de la FFVoile couvre les pratiquants pendant l'activité, elle permet aussi en cas de sinistre avec un autre bateau, de couvrir les dégâts causés à cet autre bateau, cependant là aussi une franchise s'applique d'un montant de 900€. Cette franchise peut être de 0€ si le skipper du bateau en cause a souscrit au rachat de franchise (ce que nous conseillons vivement.).

Les concurrents étrangers doivent posséder une assurance responsabilité civile d'un montant de couverture minimum de 2 millions d'€ ou l'équivalent en devise de la nationalité du concurrent. Ils peuvent aussi, prendre une licence FFV.

1 RÈGLES

- 1.1 La régate sera régie par :
Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile 2025-2028,
L'annexe UF pour l'arbitrage direct sur l'eau,
Les règles d'utilisation des bateaux (annexe règles d'utilisation des bateaux),
Les règlements fédéraux ainsi que le règlement du Championnat de Flotte Collective 2025-2028,
L'avis de course,
Le règlement intérieur du club organisateur.
- 1.2 Les règles de classe J80 ne s'appliquent pas.

2 AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel situé sur les vitres du Club House.

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'U.S.A.F. du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

Les modifications aux instructions de course et au programme et toutes les notifications seront affichées au tableau officiel. Cet affichage tiendra lieu de notification officielle écrite pour chaque concurrent, lequel devra avoir consulté le tableau avant et après chaque épreuve. Cet affichage est signalé par l'envoi du **pavillon « L »**, au-dessus de la flamme numérique correspondant au numéro de l'avenant, au mât de pavillon à terre.

- 3.1 Toute modification au programme sera notifiée aux concurrents avant la régata suivante. Des modifications sur l'eau seront indiquées par la voie. Tous les équipages seront avertis individuellement de la nature des éventuelles modifications par un bateau de l'organisation.

4 SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au **mât de pavillons**, dont l'emplacement est situé **devant le Club House**.
- 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'amené de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

5 BATEAUX ET VOILES

- 5.1 (a) L'épreuve se courra sur des bateaux du type **J 80**.
 (b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'autorité organisatrice.
- 5.2 L'ensemble des voiles à utiliser sera signalé sur le bateau du comité de course (CC) avec ou avant le signal d'avertissement. Les signaux auront les significations suivantes :

6 PAVILLONS - COMBINAISON DE VOILES À UTILISER

Pas de signal		Grand-voile haute + Foc + Spinnaker
O		Un Ris obligatoire
B		Usage du spinnaker Interdit
O+B		Un Ris + Foc obligatoire + Usage du spi Interdit

D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un zodiac organisation.

7 PROGRAMME DES COURSES ET FORMAT DE L'ÉPREUVE

7.1 Programme général :

Samedi 30 mai:

9h00 à 10h00 : Confirmation des inscriptions et pesée des équipages.

10h00 : Briefing et tirage au sort des bateaux.

11h00 : Premier signal d'avertissement, une ou plusieurs courses à suivre, Rotations des équipages (l'horaire vous sera communiqué à terre le jour même).

Dimanche 31 mai:

9h00 : Briefing et tirage au sort des bateaux.

10h00 : Premier signal d'avertissement, une ou plusieurs courses à suivre, Rotation des équipages (l'horaire vous sera communiqué à terre le jour même).

Aucun signal d'avertissement ne sera donné après 16h00.

7.2 Format de l'épreuve.

Dans la phase de qualification, les bateaux seront répartis en groupes A, B, C et D. Les répartitions dans les groupes sont données en Annexe de ce document.

La phase qualificative se déroulera en 6 Ronds :

Rond 1 : Groupes A et B	Rond 3 : Groupes A et C	Rond 5 : Groupes A et D
Rond 2 : Groupes C et D	Rond 4 : Groupes B et D	Rond 6 : Groupes B et C

A l'issue du rond 6, les équipages seront affectés dans les flottes de la phase finale, sur la base de leur rang dans la phase de qualification. Les 6 premiers, en rond OR et les 6 suivants en rond ARGENT. Les équipages devront suivre les instructions concernant les rotations et signaler immédiatement les éventuels problèmes techniques : aucune demande de réparation ne pourra être acceptée sur la base d'un problème technique sur le bateau (casse ou absence de matériel) en dehors du cadre de cette procédure et du délai acceptable prévu.

8 ZONES DE COURSE

Les parcours prévus en annexe seront mis en place dans la baie de Bourgneuf.

Canal VHF 72.

9 LES PARCOURS Cf. Annexe Parcours

10 MARQUES

La marque de départ : cylindrique de couleur « JAUNE »

La marque N°1 : cylindrique de couleur « JAUNE »

La marque N°2 : cylindrique de couleur « JAUNE »

La marque N°3A : conique « NOIRE »

La marque N°3B : conique « NOIRE »

La marque d'arrivée : cylindrique « ORANGE »

Marque de remplacement en cas de changement de parcours Bouée conique de couleur **ROUGE**

11 LE DEPART

Signaux	Pavillons et signaux sonores	Temps avant le départ
Parcours	Flamme 1 ou 2	Au plus tard au signal d'avertissement
Avertissement	J 80 + un signal sonore.	3 minutes
Préparatoire	Pavillon P ou U ou Noir + signal sonore	2 minutes
Une minute	Amenée du pavillon préparatoire + signal sonore long	1 minute
Départ	Amenée du pavillon J 80 + signal sonore	0

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.

11.2 Un bateau qui ne prend pas le départ **au plus tard 2 minutes** après son signal de départ sera classé **DNS** ou **si les équipages sont absents à l'heure et à l'endroit de la rotation**. Ceci modifie la règle A4 et A5.

12 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

12.1 Avant le signal d'avertissement d'une course ou dans la minute suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau doit arborer ostensiblement le pavillon BLANC fourni, pour signaler une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ. **Il doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du CC et y rester, sauf indication autre.**

12.2 11.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du CC.

12.3 11.3 Après le signal d'avertissement d'une course, une course ne sera pas retardée ni annulée en raison d'une avarie, sauf si le signal d'avarie a été envoyé comme requis par l'IC 11.1.

12.4 11.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après le signal d'avertissement ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

13 CHANGEMENT DE PARCOURS

13.1. Changement de position de la marque N°1 marque AU VENT

Les changements de parcours seront faits en mouillant une **bouée conique orange de remplacement**.

La marque N°2 ne sera plus une marque de parcours.

13.2. Signaux de changement de parcours seront ceux définis dans la RCV 33

13.3. Au cas où une marque 3A ou 3B manquerait, la marque restante devra être contournée en la laissant à bâbord.

Lors d'un changement de parcours signalé à une marque, la géométrie du parcours sera conservée. Les L'ARRIVÉE

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

14 TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITE

14.1 14.1 Les temps sont les suivants :

Classe	Temps cible
Toutes	12 à 15 minutes

14.2 14.2 Les bateaux ne finissant pas 5 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

14.3 14.3 Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 60.1).

15 SYSTEME DE PÉNALITÉ

L'arbitrage se faisant sur l'eau, l'annexe UF s'appliquera (voir annexe).

16 CLASSEMENT

16.1 Une course validée pour chaque flotte est exigée pour constituer un classement. Toutes les courses seront prises en compte pour le classement.

16.2 Si, à la fin de la phase de qualification, les bateaux d'une flotte sont classés avec plus de courses que l'autre, les points de la ou des 1ères courses de la flotte ayant effectué le plus de courses seront retirés de sorte que tous les bateaux aient le même nombre de courses pris en compte.

16.3 Le système de Points à Minima A4 s'appliquera. Pour la phase de qualification, la règle A5 est modifiée de sorte que les points attribués seront basés sur le nombre de bateaux assignés à la plus grande flotte.

16.4 Le score d'un bateau dans la série sera le total des scores de ses courses de la phase de qualifications, validées dans sa flotte et de ses courses de la phase finale. Les différentes flottes de la phase finale n'ont pas besoin d'avoir validé le même nombre de courses.

16.5 Les bateaux du rond or seront classés devant les bateaux du rond argent, que les ronds or et argent aient pu se courir ou non.

16.6 Un bateau DNC, DNS, OCS, UFD, BFD, NSC, DNF, RET, DSQ recevra 7 points. Cela modifie la RCV A4.2.

17 DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ

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) aussi bien avant, pendant, qu'après la régate.

18 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

19 PRIX

19.1 Le premier équipage "club" gagnera son inscription à la **Ligue Nationale de voile 2026** (qui aura lieu à l'APCC du 15 au 18 octobre). Un équipage "club" est un équipage ayant au minimum 75% de l'équipage licencié dans le même **club de la façade atlantique**.

20 ARBITRES DESIGNES :

Chief Umpire : Mathieu RICHARD

Présidente du Comité de Course : Hélène PRUD'HOMME BESSON

21 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Contacts :

CN PORNIC : 02.40.82.34.72

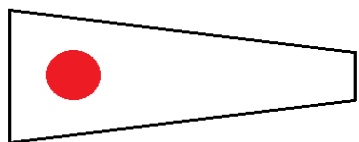
SARAH : infos@cnpornic.com

ANNEXE PARCOURS

Les marques 1, 2 et 4 sont à laisser à bâbord.

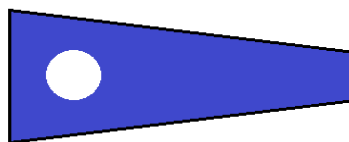
A la porte 3A/3B, La bouée 3B est à laisser à bâbord ET la bouée 3A à tribord.

Parcours 1 (1 tour) : Flamme 1

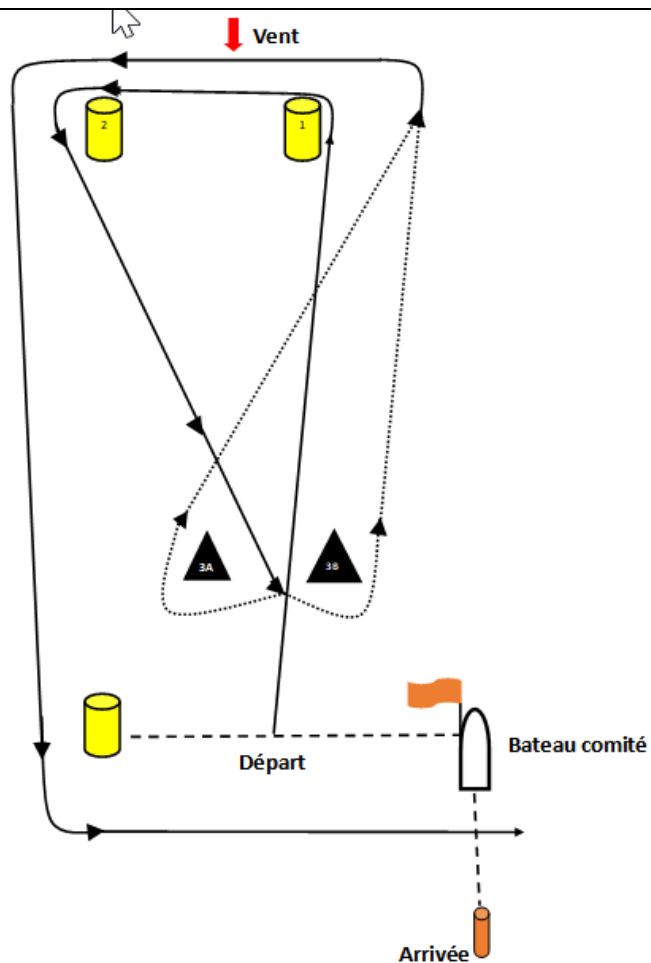
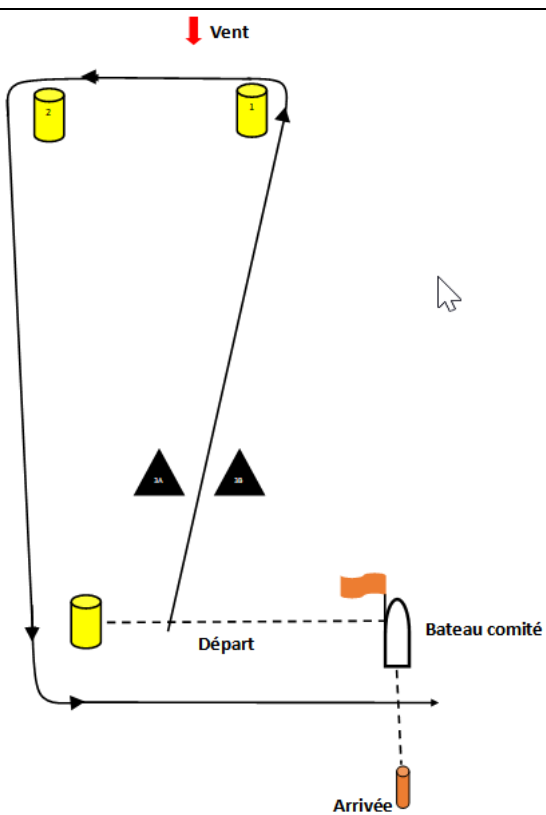


Départ, 1, 2, 4, Arrivée

Parcours 2 (2 tours) : Flamme 2



Départ, 1, 2, 3A/3B, 1, 2, 4, Arrivée



Les courses en flotte jugées sur l'eau doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les courses seront jugées sur l'eau. Les modifications de règles en UF1 ont été approuvées par World Sailing selon la réglementation 28.1.5(b), à la condition que seules les options proposées soient utilisées. Cette annexe s'applique uniquement quand il y est fait référence dans l'avis de course et qu'elle est disponible pour tous les concurrents.

UF1 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS, AUX REGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET A LA REGLE 70

UF1.1 Ajouter à la définition de *Route normale* : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une *route normale* ».

UF1.2 Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1 :

7 DERNIER POINT DE CERTITUDE

« *Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.* »

UF1.3 La règle 14 Eviter le contact est modifiée comme suit :

14.1 Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent imposer une pénalité en points sans instruction selon le guide prévu en 14.2.

14.2

Niveau A Dommage Mineur	- La valeur, l'aspect général ni le fonctionnement normal du bateau ne sont significativement modifiés	Le bateau peut continuer à courir même si quelques travaux de surface peuvent être nécessaires après l'épreuve. Nécessite normalement moins d'une heure de travail	Pas de point de pénalité
Niveau B Dommage	- L'aspect général et/ ou la valeur du bateau sont modifiés	Le dommage n'empêche pas l'utilisation normale du bateau dans cette course même si quelques travaux (provisoires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait pas normalement prendre plus de trois heures.	1 point de pénalité
Niveau C Dommage Majeur	- L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être affectée.	Le bateau devra être réparé avant de pouvoir courir de nouveau. Nécessite plus de trois heures de travail.	Pénalité à la discrétion de l'umpire

Si les plusieurs bateaux enfreignent RCV 14, ils devraient tous être pénalisés en points. Si un concurrent demande à être entendu après avoir reçu une pénalité en points, le jury peut infliger (durant l'instruction) une pénalité plus importante.

Prélèvement sur la caution pour Dommages

L'évaluation du dommage ne sert qu'à fixer la pénalité et n'a aucune relation avec le montant de la retenue sur la caution du concurrent. La pénalité sera basée sur l'évaluation du dommage faite sur l'eau. Cette pénalité en points, donnée sur l'eau, ne sera pas modifiée même si une évaluation différente, que ce soit en plus ou en moins, du dommage est réalisée ensuite après une inspection plus approfondie du bateau

UF1.4 Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont requis, en plus des appels à la voix:

- (a) pour place pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent, et
- (b) pour «Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.

UF1.5 La règle 70 est supprimée.

UF1.6 Règles expérimentales

- (a) La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :

Place à la marque Place pour un bateau pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

Cependant, la *place à la marque* pour un bateau ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf s'il est *engagé* à l'intérieur et *au vent* du bateau tenu de donner la *place à la marque* et s'il *pare* la *marque* après son virement.

- (b) La règle 17 est supprimée.

UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES REGLES

UF2.1 La règle 28.2 est modifiée comme suit :

28 EFFECTUER LA COURSE

28.2. *Un bateau peut corriger toute erreur commise en effectuant la course, tant qu'il n'a pas contourné la marque suivante ou coupé la ligne d'arrivée pour finir.*

UF2.2 La règle 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est en course, ni l'équipage ni une quelconque partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une marque de départ avant de prendre le départ, une marque qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une marque d'arrivée après avoir fini. De plus, pendant qu'il est en course, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une marque.

UF2.3 Les règles P1 à P4 ne s'appliquent pas.

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES SUR L'EAU

UF3.1 Dans cette annexe, une « pénalité » signifie ce qui suit :

Une pénalité d'un tour est effectuée conformément à la règle 44.2.

UF3.2 La première phrase de la règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est en course (sauf la règle 14 quand il a causé dommage ou blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant, quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 »

UF3.3 Réclamations sur l'eau par des bateaux et pénalités

- (a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Proteste » **et lever ostensiblement un bras**, à la première occasion raisonnable. Il doit baisser le bras avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'umpire.
- (b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

UF3.4 Pénalités et réclamations à l'initiative d'un umpire

- (a) Quand un bateau
- (1) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
 - (2) enfreint la règle 42,
 - (3) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
 - (4) enfreint délibérément une règle,

- (5) commet une infraction à la sportivité, ou
- (6) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,
- (7) enfreint la règle de la limitation d'utilisation du bout dehors
- (8) enfreint une règle d'utilisation des bateaux
- (9) enfreint la règle 49 sur la position de l'équipage
- (10) ne respecte pas la règle UF2.1 (règle 28.2), un umpire doit le disqualifier selon la règle UF3.5(c),

un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. L'umpire peut imposer une pénalité ou plus, chacune d'entre elles étant signalée conformément à la règle UF3.5(b), ou le disqualifier selon la règle UF3.5(c), ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire. Si un bateau est pénalisé selon la règle UF3.4(a)(5) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée,

- (b) Un umpire qui décide, en se basant sur sa propre observation ou sur un rapport reçu de quelque source que ce soit, qu'un bateau peut avoir enfreint une règle, autre que la règle UF3.6 ou que la règle 28 ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.3. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »

un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ». L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas

un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.

UF3.6 Pénalités imposées

- (a) Un bateau pénalisé selon la règle UF3.5(b) doit effectuer une pénalité.
- (b) Un bateau disqualifié selon la règle UF3.5(c) doit quitter rapidement la zone de course.

UF4 ACTIONS DU COMITE DE COURSE

UF4.1 Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents sur le tableau à l'arrière du bateau du comité de course de l'ordre d'arrivée de la course.

UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

UF5.1 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un umpire.

UF5.2 Un bateau ayant l'intention de

réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),

réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommages ou blessure, ou

demande réparation

doit informer le comité de course de la façon suivante :

hélér le comité de course à l'arrivée ou au plus tard 2 minutes après son arrivée.

UF5.3 Le temps limité défini dans la règle UF5.2 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.9, UF5.10 et UF5.11 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

UF5.4 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.3.

UF5.5 La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées.

La règle 62.1(a) est supprimée.

UF5.7 Les trois premières phrases de la règle 64.2 sont modifiées comme suit : « Quand le jury décide qu'un bateau qui est *partie* dans une instruction de réclamation a enfreint une règle, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification, et il peut prendre tout autre arrangement pour les résultats qu'il considère équitable. Si un bateau enfreint une *règle* quand il n'est pas *en course*, le jury doit décider s'il appliquera une pénalité dans la course la plus proche dans le temps à cet incident ou s'il prendra tout autre arrangement ».

UF5.8 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.

Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.

Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.

Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a pas affecté le résultat de la course, il peut imposer une pénalité en points ou en fraction de points ou prendre tout autre arrangement qu'il considère comme équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.

Si le jury pénalise un bateau conformément à la règle UF5.7 ou si une pénalité standard est appliquée, tous les autres bateaux seront informés de la modification du score du bateau pénalisé.

UF5.9 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.

UF5.10 Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à la règle UF3.6 ou à la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), ou la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF5.11 Le comité technique réclamera contre un bateau seulement selon la règle 60.4 quand il décide qu'un bateau ou un équipement personnel ne respecte pas les règles de classe, la règle 50, ou les règles des réglementations d'équipement de l'épreuve, si elles existent. Dans ce cas, le comité technique doit réclamer.

UF5.12 La règle 66.2 est modifiée comme suit « Une partie dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».

ANNEXE COMPOSITION DES GROUPES

La répartition dans les groupes a été faite sur la base des classements dans les championnats régionaux, pour les nouveaux aquitains, et ligériens et par tirage au sort pour les équipages bretons.

Groupe A			
Groupe B			
Groupe C			
Groupe D			

ANNEXE REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Les règles de classe ne s'appliquent pas.

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, d'éventuelles variations ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

2. ARTICLES ET ACTIONS INTERDITES

Sauf en cas d'urgence ou pour éviter un dommage ou une blessure, ou en cas de consigne différente d'un arbitre ou d'un membre de l'AO, les actions suivantes sont interdites :

2.1 Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.

2.2 L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.

2.3 Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité de Course.

2.4 Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.

2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.

2.6 Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.

2.7 Enlever un bateau de son emplacement à quai ou de son mouillage sans avoir acquitté le règlement de la caution demandée ou sans avoir l'autorisation du CC, pendant les jours de courses, alors que la flamme Aperçu est envoyée à terre.

2.8 Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.

2.9 Non utilisé.

2.10 Mettre des pennons sur le spinnaker.

2.11 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

2.12 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.

2.13 Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.

2.14 Utiliser un winch pour régler la grande écoute, le pataras ou le halebas.

2.15 Non utilisé.

2.16 Non utilisé.

2.17 Non utilisé.

2.18 Non utilisé.

2.19 L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas et montres.

2.20 Non utilisé.

2.21 Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.

2.22 Non utilisé.

2.23 L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.

2.24 Non utilisé.

2.25 Non utilisé.

2.26 Non utilisé.

2.27 Une infraction à l'IC 2.23, ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des umpires selon l'annexe UF. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

3.1 Embarquer les équipements suivants :

(a) Les principaux outils,

(b) ruban adhésif,

(c) bouts (élastiques ou, sinon, de 4 mm de diamètre ou moins),

- (d) marqueurs,
- (e) matériel pour pennons
- (f) montre, chronomètres et compas à main,
- (g) manilles et manillons,
- (h) velcro,
- (i) chaise de calfat,
- (j) pavillons de remplacement,

3.2 Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :

- (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent,
- (b) fixer les pennons,
- (c) empêcher que les voiles ne soient endommagées ou tombent par-dessus bord,
- (d) marquer les repères de réglage,
- (e) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés,
- (f) pour faire les signaux requis par l'Annexe UF3.3.

3.3 Limitation sur le bout-dehors : *Après le signal d'avertissement, le bout-dehors ne devra pas être sorti tant que le bateau ne sera pas sur une route à plus de 90° du vent réel et devra être rentré à la première occasion raisonnable quand le spinnaker n'est plus manipulé. Le bout dehors ne peut être sorti que quand le spi est en cours d'envoi, est hissé ou en cours d'affalage. L'envoi du spi est interdit sur le bord de dog leg entre les marques 1 et 2.*

Une infraction à cette règle ne peut faire l'objet d'une réclamation par un bateau, mais peut faire l'objet d'une action de l'umpire. L'umpire essaiera d'avertir les compétiteurs avant de les pénaliser au cas où le bout-dehors ne serait pas rentré à la première occasion raisonnable.

4. ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

4.1 Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au Comité de Course, même si le dommage ou la perte n'est pas enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des courses ultérieures.

4.2 A la fin de chaque journée de navigation :

- a) plier, ranger les voiles dans les sacs et placer les sacs à leur place, comme demandé,
- b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,
- c) relâcher la tension du pataras.

4.3 A la fin du dernier jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marques.

4.4 Toute demande de modification de l'équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu'une réponse oui/non soit possible.

4.5 Se conformer à toute règle, y compris les limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement.

4.6 Non utilisé

4.7 Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.

Les éléments suivants, non fixés, fournis par l'AO doivent être embarqués à tout moment à leur place pendant la navigation. Toute perte devra être signalée sur le rapport de dommage journalier.

VOILES ET ÉQUIPEMENT DES VOILIERS

Grand voile et jeu de lattes

Foc

Spinnaker

Une manivelle de winch

Une écoute de spinnaker

Deux écoutes de foc

Un stick

ÉQUIPEMENT DE SECURITÉ

(dans un sac étanche fermé dans le coffre tribord, à n'ouvrir qu'en cas de problème de sécurité)

Trois fusées à main rouge

Une lampe torche étanche

Une corne de brume

Des pinoches

Un miroir de signalisation

Pavillon national + N + C

Un feu à retournement

Un extincteur

Une sonde à main

Un livre de bord

(dans le bateau)

Un ou Deux pare battages

5 brassières de sécurité

Un mouillage

Une boule de mouillage et une marque conique

Seau et/ou éponge et/ou écope

Une pompe à main

Ancre et chaîne

Ligne de mouillage