



INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Championnat de Ligue de Bretagne J80 Flotte partagée Grade 5A

Organisé par la SNBSM - 14 mars 2026 – En Baie de Saint Malo

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

1. REGLES L'épreuve est régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV 2025-2028),
- 1.2 Les règlements fédéraux,
- 1.3 Le règlement du championnat de flotte partagée Ligue Bretagne de voile.
- 1.4 En application de la règle expérimentale DR21-04 World Sailing, l'annexe « Umpired Fleet Racing J80 Flotte Partagée » (Arbitrage Direct) spécifique à cette épreuve de championnat, figurant en ANNEXE UF aux présentes IC, s'appliquera.
- 1.5 Les règles d'utilisation des bateaux figurant en ANNEXE UTILISATION DES BATEAUX aux présentes IC
- 1.6 Les règles de classe J80 ne s'appliquent pas.
- 1.7 Quand la règle 20 s'applique, un bateau peut indiquer son besoin de place pour virer ou sa réponse en hélant et/ou par VHF canal 77
- 1.8 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 concurrent.e.s et accompagnateurs.trice 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 participant.e.s.ou accompagnateurs.trice.

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux instructions de course sera communiquée par VHF sur le canal 77 et affichée au tableau officiel au plus tard 1 heure 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.
- 2.2 Conformément à la RCV 90.2(c), des modifications orales aux IC pourront être faites sur l'eau. Elles seront signalées par l'envoi du pavillon K avec trois signaux sonores. Un arbitre ou un membre de l'autorité organisatrice (AO) les communiquera par radio VHF canal 77.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est situé au centre de courses l'ATTERRAGE, situé sur le port des Sablons.
- 3.2 Le PC course est situé à « l'ATTERRAGE » sur le Port des Sablons
- 3.3 Sur l'eau, le comité de course communiquera avec les concurrents sur le canal VHF 77

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

Il ne sera pas fait de signal à terre

6. PROGRAMME DES COURSES

- 6.1a Les équipages sont convoqués le samedi 14 mars 2026 à 08h15 pour pesées et confirmation des inscriptions au centre de courses l'Atterrage au port des Bas Sablons
- 6.1b Les équipages sont convoqués au briefing à 9h00 au centre de courses l'Atterrage

Commenté [1]: changement de canal de course c'est bien ça ?

Commenté [MR2R1]: oui c'est ça.

Commenté [MR3R1]:

- 6.2 Les équipages et bateaux concernés par la première course, selon le tableau d'appariement figurant en ANNEXE sont présents à 9h45 à proximité du bateau du comité de course zone Rance Nord
- 6.3 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore **deux minutes** au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.
- 6.4 L'heure du signal d'avertissement de la première course est 10h
- 6.5 A la fin de chaque course, dès qu'un bateau a fini il se rend sans délai auprès des bateaux-pontons pour la réalisation du changement d'équipage conformément au tableau d'appariement et les nouveaux équipages impliqués dans la prochaine course se rendent sans délai à proximité de la ligne de départ à disposition du comité de course
- 6.6 Il ne sera pas envoyé de signal d'avertissement après 17h.

7. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe est le pavillon J80.

8. ZONES DE COURSE

La zone de courses est située en baie de Saint Malo à proximité de la plage de Bon Secours et du port des Bas Sablons

9. LES PARCOURS

- 9.1 Les parcours sont décrits en **ANNEXE PARCOURS** incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée ou contournée.
- 9.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer.
- 9.3 **Modification en cours de parcours** : Pendant que les bateaux sont en course, le comité de course pourra décider d'une modification du parcours et le signaler à bord d'un bateau du comité de course par l'envoi du pavillon C appuyé de signaux sonores répétitifs. Pour modifier la marque du bord suivant, le signal devra être effectué avant que le premier bateau n'ait atteint la marque terminant le bord en cours. Le comité de course affichera et indiquera alors par VHF canal 77 le nom (et éventuellement la distance et le cap approché) de la marque suivante qui devra être rejointe directement et respectée par les bateaux pour poursuivre le parcours (ceci modifie RCV 33).

10. MARQUES

- 10.1 Les marques sont constituées par des éléments naturels et de balisage présents sur la zone de course et des bouées gonflables.

Les marques matérialisant les parcours seront :

Marques de départ	Marques de parcours	Marques d'arrivée
Bateau avec pavillon orange Bouée tétraédrique orange ou élément naturel ou de balisage.	Bouée tétraédrique orange ou cylindrique jaune ou élément naturel ou de balisage.	Bateau avec pavillon bleu Bouée cylindrique jaune ou cylindrique allongée « frite » verte ou élément naturel ou de balisage.

- 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 mât arborant un pavillon orange sur le bateau viseur à l'extrémité bâbord OU le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.
- 12.2 Procédure de départ : les départs des courses seront donnés en application de la RCV 26 modifiée avec signal d'avertissement 3 minutes avant le départ.

Minutes avant le signal de départ	Signification	Signal sonore	Signal visuel
3 mn	Signal d'Avertissement	Un son bref	Pavillon de Classe envoyé
2 mn	Signal Préparatoire	Un son bref	Pavillon Préparatoire envoyé
1 mn	1 Minute avant départ	Un son long	Pavillon Préparatoire affalé
0	Signal de Départ	Un son bref	Pavillon de Classe affalé

- 12.3 Si une partie quelconque de la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et qu'il est identifié, le comité de course pourra donner son numéro de voile sur le canal VHF 08. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).
- 12.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard **2 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

- 13.1 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.
- 13.2 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).

14. L'ARRIVEE

- 14.1 La ligne d'arrivée sera entre le mât arborant un pavillon bleu à bord d'un bateau du comité de course et le côté parcours de la marque d'arrivée.

15. SYSTEME DE PENALITE

Le système de pénalités est décrit à l'ANNEXE UF

16. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

- 16.1 Le temps cible pour chacune des courses est de 20 mn
- 16.2 Les bateaux ne finissant pas **8 minutes** après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).
- 16.3 Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

17. CLASSEMENT

- 17.1 Deux courses (soit une course pour chaque équipe) doivent être validées pour valider la compétition.
- 17.2 Courses retirées
Seules les courses courues dans une séquence de multiples de deux sont retenues pour les classements des bateaux et donc si un nombre total impair de courses sont réalisées la dernière course doit être retirée. En dehors de ce cas aucune course ne sera retirée.
- 17.3 Le score de chaque équipage sera le total des scores obtenus à chacune de ses courses. Ceci modifie la RCV A.2
- 17.4 Un bateau DNC, DNS, OCS, NSC, DNF, RET ou DSQ fait porter le score de l'équipage correspondant pour la course considérée à 7 points. Ceci modifie RCV A.5

19. REGLES DE SECURITE

- 19.1 Les bateaux sont équipés par l'AO conformément à l'ANNEXE REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX
- 19.2 Chaque équipage doit en outre être équipé sous sa propre responsabilité d'une VHF portable en état de fonctionnement
- 19.3 Le canal VHF utilisé en course est le canal 77
- 19.4 [DP] [NP] Equipements individuels de flottabilité : la règle 40.1 s'applique en permanence.
- 19.5 Lorsque le comité de course envoie le pavillon R avec un signal sonore l'utilisation du spinnaker par les bateaux est interdite

20. EQUIPAGE, REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT [DP]
20.1 EQUIPAGE

- 20.1.a Lors de l'inscription de l'équipage à la compétition, le capitaine d'équipe ou le skipper confirme la constitution de son équipage et doit préciser le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris (4 à 5 équipiers). Rappel : le poids maximum autorisé de l'équipage est 350 kg.
- 20.1.b La liste d'équipage devra être déposée au PC course, au plus tard pendant le briefing du jour. Aucun ajout ou retrait d'équipier en cours de journée ne sera autorisé, sauf en cas d'autorisation exceptionnelle du Comité de Course.

20.2 REMPLACEMENT D'EQUIPIER

Pendant toute la durée de la compétition (de la première course courue jusqu'à la dernière) le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris, ne peut pas être modifié sauf après décision du Comité de Course, suite à une demande justifiée par des circonstances exceptionnelles. Un bateau ne peut pas demander réparation suite à une décision relative aux remplacements d'équipiers.

20.3 REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT

Les règles d'utilisation des bateaux mis à disposition par l'AO sont définies en annexe « Utilisation des bateaux » des présentes IC. Elles doivent être rigoureusement respectées par l'équipage.

21. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles d'utilisation des bateaux définies en annexe.

22. EVACUATION DES DETRITUS [DP]

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

23. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels sont identifiés Par le pavillon ou le guidon « SNBSM »

24. ACCOMPAGNATEURS

- 24.1 [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.
- 24.3 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.
- 24.4 [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent avoir à bord :
- Des gilets de sauvetage (mini 50N) portés en permanence par toutes les personnes 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
 - Les obligations découlant de la Division 240 quant aux dispositifs de coupe circuit en cas de chute doivent être respectées

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, les obligations liées au RIPAM notamment celles portant sur les priorités en chenaux étroits et voies d'accès. Les bateaux accompagnateurs sont en triple veille VHF 16, 77 (canal comité de course) et 12 (Saint Malo Port)

25. PRIX

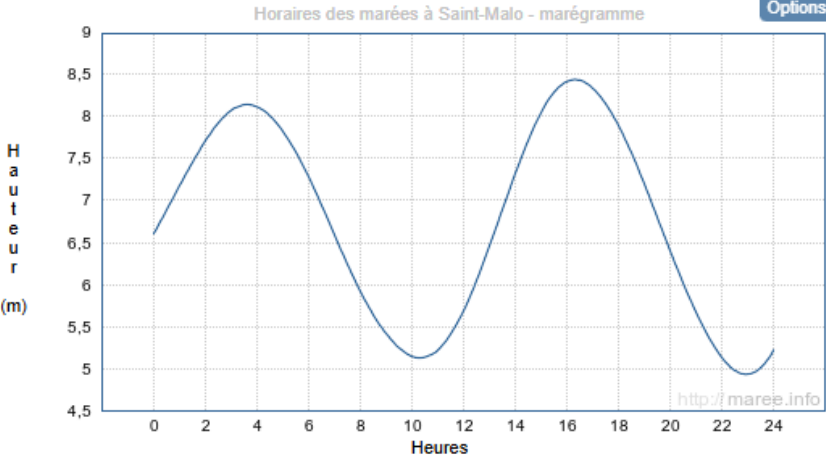
Des prix seront décernés aux 3 premiers équipages lors de la proclamation des résultats au centre de courses l'Atterrage à 18h à l'issue des régates

ARBITRES DESIGNES

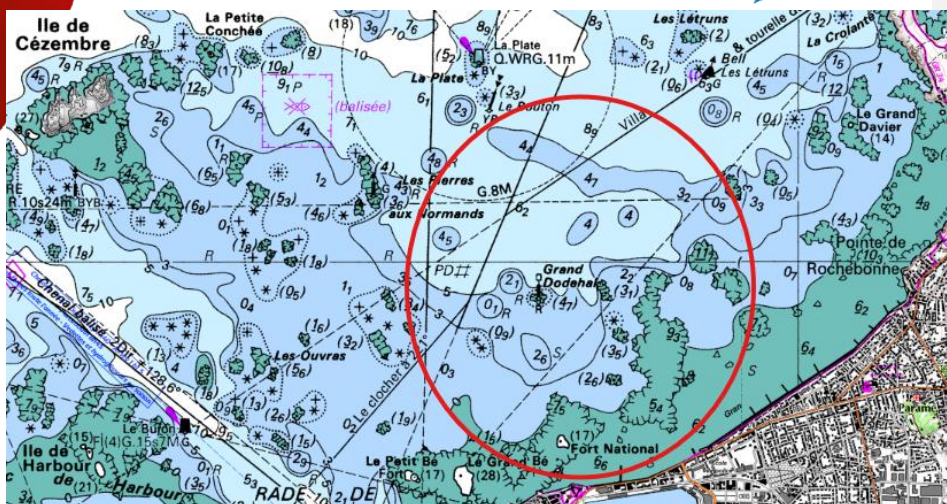
Président du comité de course : Grégoire GALL

Président du jury/Umpire : Sacha DAUNAR

Samedi 14 Mars 2026									
UTC+1 Semaine 11									
48°38' N									
2°00' W									
Lever du soleil : 07h24									
Demier croissant de lune									
Coucher du soleil : 19h10									
	Coeff.	Heure	Durée de la marée	Heure de marée	Hauteur	Marnage	1/12	1/4	1/2
PM	28	03h37							
BM		10h17	06h40	01h06	8,14m	3,00m	0,25m	0,75m	1,50m
PM	35	16h18	06h01	01h00	5,14m	3,30m	0,28m	0,83m	1,65m
BM		22h57	06h39	01h06	8,44m	3,51m	0,29m	0,88m	1,76m
					4,93m				



ANNEXE ZONES DE COURSE



OBSTACLES

Présence de marques spéciales dans la Zone de Courses

Il est signalé la présence dans la zone de course de dispositifs de mesures balisés par des marques spéciales de couleur jaune à voyant en croix de St André aux positions indiquées selon AVURNAV LOCAL BREST 1115/25 :

Catégorie : mise en place temporaire de bouée

TURBIDITÉ SAINT-MALO N°15 Marque : Spéciale Position : 48°39,810'N - 002°03,850'W

TURBIDITÉ SAINT-MALO N°1 Marque : Spéciale Position : 48°37,762'N - 002°01,453'W

TURBIDITÉ SAINT-MALO N°6 Marque : Spéciale Position : 48°38,188'N - 002°02,068'W

TURBIDITÉ SAINT-MALO N°4 Marque : Spéciale Position : 48°38,325'N - 002°02,696'W

TURBIDITÉ SAINT-MALO N°12 Marque : Spéciale Position : 48°38,961'N - 002°02,349'W

Mise en eau de cinq bouées de turbidité dans le cadre des travaux du terminal ferry du Naye.

durée : 2 ans

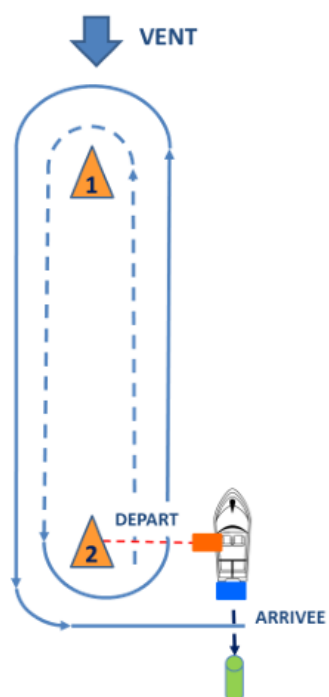
ANNEXE PARCOURS

Description des parcours incluant les angles approximatifs entre les bords, l'ordre de passage des marques et leur côté requis, la longueur indicative des parcours, les portes ou les marques à contourner.

ANNEXE PARCOURS

Parcours n°1 - 1 tour : Départ - 1 - 2 - Arrivée

Parcours n°1 - 2 tours : Départ - 1 - 2 - 1 - 2 - Arrivée



ANNEXE UF
UMPIRED FLEET RACING / COURSE EN FLOTTE JUGEE SUR L'EAU
Championnat de Flotte Partagée Bretagne – Etape 5 – 14/03/2026

Version : Mai 2025

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 20.3(d)(ii), à la condition que seules les options proposées soient utilisées et que l'épreuve ou l'étape respecte les limites suivantes :

1. Taille maximale de la flotte : 25 bateaux
2. Ratio maximal bateaux umpire/bateaux : 1:5, le ratio recommandé étant de 1:3, notamment pour l'arbitrage d'une flotte de performances égales ou lorsqu'une configuration de parcours répartit une flotte sur une zone étendue.
3. Si une autorité organisatrice souhaite utiliser l'annexe UF lorsque la taille maximale de la flotte ou le ratio maximal dépasse ces limites, elle doit obtenir l'approbation préalable de la CCA. Les demandes doivent être envoyées à : cca@ffvoile.fr

Ces limites s'appliquent au nombre de bateaux de la flotte au départ de l'épreuve ou de l'étape. Une autorité organisatrice ou un comité de course ne manipulera pas intentionnellement l'épreuve ou l'étape afin de contourner ces limites.

Une autorité organisatrice dont la flotte dépasse ces limites peut choisir d'utiliser l'annexe semi direct. Les instructions de course standard à cet effet sont disponibles sur www.sailing.org/racingrules et <https://arbitrage.ffvoile.fr/>

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 à la règle 2 : « En course, un bateau n'est pas obligé d'effectuer une pénalité à moins qu'un umpire lui ait signalé une pénalité à faire. »

UF1.3 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. »

UF1.4 Renuméroter le texte de la règle 14 en 14.1 et ajouter

14.2 En cas de contact ayant causé un dommage, ou si les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent, sans instruction, imposer une pénalité en points à tout bateau impliqué dans l'incident. **La pénalité minimum à appliquer dans ce cas est de 2 points ou plus** selon le tableau ci-dessous :

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	2 points 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 (provisaires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait pas normalement prendre plus de trois heures.	3 points 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 du jury

14.3 En cas de contact entre les coques ou les gréements, les umpires peuvent, sans instruction, imposer **une pénalité en points de 1 point** à un bateau qui a été pénalisé dans l'incident. De plus, les umpires peuvent également imposer **une pénalité en points de 0,5 point à d'autres bateaux** s'ils estiment que ces bateaux ont contribué au contact.

UF1.5 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.

UF1.6 La règle 70.1 est remplacée par : Une partie à une instruction peut seulement faire appel d'une décision du jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis, en vertu de la règle 69, qu'à l'autorité nationale, sauf lorsque la règle 70.3 s'applique.

UF1.7 La règle 70.2 est supprimée.

UF1.8 Règles expérimentales

(a) La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :
Place à la marque *Place* pour un bateau pour naviguer pas plus loin que sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

(b) La règle 17 est supprimée.

UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES RÈGLES

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*.

UF3 RÉCLAMATIONS ET PÉNALITÉS SUR L'EAU

UF3.1 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 un dommage sérieux ou une blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant,

- (a) 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;
- (b) s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'aban- donner.

UF3.2 La pénalité dans la règle 44.2 est une pénalité d'un tour.

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

1. Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) pour un incident dans lequel il était impliqué ou selon la règle 31 ou la règle 42 en arborant ostensiblement un pavillon Rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation. Il doit affaler le pavillon 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.
2. Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. À 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) commet une infraction à la sportivité, ou
 - (5) ne respecte pas la règle UF3.6,
 - (6) enfreint une règle d'utilisation des bateaux listée dans la règle 2.21 de l'annexe 5
 - (7) enfreint l'IC 18.6
 - (8) enfreint la règle 49

Un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau en lui signalant conformément à la règle UF3.5(b), ou UF3.5(c). 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 60.1. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

(c) Lorsqu'un bateau ne se conforme pas à la règle UF2.1 (règle 28.2), un arbitre doit le disqualifier conformément à la règle UF3.5(c).

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
- (b) 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.
- (c) 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 Sur la ligne d'arrivée, le comité de course informera les concurrents des places d'arrivées ou des abréviations de score de chaque concurrent. Après cela, le comité de course enverra rapidement un pavillon B avec un signal sonore. Le pavillon B sera envoyé pendant au moins deux minutes et sera ensuite affalé avec un signal sonore. Si le comité de course modifie le classement suite à une information obtenue sur la ligne d'arrivée pendant l'envoi du pavillon B, il enverra le pavillon L avec un signal sonore. Le pavillon B restera envoyé pendant au moins deux minutes après toute modification.

UF5 RÉCLAMATIONS ; DEMANDES DE RÉPARATION OU DE RÉOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCÉDURES

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

- (a) 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),

(b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommage ou blessure, ou
(c) demander réparation
N'est pas tenu d'arborer un pavillon rouge ou de hâler Protest et il doit en informer le comité de course de la manière suivante : hâler le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B.

UF5.3 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.2

UF5.4 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.

UF5.5 Le comité technique ne réclamera contre un bateau en vertu de la règle 60.1 que lorsqu'il décide qu'un bateau ou un équipement personnel n'est pas conforme aux règles de classe, à la règle 50 ou aux règles du règlement d'équipement de l'épreuve.

UF5.6 Le temps limité défini dans la règle UF5.2 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.4 et UF5.5 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

UF5.7 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.
- Les décisions du jury qui modifient le score d'un ou plusieurs bateaux doivent être communiquées à tous les bateaux.

UF5.8 La règle 60.5 est supprimée et remplacée par : « Quand le jury décide qu'un bateau a enfreint une règle et qu'il n'est pas exonéré, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification (y compris l'absence de pénalité). 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 ».

UF5.9 La règle 63.7(b) est modifiée comme suit « Une partie dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».

UF5.10 La règle 61.4(b)(1) est supprimée.

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 61).

1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de 1500 €.

1.2 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident.

1.3 Chaque skipper est responsable des dommages ou de la perte de son bateau, sauf responsabilité autre déterminée par le jury.

1.4 COMBINAISON DE VOILES POSSIBLE

En l'absence de pavillon spécifique, sont autorisés Grand-voile haute + Foc + Spi

Pavillon R : spi interdit

1.5 Le Comité de Course décidera des bateaux utilisés pour chaque course et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, le skipper ayant eu l'attribution de ce bateau utilisera temporairement un autre bateau.

1.6 Le Comité de Course peut autoriser l'utilisation d'un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.

1.7 AVARIE ET TEMPS POUR REPARER

1.7.1 Avant l'envoi du pavillon orange d'une course ou dans les 3 minutes après être monté à bord de son bateau, selon ce qui est le plus tard, un équipage peut arborer un pavillon « Blanc » pour signaler au comité technique sur l'eau une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et réclamer un retard pour le prochain départ qui devra être confirmé au comité de course par le comité technique. Ce bateau doit en informer immédiatement la Commission Technique par VHF en précisant la nature de l'avarie et se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du comité de course et y rester, sauf indication autre de la commission technique.

1.7.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du comité de course / commission technique.

1.7.3 Après l'envoi du signal d'avertissement, une course ne sera ni retardée ni annulée en raison d'une avarie.

1.7.4 Sauf lorsque la RCV 61.4(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après l'envoi du pavillon orange, ne pourra donner lieu à réparation. Ceci modifie la RCV 61. 2.

2. ACTIONS ET ELEMENTS INTERDITS

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 Quitter l'emplacement à quai ou le mouillage sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages, ou sans avoir eu l'autorisation du Comité de course.

2.8 Gruter un bateau sans autorisation expresse du comité de course ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.

2.9 Mettre des pennons sur le spinnaker.

2.10 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

2.11 Effectuer des transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf en cas d'urgence ou pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.

2.12 Régler ou modifier la tension du gréement dormant.

2.13 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border.

2.14 L'utilisation d'instruments électroniques autres que montres.

2.15 Marquer directement la coque, le pont et les cordages avec une encre indélébile.

2.16 Aucun bout, écoute, câble, sangle ou autre matériau ne pourra être accroché aux haubans pour étendre, améliorer, faciliter la position de rappel de l'équipage.

- 2.17 Avoir le bout dehors sorti, sauf lorsqu'on envoie, porte ou affale le spinnaker. Le bout dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker.
- 2.18 Se suspendre aux haubans (bas-haubans compris) au-dessus des ridoirs inférieurs et au pataras pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.19 Une infraction à l'article 2.16, 2.17, ou 2.18 de cette annexe ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des umpires. Ceci modifie la RCV 60.1.
- 2.20 Utiliser un système autre que les écoutes de foc et de grand-voile en tension pour projeter leur corps à l'extérieur.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

3.1 Embarquer les équipements suivants :

- (a) Les principaux outils,
- (b) ruban adhésif,
- (c) bouts ou élastiques de 4 mm de diamètre ou moins, (d) montre, chronomètres et compas à main, (f) manilles et manillons,
- (g) velcro,
- (h) pavillons rouge.

3.2 Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :

- (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent,
- (b) empêcher que les voiles ne soient endommagées ou tombent par-dessus bord,
- (c) marquer les repères de réglage,
- (d) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés.

3.3 Modifier le nombre de brins du palan et/ou de palans de l'écoute de grand-voile.

3.4 Utiliser un cunningham. Celui-ci devra comporter deux brins et être fixé au vit-de-mulet, passer par l'oeillet de la grand-voile prévu à cet effet et passer dans le taquet fixé sur le mât.

3.5 Réparation de fortune, sous réserve d'utiliser le matériel de réparation autorisé et que la réparation soit réalisée en « bon marin » et n'entraîne aucun risque de détérioration supplémentaire.

4. ACTIONS ET ELEMENTS OBLIGATOIRES

4.1 Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au Comité de Course et à la Commission Technique, 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) rincer le bateau, plier et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé, (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,

4.3 A la fin de chaque jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (intérieur et pont), enlever tous les déchets,

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

4.5 fixer les voiles sur le mât au moyen du matériel fourni par l'organisateur,

4.6 Régler les voiles d'avant en utilisant uniquement l'écoute utilisée pour régler la voile,

4.7 En cas de réparation de fortune, il est obligatoire d'avertir aussitôt que possible et avant la course suivante la commission technique pour une remise en conformité.

4.8 Avoir l'arrière des cuisses en contact avec la coque du bateau en position de rappel.