

## INSTRUCTIONS DE COURSE

### CHAMPIONNAT de LIGUE FLOTTE PARTAGEE 2022-2023 ETAPE N°4 25 février 2023 – Les Sables d'Olonne SNSablais – 5A

#### Préambule :

#### **PARTIR DU PONTON**

Laisser les amarres au ponton.

- Si vous êtes au près dans le chenal, préparez-vous à hisser la grand-voile.
- Si vous êtes plutôt au vent arrière, préparez-vous à dérouler la voile d'avant. Dirigez le bateau vers le chenal, donnez-lui de l'élan.

#### **RENTRE AU PORT**

- Si vous êtes plutôt au près dans le chenal, préparez-vous à rouler la voile d'avant après avoir franchi l'entrée du port.
- Si vous êtes plutôt au vent arrière, préparez-vous à affaler la grand-voile, après avoir franchi l'entrée du port.

#### **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 :

En ce qui concerne les bateaux du SNSablais, ils 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 régata sera régie par :  
 Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile 2021-2024,  
 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 Ligue Flotte Partagée 2022-2023,  
 L'avis de course et ses avenants,  
 Le règlement intérieur du SNSablais.
- 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 au club House de Port Olona**. Ils seront également mis en ligne à l'adresse : <https://sportsnautiquessablais.com>.

## 3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Les modifications aux instructions de course et au programme et toutes les notifications seront affichées au secrétariat du club. Cet affichage tiendra lieu de notification officielle écrite pour chaque concurrente, laquelle 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.
- 3.2 Toute modification au programme sera notifiée aux concurrents avant la régata suivante. Des modifications sur l'eau seront indiquées par l'utilisation du **3<sup>ème</sup> substitut**. 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 **devant les locaux du club à Port Olona**.
- 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 :

### PAVILLONS - COMBINAISON DE VOILES À UTILISER

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

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

## 6 PROGRAMME DES COURSES ET FORMAT DE L'ÉPREUVE

- 6.1 Programme général : **Samedi 25 février** :  
 8h30 à 9h15 : Confirmation des inscriptions.  
 9h30 : Briefing obligatoire pour tous les skippers et tirage au sort.  
 10h30 : Mise à disposition, une ou plusieurs courses à suivre.  
 Rotation des équipages poule A, poule B (l'horaire vous sera communiqué le jour même).
- 6.2 Aucun signal d'avertissement ne sera donné après 17h00.

### 6.3 Format de l'épreuve.

Dans la phase de qualification, les bateaux seront répartis en poules A et B par tirage au sort.

(a) Les bateaux seront repartis en phase finale, sur la base de leur rang dans la phase de qualification. Les 1<sup>ers</sup> et 2<sup>èmes</sup> de chaque poule et le meilleur 3<sup>ème</sup> se qualifient en rond OR et les 4<sup>èmes</sup> et 5<sup>èmes</sup> et le moins bon 3<sup>ème</sup> en rond ARGENT. En cas d'égalité parfaite entre les 2 équipages classés 3<sup>ème</sup>, l'équipage qualifié en rond OR sera désigné par tirage au sort, l'autre rejoindra le rond ARGENT.

(b) 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.

### 6.4 En cas de météo défavorable prévue pour le samedi 25 février, l'AO se réserve la possibilité de reporter l'épreuve au dimanche 26 février. Dans ce cas l'AO mettra tout en œuvre pour prévenir les équipages dans les meilleurs délais.

## 7 ZONES DE COURSE

Les parcours prévus en annexe seront mis en place au large de la sortie du port Olona ; **Canal VHF 72**.

## 8 LES PARCOURS Cf. Annexe Parcours

## 9 MARQUES Cf. Annexe Parcours

## 10 LE DEPART

10.1 Les départs des courses seront donnés avec le signal d'avertissement envoyé 3 minutes avant le signal de départ.

Signaux	Pavillons et signaux sonores	Temps avant le départ
Parcours	Flamme 1 ou 2	Au plus tard au signal d'avertissement
Avertissement	<b>Pavillon SNS</b> + 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 <b>pavillon SNS</b> + signal sonore	0

10.2 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.

10.3 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.

## 11 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

11.1 Avant le signal d'avertissement d'une course ou dans la minute suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après le changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer ostensiblement un pavillon blanc 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 resté, sauf indication autre.**

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

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.

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).

## 12 CHANGEMENT DE PARCOURS

Lors d'un changement de parcours signalé à une marque, la géométrie du parcours sera conservée. Les couleurs des marques resteront identiques.

**13 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 Les temps sont les suivants :

Classe	Temps cible
Toutes	12 à 15 minutes

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 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, DNF, NSC, RET, DSQ recevra 6 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 régates.

**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 DÉSIGNATION DU CORPS ARBITRAL**

Chief Umpire : **Philippe SAUTERON**

Présidente du Comité de Course : **Thomas ROMONT**

**20 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

Contacts:

**SNSablais** 02 51 21 63 00

Portable Philippe LAUNAY 06 95 24 47 50

## ANNEXE PARCOURS

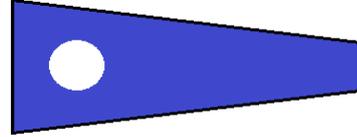
Les marques 1, 2 et 3 sont à laisser à bâbord.

Parcours 1 (1 tour) : Flamme 1

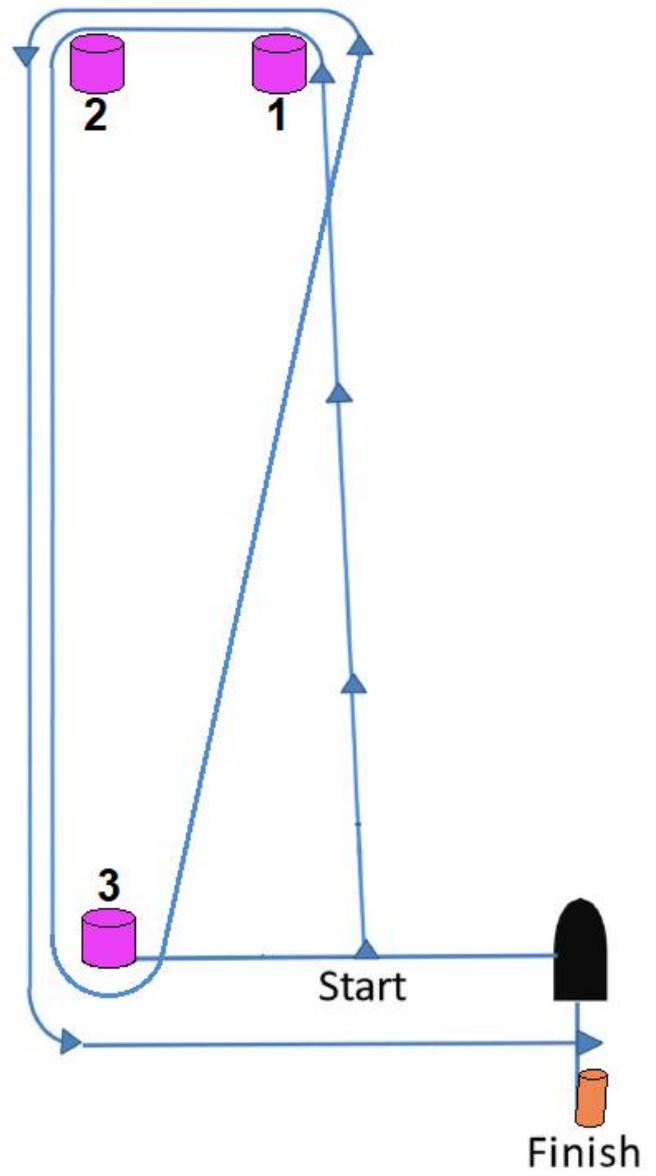
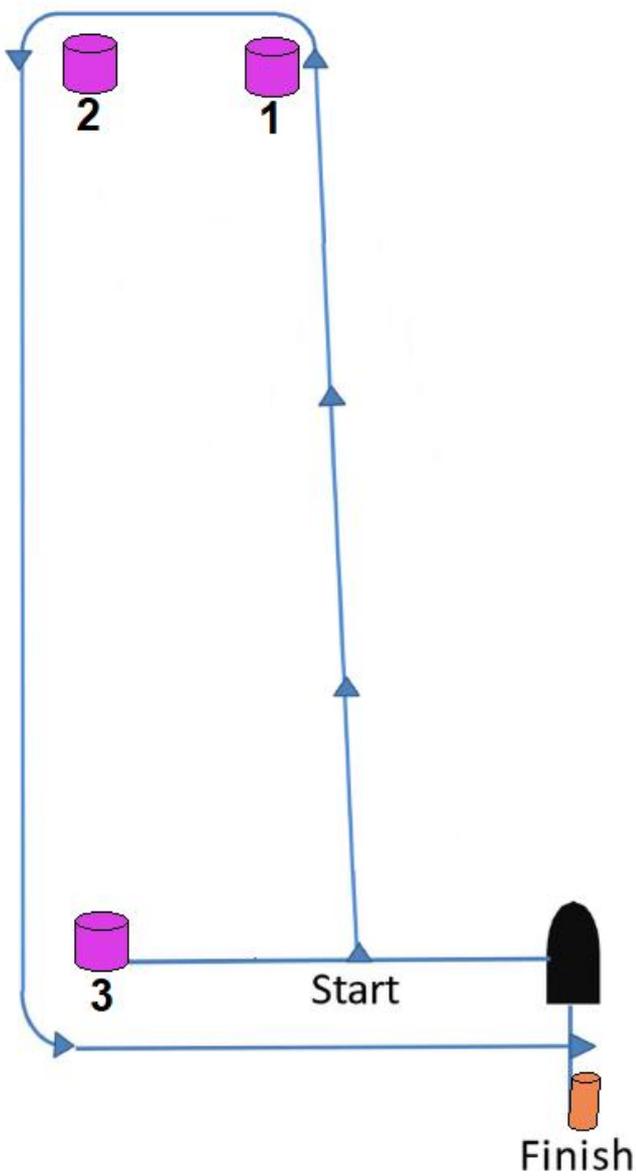


Départ, 1, 2, 3, Arrivée

Parcours 2 (2 tours) : Flamme 2



Départ, 1, 2, 3, 1, 2, 3, Arrivée



## ANNEXE UF

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 <b>A</b> - 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>B</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 <b>C</b> - 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:

- pour place pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent, et
- 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 actionsupplémentaire selon la règle 60.3. Cependant, il n'informer 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 :

- (a) un pavillon vert 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 Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents 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'absenced'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 dommages ou blessure, ou
  - (c) demander réparation
 doit informer le comité de course de la façon suivante :  
 héler 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

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (d) 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.
- (e) 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 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 Utiliser une ligne de ris comme bordure

2.17 Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs.

2.18 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.

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) au-dessus des ridoirs inférieurs 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 2.22, 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 du jury sur l'eau. Le jury 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 ramener les au local du club,
  - 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.

## **LISTE D'ÉQUIPEMENT**

*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*