



FFV-PS-CFE Flotte Partagée Habitable 2026 Instructions de Course

**CHAMPIONNAT DE FRANCE JEUNES
SOLITAIRE EQUIPAGE
FLOTTE PARTAGEE HABITABLE
MARTIGUES**

23 au 27 août 2026

**INSTRUCTIONS DE COURSE
FLOTTE PARTAGEE HABITABLE**

Autorité organisatrice :

L'autorité organisatrice (AO) est le Cercle de Voile de Martigues, en accord avec la Fédération Française de Voile.

Cercle de Voile de Martigues :

18 Bd du Tourret de Vallier

13500 MARTIGUES

Tel : 04 42 80 12 94

Email : club@cvmartigues.net

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.

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

La mention [SP] (pénalité standard) s'applique à une règle des IC pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée par un comité sans instruction.

1 REGLES

L'épreuve est régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- 1.2 Les règlements fédéraux,
- 1.3 Le règlement intérieur du CV Martigues et en particulier l'interdiction de fumer dans l'enceinte du club.
- 1.4 L'Annexe UF « CFJSE Flotte Partagée Habitable », en annexe de ces IC.
- 1.5 En complément des RCV modifiées dans l'annexe UF « CFJSE Flotte Partagée Habitable », ajouter une nouvelle règle 41(e) / « Aide extérieure » : de l'aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération.
- 1.6 Les règles d'utilisation des bateaux (applicables également lors des courses d'entraînement).
- 1.7 Les règles de classe ne s'appliqueront pas.
- 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 concurrents, aux concurrentes, aux accompagnateurs et aux accompagnatrices 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 participants, participantes, accompagnateurs ou accompagnatrices. Un concurrent, une concurrente, un accompagnateur ou une accompagnatrice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69.
- 1.9 **(DP)** Identification des 3 premiers aux classements généraux
Les trois bateaux avec le meilleur classement général devront, quand ils sont en course, à partir du mardi 25 août :
 - (i) Porter, à partir du départ sur l'eau et jusqu'au retour à terre le lycra suivant : Premier/Jaune – Deuxième/Bleu – Troisième/Rouge. Les lycras seront fournis par l'AO et distribués au briefing. Les lycras seront rendus le soir à l'AO.

2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux IC sera publiée au plus tard une 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 3^{ème} substitut avec trois signaux sonores. Un arbitre ou un membre de l'autorité organisatrice (AO) les communiquera à chaque équipage qui devra accuser réception.

3 COMMUNICATION AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront publiés sur le site officiel du championnat : <https://umbraco.ffvoile.fr/championnats-de-france-jeunes/cfe-infos-sur-lepreuve/cfe-tableau-officiel/>
- 3.2 Le PC course est situé au Cercle de Voile de Martigues.
- 3.3 En cas de panne du site internet, les IC seront publiées selon la prescription fédérale sur un tableau dont l'emplacement est sur le village du CF Jeunes.
- 3.4 Toutes les questions des concurrents relatives aux règles d'utilisation des J70 devront être posées **par écrit et déposées auprès du secrétariat du jury au plus tard le lundi 24 août 2026 avant 07h30.**

4 [CODE DE CONDUITE

Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des officiels.

5 SIGNAUX FAITS A TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés au mât identifié **par une flamme VERTE** situé devant le club.
- 5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.
- 5.3 **[NP, DP]** Le départ ponton de chaque groupe et les horaires de départ pour les rotations d'équipages en mer seront, si possible, annoncés au briefing du matin et confirmés par le groupe WhatsApp.

6 PROGRAMME DES COURSES

6.1 Horaires :

Partie 2	Date	Horaires	Programme
	Dimanche 23 août	10h00 / 12h00	Contrôles de Jauge et inscriptions
		14h00 / 17h00	
		18h30	Cérémonie d'ouverture
	Lundi 24 août	08h30	Briefing des coureurs + Sécurité/accompagnateurs et courses à suivre
	Mardi 25 août	08h30	Briefing des coureurs + courses à suivre
	Mercredi 26 août	08h30	Briefing des coureurs + courses à suivre
	Jeudi 27 août	08h30	Briefing des coureurs + courses à suivre
		19h00	Remise des prix

6.2 [DP] La présence du skipper est obligatoire au briefing quotidien. Il peut être représenté par un membre de son équipage ou son coach, si une demande préalable a été faite, et acceptée, par le « PRO Flotte partagée ».

6.3 Le dernier jour de la régate, aucun signal d'avertissement ne sera donné après 16h00.

7 PAVILLON DE CLASSE

7.1 Le pavillon de classe sera comme suit :

Classe	Signe distinctif	Couleur du pavillon
Flotte Partagée habitable	Pavillon de classe J70	logo J70 bleu sur fond blanc

8 ZONES DE COURSE

8.1 La répartition des classes et séries sur les zones de course est définie en « Annexe zones de course ».

8.1.1 La répartition des séries sur les zones de course est définie en « Annexes zones de course ».

8.1.2 Tout changement de zone de course sera annoncé :

- Quand l'Aperçu est envoyé à terre, 30 minutes avant l'affalé de l'Aperçu, ou,
- Quand l'Aperçu est envoyé sur l'eau. Un bateau du comité de course enverra le pavillon L et se déplacera vers la nouvelle zone de course.

8.2 Zone de course :

La zone de course est définie comme la zone s'étendant à 100 mètres au-delà de toute partie du parcours dans laquelle un bateau peut être en course.

8.3 (NP) (DP) Traversée des autres zones de course :

8.3.1 Les bateaux rejoignant ou quittant leur zone de course ne doivent pas pénétrer dans les autres zones de course, ils doivent naviguer à au moins 100m de tout bateau en course.

8.4 L'emplacement des zones de course est défini en annexe ZONES DE COURSE.

9 LES PARCOURS

9.1 Les parcours sont décrits en **annexe PARCOURS** en incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté requis de chaque marque.

9.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer, et, si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours

10 MARQUES

10.1 Les marques de départ, de parcours ou de dégagement, de changement et d'arrivée sont définies en **annexe PARCOURS**.

10.2 En cas d'absence d'une des marques d'une porte et sans possibilité de remplacer cette marque, la marque restante est à contourner en la laissant à bâbord.

10.3 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

10.4 Si un **pavillon blanc avec lettre M noir** est hissé avant la procédure de départ, une **INNER MARK** sera présente sur le parcours. Voir Annexe.

11 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

11.1 Réserve.

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 côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

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

12.3 La RCV 26 est modifiée comme suit :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
3	Envoi du « pavillon de classe J70 »	Un	Signal d'avertissement
2	Envoi pavillon Préparatoire (P ou U ou noir)	Un	Signal préparatoire
1	Affalé pavillon Préparatoire	Un long	Minute
0	Affalé « pavillon de classe J70 »	Un	Signal

12.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 2 minutes après son signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).

12.5 Le comité de course affichera, si possible, les numéros ou les noms de bateaux UFD ou BFD sur le bateau départ avant la course suivante.

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.

13.3 Quand un changement de parcours est signalé à la marque 1, la porte 2S-2P sera remouillée.
Quand un changement de parcours est signalé à la porte 2S-2P, la marque de changement de parcours sera mouillée et devra être laissée à bâbord.

13.4 La position de toute marque autonome pourra être modifiée de plus ou moins 10 degrés et jusqu'à environ 200 mètres au vent ou sous le vent par rapport à la position précédente, sans signaler de changement de parcours (ceci modifie la RCV 33 et Signaux de course).

14 L'ARRIVEE

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

15 SYSTEME DE PENALITE

15.1 Le système de pénalité est défini en **annexe** UF « CFJSE Flotte Partagée Habitable ».

16 [NP] TEMPS CIBLES ET LIMITES

16.1 Le temps cible est de 15 à 20 minutes pour chaque course.

16.2 Les bateaux n'ayant pas fini dans un délai de 10 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF. Ceci modifie les RCV A4, A5 et 35.

16.3 Le temps limite pour finir, pour le premier bateau ayant effectué le parcours, est de **30 minutes**.

17 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

17.1 Une liste des bateaux qui ont été pénalisés sur l'eau pourra être publiée au tableau officiel : <https://jurydecisions.ffvoile.fr/events/Chpt%20de%20France%20Jeunes%20Solitaire%20Equipage%20Part%20202026>

17.2 Les procédures de réclamations et demandes de réparation sont définies en **annexe** UF « CFJSE Flotte Partagée Habitable »

18 FORMAT - CLASSEMENT

19 Le format de l'épreuve sera composé d'une phase de qualification et d'une phase finale. Le détail figure en **annexe** « FORMAT DE L'EPREUVE ».

20 REGLES DE SECURITE

- 20.1** [DP] Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.
- 20.2** [NP] [DP] Obligation de remorquage : pour des raisons de sécurité, un bateau de surveillance peut contraindre un bateau qui n'est plus en course ou qui a abandonné d'accepter une remorque et d'être ramené à terre. Une infraction pourra entraîner une action au titre de la RCV 69.
- 20.3** [NP] [DP] Matériels de sécurité :
Les bateaux seront équipés par l'AO conformément à l'**annexe** « Utilisation des bateaux »
- 20.4** Chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement, pour toute la durée du Championnat.
- 20.5** Les équipements individuels de flottabilité (aide à la flottabilité ou gilet de sauvetage) ne seront pas fournis par l'autorité organisatrice. En conséquence chaque membre d'équipage devra apporter cet équipement individuel de flottabilité, celui-ci devra être en bon état et conforme aux normes de la Division 240.
- 20.6** Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40.
- 20.7** Zone Interdite : La navigation est rigoureusement interdite dans les zones de baignade.

21 REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT

- 21.1** [DP] Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course.
- 21.2** Nombre d'équipiers : 4 ou 5.
- 21.3** Lors de l'inscription du bateau à la compétition, le skipper confirme la constitution de son équipage et doit préciser le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris.
- 21.4** Pendant toute la durée de la compétition le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris, ne peut pas être modifié, sauf après instruction et décision du jury suite à une demande justifiée par des circonstances exceptionnelles.

22 [DP] CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 22.1** Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux instructions de course ou aux règles d'utilisation des bateaux définies en annexe.
- 22.2** [DP] Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

23 [NP] [DP] PUBLICITE DE L'EPREUVE

- 23.1** Les bateaux et leurs équipements étant fournis par l'AO, l'article 20.4.2 du code de publicité de World Sailing s'applique. Chaque bateau sera tenu d'arborer la publicité fournie par l'AO.

24 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| - Bateau comité de course | Flamme VERTE |
| - Bateaux jury | Pavillon jaune JURY |

25 ENTRAINEURS / ACCOMPAGNATEURS

- 25.1** [DP] [NP] Seuls les entraîneurs/accompagnateurs accrédités par leur ligue et l'AO pourront intégrer les zones de course.
- 25.2** [DP] [NP] Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire 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.
Ils ne doivent pas se trouver dans la zone de départ pendant les procédures de départ. La zone de départ est définie comme la zone s'étendant à 50 mètres au-delà de chaque extrémité et sous le vent de la ligne de départ.
- 25.3** [DP] [NP] Les bateaux entraîneurs doivent être identifiés par un sticker. Ceux-ci seront remis aux entraîneurs, accrédités par l'AO à la confirmation de leur inscription.
- 25.4** La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.
- 25.5** [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent avoir à bord :
- Des gilets de sauvetage norme CE (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
 - Un dispositif de coupe circuit en cas de chute qui doit être connecté au pilote tant que le moteur est en marche.

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.

26 [NP] [DP] EVACUATION DES DETRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter de débris dans l'eau. Les débris peuvent être déposés à bord des bateaux officiels, entraîneurs ou accompagnateurs.

27 TITRES DECERNES ET PRIX

27.1 Le titre sera décerné sous réserve d'un minimum de 15 équipages inscrits.

27.2 Si le minimum de 15 inscrits n'est pas atteint, le titre ne sera pas attribué et l'épreuve sera automatiquement requalifiée en Critérium National de Grade 4.

27.3 Les trois premiers équipages recevront respectivement les médailles d'Or, d'Argent et de Bronze.

27.4 Un « prix spécial » des ligues sera décerné sur une action exemplaire d'esprit sportif et de fair-play d'un concurrent, d'un équipage, d'un entraîneur ou d'un bénévole pendant la compétition : <https://umbraco.ffvoile.fr/media/ds2ppdnx/re-glement-prix-des-ligues-2026.pdf>

Arbitres et staff désignés :

PRO général Partie 2: Eric Bournot / Flotte partagée : Claire PRUVOT

Présidente du Comité de course : Claire KOETZEL

Comité de course adjoint : Jean-Christophe COUR

Chief umpire : Philippe MICHEL

Président du Jury : Romain GAUTIER

ANNEXE « FORMAT DE L'EPREUVE »

Le comité de course peut modifier le programme et le nombre de courses maximum de chaque phase. Une Phase peut être interrompue en faveur de l'une des phases suivantes.

1 Phase 1 – Course d'entraînement

- (a) Les équipages seront répartis dans 3 groupes : 1, 2 et 3. La répartition des équipages par groupe sera définie en utilisant toutes les informations disponibles pour juger du niveau sportif des équipages.
- (b) Dans la mesure du possible, les équipages disputeront par groupe une course d'entraînement complète ou réduite, qui ne comptera pas pour le classement général.

2 Phase 2 – Qualifications :

- (a) Chaque groupe (1, 2, 3) disputera chaque jour une ou plusieurs courses.
- (b) 3 courses pour chaque équipage sont nécessaires pour valider cette phase.
- (c) 8 courses maximum par équipage sont programmées pour cette phase.
- (d) L'AO se réserve le droit de modifier ou re-brasser chaque jour les groupes si elle le juge nécessaire.
- (e) Pour effectuer un classement général provisoire, si des équipages ont réalisé un nombre de courses supérieur à d'autres, ces courses ne seront pas comptabilisées.
- (f) Le classement général provisoire d'un équipage sera le total des scores de ses courses en retirant son plus mauvais score, si au moins 4 courses par équipage ont été validées dans cette phase.
- (g) Le classement général provisoire à l'issue de cette phase sera utilisé pour répartir les équipages en 3 groupes approximativement égaux : un groupe « Or », un groupe « Argent » et un groupe « Bronze ». Le groupe « Or » sera celui avec le plus grand nombre de concurrents, si le nombre de participants n'est pas divisible par 3.

3 Phase 3 – Finale :

- (a) Les courses de la phase 2 seront conservées,
- (b) 6 courses maximum par équipage sont programmées pour cette phase.
- (c) Le classement général final d'un équipage sera le total des scores de ses courses en retirant :
 - le plus mauvais score en phase 2 si au moins 4 courses par équipage ont été validées dans cette phase
 - le plus mauvais score en phase 3 si au moins 4 courses par équipage ont été validées dans cette phase.

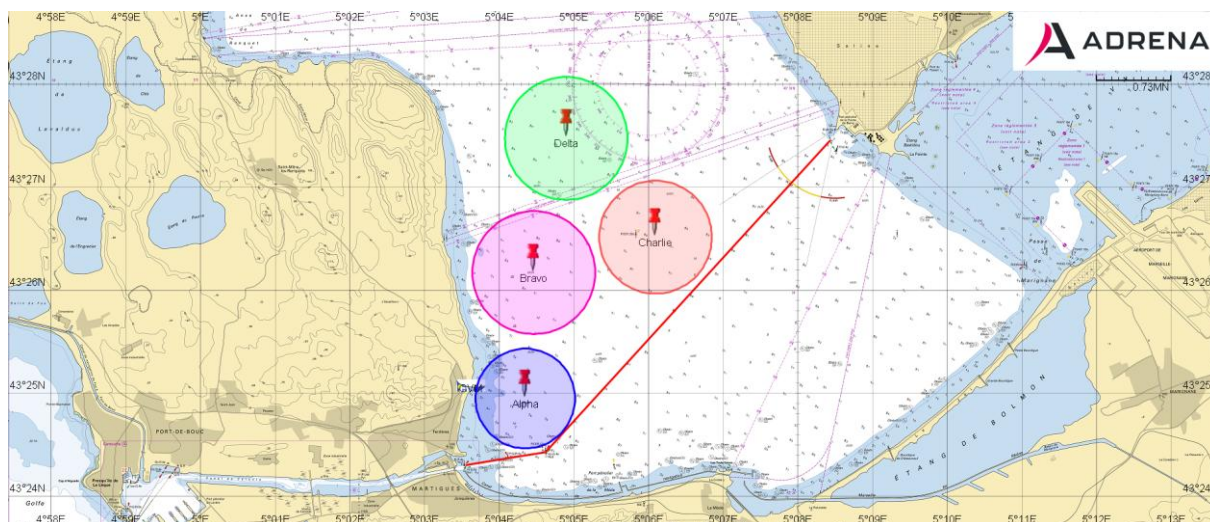
PROGRAMME DES COURSES

Chaque matin ou au début d'une nouvelle phase, une liste de chaque groupe de bateaux sera affichée au tableau officiel.

Chaque jour lors du briefing, le programme du jour sera confirmé aux équipages.

ANNEXE ZONES DE COURSE

ANNEXE ZONES DE COURSE



Zone	VHF	Latitude	Longitude	Diamètre	Prévision Partie 2
Alpha	08	43°24,950 N	005°04,350 E	1,0NM	FP Habitable
Bravo	09	43°26,175 N	005°04,460 E	1,1 NM	Open Skiff – RS Feva Open
Charlie	72	43°26,520 N	005°06,090 E	1,1NM	
Delta	77	43°27,480 N	005°04,900 E	1,2NM	Tyka – Nacra 15

Point de débarquement en cas d'urgence



ANNEXE « PARCOURS »

Marques de parcours :

- Les marques n° 1, 2S et 2P, sont des bouées géostationnaires de couleur **JAUNE**,
- L'INNER Mark est une bouée géostationnaire de couleur **ORANGE**,
- La marque de changement de parcours au vent est une bouée tétraédrique de couleur **ROSE**,
- La marque de départ/arrivée sera une bouée géostationnaire de couleur **ORANGE**,
- L'INNER MARK sera positionnée approximativement entre 4 et 5 longueurs sous le vent de la marque 1 et devra être laissée à babord au près comme au portant.

Parcours 1 **Flamme numérique n°1** / (marque INNER si envoi du pavillon blanc avec lettre M Noir)

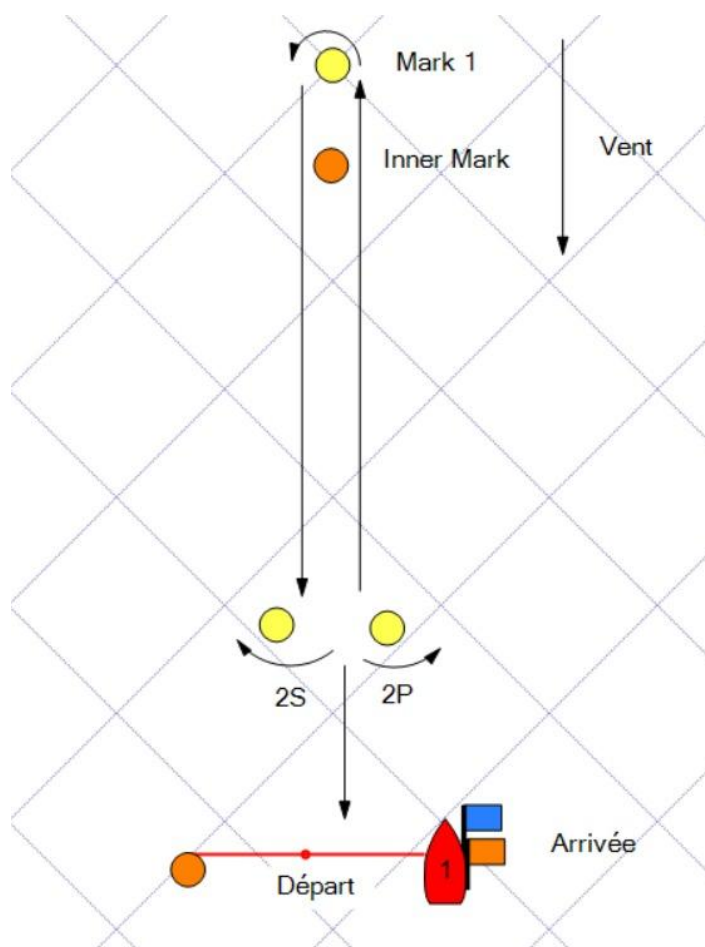
Départ – (Inner Marque) – marque 1 – (Inner marque) – Arrivée

Parcours 2 **Pas de signal** / (marque INNER si envoi du pavillon blanc avec lettre M Noir)

Départ – (Inner Marque) – marque 1 – (Inner marque) - Porte (2S-2P) – marque 1 – (Inner marque) - Arrivée

Parcours 3 : **Flamme numérique n°3** / (marque INNER si envoi du pavillon blanc avec lettre M Noir)

Départ – (Inner Marque) – marque 1 – (Inner marque) - Porte (2S-2P) – (Inner marque) -marque 1 – (Inner marque) - Porte (2S-2P) –(Inner marque) - marque 1 - (Inner marque) - Arrivée



ANNEXE UF

(UMPIRED FLEET RACING / COURSE EN FLOTTE JUGEE SUR L'EAU)

Edition CFJSE FLOTTE PARTAGÉE HABITABLE

Version : mai 2025

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** La règle 14 est modifiée comme suit :

14 EVITER LE CONTACT

14.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau doit :

- (a) éviter le contact avec un autre bateau,
- (b) ne pas causer de contact entre bateaux, et
- (c) ne pas causer de contact entre un bateau et un objet devant être évité.

Cependant, un bateau prioritaire ou naviguant dans la *place* ou dans la *place à la marque* à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se *maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*.

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 - Dommages Mineurs	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 - Dommages	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 - Dommages Majeurs	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.
 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*.

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES 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'abandonner.

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

- (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) pour un incident dans lequel il était impliqué ou selon la règle 31 ou la règle 42 en hélant « Proteste » et 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.
- (b) 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) ne respecte pas les règles d'utilisation des bateaux,
 - (7) ne respecte pas les zones interdites,

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 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

- (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 héler Protest et il doit en informer le comité de course de la manière suivante : « héler 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 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

- (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) 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 « LISTE DES EQUIPEMENTS »

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 EQUIPEMENT

Grand-voile et jeu de lattes,
Foc,
Spinnaker,
Un bout dehors de spinnaker,
Une écoute de spinnaker,
Deux écoutes de voile d'avant,
Une amure de spi,
Une écoute de grand-voile,
Un stick,
Un pavillon « Blanc »,
Les housses et sacs des voiles

EQUIPEMENT DE SECURITE

1 trousse de 1ers secours
1 Seau
3 amarres,
2 pare-battages
1 éponge

SYSTÈME DE MOUILLAGE

Ancre, chaîne et câblot

Ligne de mouillage : le mouillage devra être en permanence à l'emplacement défini.

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).

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

1.2 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident. Si une retenue est faite sur la caution, le skipper sera tenu de rétablir le montant total de la caution tous les jours avant 20h pour conserver son admissibilité.

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

1.4 PAVILLONS et COMBINAISON DE VOILES POSSIBLE

➤ Pas de pavillon Grand-voile haute + Foc + Spi autorisé

➤ Pavillon R : Avant le départ : Spi Interdit

Après le départ : le comité de course peut envoyer le pavillon R

avec des signaux sonores répétitifs à une marque pour signaler que le spi est interdit après avoir passé la marque.

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, l'équipage 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, une équipe peut arborer un **pavillon « Blanc »** pour signaler à la commission 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 Le fait de ne pas réussir à effectuer les réparations dans le temps imparti suite à une avarie subie avant ou après l'envoi du pavillon orange ne pourra donner lieu à réparation.

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 de la commission technique.

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 Les 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 et chronomètres.

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 En position de rappel, avoir une ou les deux fesses décollées du pont ou d'avoir la tête ou le buste sous la filière.

2.19 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.

2.20 Laisser le point d'amure de la GV libre.

2.21 Utiliser les pompes de cale pour vider les bateaux.

2.22 Une infraction à l'article 2.16, 2.17, 2.18, 2.19, 2.20 ou 2.21 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(a).

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

3.1 Embarquer les équipements suivants :

- (a) Les principaux outils,
- (b) ruban adhésif (sauf grey tape),
- (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 : Pavillon 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 Utiliser en position de rappel ou pour accentuer la gîte du bateau dans les manœuvres : les écoutes de foc, spinnaker et grand-voile, les bouts de réglage du hale-bas, du pataras et du chariot de Grand-Voile, après la sortie du taquet.

3.4 Se suspendre à la bôme pour accentuer la gîte du bateau dans les manœuvres.

3.5 Prendre le palan d'écoute de Grand-Voile en direct au portant.

- 3.4** Utiliser un cunningham. Celui-ci devra comporter deux brins et être fixé au vit-de-mulet, passer par l'œillet 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. ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES**
Ce qui suit est obligatoire :
- 4.1** Signaler tout dommage, avant de quitter le bateau, au Comité de course et à la Commission technique.
- 4.2** A la fin de chaque journée de navigation :
- (a) 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** Saisir 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** Affaler le spi dans le cockpit et la descente,