



AVIS DE COURSE

Interface Concept Race

**Centre Nautique de Lorient
Samedi 28 et Dimanche 29 Mars 2026**

Grade 5B

La mention [NP] dans une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer (No Protest) contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Cela modifie la RCV 60.1(a). La mention « [DP] » dans une règle de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

PREAMBULE

Prévention des violences et incivilités

La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous.

A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs.trices 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.es

1. AUTORITE ORGANISTARICE

L'autorité organisatrice (AO) sera le Centre Nautique de Lorient.

Centre Nautique de Lorient :

Rue Didier Bestin / Quai Eric Tabarly

56100 Lorient

Tél : 02 97 84 81 30

Email : bienvenue@cnilorient.com

2. LIEU ET DATES

La compétition aura lieu à Lorient le samedi 28 et dimanche 29 mars 2026.

CNL- Port du centre-ville

3. PROGRAMME PREVISIONNEL

Samedi:

10h30 : Accueil des participants et confirmation des inscriptions

12h00 : Briefing

13h00 : Mise à disposition du comité

Pas de course après 18h.

Dimanche:

9h30: Mise à disposition du comité

Pas de courses après 14h30

Remise des prix 15h30

4. FORMAT DE L'EPREUVE

L'épreuve s'effectuera sur le principe de rencontres en Round Robin par groupe et par addition des points ainsi obtenus. Il n'est pas prévu d'effectuer des phases finales. Le format sera détaillé dans les IC. Le comité de course se réserve le droit d'adapter le format en fonction des conditions météorologiques.

5. PARCOURS

Le parcours sera de type aller et retour avec porte sous le vent.

La zone de course sera située en rade de Lorient.

6. CONDITIONS D'ADMISSIBILITE

6.1 Documents exigibles à l'inscription :

a) Pour chaque concurrent en possession d'une Licence Club FFVoile :

- la licence Club FFVoile mention « compétition » valide

b) Pour chaque concurrent n'étant pas en possession d'une Licence Club FFVoile:

- Prendre une licence temporaire sur le site du CNL

6.2 Au plus tard lors de la confirmation des inscriptions, chaque équipage devra déposer un chèque de caution de 1500€ à l'ordre du CNL.

Rachat de franchise fortement recommandé (au moins pour un membre de l'équipage)

7. REGLES

L'épreuve est régie par :

- Les règles de course à la voile (RCV)
- Les règlements fédéraux dont celui de la LNV
- L'annexe UF (umpired Fleet racing) jointe en annexe
- Les règles d'utilisation du bateau (annexe IC)

8. INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

8.1 Les IC seront disponibles le vendredi 14 mars au Centre Nautique de Lorient.

8.2 Les IC seront affichées selon la prescription fédérale

8.3 Les IC seront disponibles en version électronique sur le site internet du Centre Nautique de Lorient.

10. EQUIPE ET EQUIPAGE [DP]

10.1 Les équipages seront constitués de 4 à 6 membres (nombre de personnes à bord en course).

10.2 Quelle que soit la configuration de l'équipage, le poids de l'équipage ne sera pas pris en compte.

10.3 Les équipiers (membres de l'équipe) devront tous être inscrits lors de la confirmation des inscriptions pour participer à la compétition.

10.4 Pendant toute la durée de la compétition (de la 1ère course courue jusqu'à la dernière) le nombre d'équipiers embarqués, barreur compris, ne peut pas être modifié sauf après autorisation du jury, suite à une demande justifiée par des circonstances exceptionnelles.

10.5 Quand un membre de l'équipage inscrit est dans l'incapacité de continuer à participer à l'épreuve, le comité de course peut autoriser un remplacement, un remplacement temporaire ou une autre mesure. L'équipage ne pourra pas être modifié au cours de la journée.

11. COMMUNICATION

11.1 [DP] [NP] [Pendant qu'il est en course] [A partir du premier signal d'avertissement jusqu'à la fin de la dernière course du jour], sauf en cas d'urgence, un bateau ne doit ni émettre ni recevoir de données vocales ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

11.2 Chaque équipe devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement, fourni par le CNL.

12. PUBLICITE [DP] [NP]

12.1 Les bateaux et leur équipement étant fournis par l'AO, la réglementation 20.4.2 de World Sailing (code de publicité) s'appliquera. Chaque bateau sera tenu d'arborer la publicité fournie par l'AO.

12.2 La publicité Concurrents est autorisée mais doit rester conforme à la réglementation 20.3 (code de publicité) de World Sailing.

12.3 Les concurrents n'ont pas le droit de réclamer pour une infraction aux règles spécifiques à la publicité (ceci modifie la RCV 60.1)

10. BATEAUX ET VOILES

a) L'épreuve sera courue sur des J80.

b) Les bateaux seront fournis avec 1 GV, 1 foc, 1 spinnaker asymétrique et les pavillons réglementaires.

c) Les bateaux seront fournis selon un tirage au sort,

d) [DP] Les bateaux devront être utilisés selon les IC et en particulier celles de l'annexe « Utilisation des bateaux » : pour information, les équipages pourront embarquer, en plus du matériel fourni par l'AO : les principaux outils à main, ruban adhésif, bouts (élastiques ou sinon du bout de 4mm de diamètre ou moins), marqueurs, matériel pour penons, montre, chronomètre, compas à main de relèvement (classique ou électronique), manilles et manillons, velcro, harnais pour le n°1, flottabilité personnelle, pavillon Y.

e) [DP] Pendant qu'il est en course chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement et d'un pavillon Y de réclamation.

11. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP]

Les bateaux accompagnateurs devront se faire accréditer lors de la confirmation des inscriptions. Ils devront ostensiblement arborer l'identification de l'équipe qu'ils accompagnent. Si un bateau accompagnateur gêne la course ou l'organisation de l'épreuve, cela peut entraîner l'application d'une pénalité selon la RCV 64.4.

12. PROTECTION DES DONNÉES :

13.1 Droit à l'image et à l'apparence : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux autorisent l'AO, la FFVoile et leurs sponsors à utiliser gracieusement son image et son nom, à montrer à tout moment (pendant et après la compétition) des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui même prises lors de la compétition, et ce sur tout support et pour toute utilisation liée à la promotion de leurs activités.

13.2 Utilisation des données personnelles des participants : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile, ses sponsors, ainsi que l'autorité organisatrice à utiliser et stocker gracieusement leurs données personnelles. Ces données pourront faire l'objet de publication de la FFVoile et ses sponsors. La FFVoile en particulier, mais également ses sponsors pourront utiliser ces données pour le développement de logiciels ou pour une finalité marketing. Conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), tout concurrent ayant communiqué des données personnelles à la FFVoile peut exercer son droit d'accès aux données le concernant, les faire rectifier et, selon les situations, les supprimer, les limiter, et s'y opposer, en contactant dpo@ffvoile.fr ou par courrier au siège social de la Fédération Française de Voile en précisant que la demande est relative aux données personnelles.

14. ETABLISSEMENT DES RISQUES :

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.

15. PRIX :

Seront récompensés à l'issue de la compétition : - Les trois premiers équipages.

16. RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES :

Centre Nautique de Lorient - Mail : bienvenue@cnlorient.com - Tél : 02 97 84 81 30

Paul GRIMALDI - Tél : 06 78 95 31 61

ANNEXE 6

COURSE EN FLOTTE JUGÉE SUR L'EAU

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

Version : Juin 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/>

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 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

- 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 (provisoires) 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 Ma- jeur	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 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'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

- (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 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) enfreint une règle d'utilisation des bateaux listée dans la règle 2.21 de l'annexe 5
 - (7) enfreint l'IC 18.4

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'informer 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 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

- (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.