



INSTRUCTIONS DE COURSE

WLS Trophy 2025
14 et 15 Juin
Centre Nautique de Lorient
5B

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a). La mention [DP] (Discretionary Penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1 REGLES

L'épreuve est régie par :

1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,

1.2 Pour la Flotte Collective Habitable (J80)

1.2.1 L'Annexe « UF », arbitrage direct en annexe de ces IC

1.2.2 Les règles d'utilisation des bateaux s'appliqueront également aux courses d'entraînement.

Les règles de classe ne s'appliqueront pas.

1.2.3 En plus des RCV modifiées dans l'annexe « UF », Ajouter une nouvelle règle 41(e) : 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.

1.3 Les règlements fédéraux.

1.4 La règle du bout dehors s'applique :

(1) Le bout dehors devra être entièrement rétracté à tout moment sauf quand le spi est en cours d'envoi, établi, ou est en cours d'affalage et il devra être rétracté à la première occasion raisonnable après l'affalage.

(2) Un bout dehors sorti ne devra pas être considéré comme faisant partie du bateau pour les raisons suivantes

(3) établir un engagement ou

(4) établir une priorité, à moins que le spi soit établi

2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

2.1 Toute modification aux IC sera affichée au plus tard une heure avant le premier signal d'avertissement du jour de son entrée en vigueur, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h la veille du jour où il prendra effet.

- 2.2 Des modifications aux IC pourront aussi être faites sur l'eau. Elles seront signalées sur le bateau comité par l'envoi du 3^{ème} substitut avec trois signaux sonores. Un arbitre ou un membre de l'O.A les communiquera par oral ou par écrit.

3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrentes seront affichés au tableau officiel d'information situé au CNL et sur le site internet de la compétition, rubrique « tableau officiel »

- 3.2 Un WhatsApp est disponible en scannant le QR Code Suivant :



- 3.3 Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrentes sur un canal qui sera défini au 1^{er} briefing.

4 CODE DE CONDUITE

- 4.1 [DP] [NP] Les concurrentes et les accompagnateurs.trices doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

- 4.2 [DP] [NP] Les concurrentes et les accompagnateurs.trices doivent placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement

5 SIGNAUX FAITS A TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts officiels situés au club

- 5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 15 minutes après l'affalée de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6 PROGRAMME DES COURSES.

Samedi 14 Juin 2025 :

9h30 : Accueil et Confirmation d'Inscriptions (pesées des équipages)

10h30 : Briefing au CNL

11h30 : 1^{er} signal d'avertissement

Pas de signal d'avertissement après 18h

19h : Cocktail de bienvenue et repas des équipages à suivre

Dimanche 15 Juin 2025 :

9h00 : Premier signal d'avertissement

Pas de signal d'avertissement après 16h.

17h00 : Remise des prix

[DP] La présence des skippers est obligatoire à tous les briefings

- 6.1 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou qu'une séquence de courses va bientôt commencer, des signaux sonores pourront être émis pour annoncer l'envoi environ 30 secondes avant l'envoi du pavillon orange.

7 ZONE DE COURSE

7.1 Définition de la Zone de course

La zone de course sera située dans la rade de Lorient, dans la partie nord de l'île St-Michel. Le trafic maritime (cargos et ferries...) a priorité sur tous les bateaux de la course (Cf. annexe zone de course).

7.2 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 LES PARCOURS

8.1 Les parcours sont décrits dans l'ANNEXE PARCOURS.

8.2 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le comité de course affichera à l'arrière du bateau comité le parcours précisé en annexe.

8.3 Le comité de course pourra ajuster le parcours. Si possible, il annoncera cette modification par VHF.

9 MARQUES

9.1 Les marques de départ, de parcours, de changement de parcours et d'arrivée sont définies en « ANNEXE PARCOURS ».

9.2 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 LE DEPART

10.1 La RCV 26 est modifiée comme suit :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel envoyé	Signal sonore	Signification
3	flamme Rose	Un	Signal d'avertissement
2	Pavillon P ou I ou U ou Z ou Noir	Un	Signal préparatoire
1	Affalé du pavillon P	Un long	Une minute
0	Affalé de la flamme Rose	Un	Signal de départ

10.2 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le navire du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

10.3 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore, 2 minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

10.4 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).

10.5 Avec le signal préparatoire, le comité de course pourra annoncer un changement de parcours par l'envoi d'un pavillon C, d'un pavillon de couleur (jaune ou rouge) et des signaux sonores répétitifs. La marque au vent à contourner sera alors la marque de la couleur du pavillon envoyé en même temps que le pavillon C.

10.6 Le comité de course annoncera le numéro de coque de tout bateau OCS, qui ne revient pas sous la ligne de départ dans les 2 minutes, ainsi que le numéro de coque de tout bateau UFD ou BFD. Ce bateau devra alors quitter la zone de course. Les umpires pourront si besoin relayer cette information avec un pavillon noir selon l'annexe UF 3.5(c).

11 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- 11.1** Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course indiquera par l'envoi du pavillon C et le pavillon de couleur de la nouvelle marque à laisser à bâbord.
- 11.2** 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.

12 L'ARRIVEE

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 définie en annexe parcours.

13 SYSTEME DE PENALITE.

Le système de pénalité est défini dans l'annexe UF.

14 TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

- 14.1** Le temps cible est de 12 à 15 minutes pour chaque course. Le manquement à respecter ce temps cible ne pourra donner lieu à demande de réparation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1).
- 14.2** Les bateaux n'ayant pas fini dans un délai de 5 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF. Ceci modifie les RCV A4, A5 et 35.
- 14.3** Le temps limite pour finir pour le premier bateau ayant effectué le parcours est de 25 minutes

15 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

- 15.1** Une liste des bateaux qui ont été pénalisés sur l'eau pourra être publiée au tableau officiel. Les procédures de réclamations et demandes de réparation sont définies dans l'annexe UF publiée dans l'Avis de course.

16 CLASSEMENT

- 16.1** Le nombre de courses devant être validé pour valider l'épreuve est de 1 course validée par équipe.
- 16.2** Le score de chaque équipe sera le total de ses scores obtenus sur toutes les courses (aucune course ne sera retirée). Ceci modifie la RCV A.2.
- 16.3** Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ, DNE, BFD, UFD recevra 6 points. Cela modifie la RCV A.5.2.
- 16.4** Si à la fin de l'épreuve, toutes les équipes n'ont pas couru le même nombre de courses, les équipes auxquelles il manque une course marqueront le nombre de points équivalent à la moyenne, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur), de leurs points dans toutes leurs courses de la série.

17 REGLES DE SECURITE

17.1 [NP] [DP] Matériels de sécurité

17.1.1 Les bateaux seront équipés par l'AO conformément à l'annexe « Règles d'utilisation des bateaux ».

17.1.2 **Chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement**, pour toute la durée de l'épreuve.

17.1.3 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.**

17.1.4 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40.

17.2 Zones d'exclusion

La navigation est rigoureusement interdite dans

(i) les zones militaires

(ii) les zones délimitées par le comité de course. Les moyens utilisés pour matérialiser les zones interdites seront des bouées frites jaunes, redéfinient pendant le briefing ou annoncé à la VHF. Cet article pourra donner lieu à une action des Umpires.

Les bateaux doivent respecter les zones d'exclusion pendant toute la compétition. Les infractions à l'IC ci-dessus peuvent être transmises par le Comité de Course, l'OA ou les Umpires au Jury. La pénalité pour son infraction sera à la discrétion du Jury.

18 EQUIPAGE, REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT [DP]

18.1 EQUIPAGE

(i) Lors de l'inscription de l'équipage à la compétition, le capitaine d'équipe ou le skipper confirme la constitution de son équipage et doit préciser le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris (4 à 5 équipiers). Rappel : le poids maximum autorisé de l'équipage est 350 kg.

(ii) La liste d'équipage devra être déposée au PC course, au plus tard pendant le briefing du jour. Aucun ajout ou retrait d'équipier en cours de journée ne sera autorisé, sauf en cas d'autorisation exceptionnelle du Comité de Course.

18.2 REMPLACEMENT D'EQUIPIER

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

18.3 REMPLACEMENT D'EQUIPEMENT

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

18.4 CONTROLES D'EQUIPEMENTS

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

19 [NP] [DP] PUBLICITE

19.1 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.

19.2 Un pavillon arborant le logo et le nom du club sera fourni par l'AO à chaque équipe de club. Ce pavillon devra être arboré au moyen du support prévu à cet effet depuis l'arrivée de l'équipe de club sur son bateau jusqu'à la sortie de l'équipe de club du bateau.

20 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :
Bateaux comité et organisation : Pavillon C.N.L

21 [NP] [DP] ACCOMPAGNATEURS

21.1 [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

21.2 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.

21.3 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera :

https://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglementation_accompagnateurs_compet_FFVoile.pdf

22 EVACUATION DES DETRITUS [DP]

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

23 PRIX

Les trois premiers équipages seront récompensés.

Arbitres désignés :

- Président du Comité de Course : **LONGUET Mireille**
- Comité Adjoint : **LONGUET Patrick**
- Président du Jury/Chief umpire : **DAUNAR Sacha**
- Juges : **BOURDONNAY Laurence / BRIAND Michel**

ANNEXE UF

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

WLS Trophy 2025

Version : mai 2021

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 est modifiée comme suit :

14 EVITER LE CONTACT

14.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau

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

Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau 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 entre les coques**, les umpires peuvent, sans instruction, imposer une pénalité en points de 2 points à un bateau qui a été pénalisé dans l'incident. De plus, les umpires peuvent également imposer une pénalité en points de 1 point à d'autres bateaux s'ils estiment que ces bateaux ont contribué au contact.

14.3 **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 3 points.

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

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

UF1.5 La règle 70 est supprimée.

UF1.6 Règles expérimentales

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

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

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

(b) La règle 17 est supprimée.

UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES REGLES

UF2.1 La règle 28.2 est modifiée comme suit :

28 EFFECTUER LA COURSE

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

UF2.2 La règle 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

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

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

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES SUR L'EAU

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

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

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

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

(a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Proteste » et arborer ostensiblement un pavillon Y à la première occasion raisonnable. 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. 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) commet une infraction à la sportivité, ou
- (5) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,
- (6) enfreint la règle d'utilisation du bout dehors,
- (7) enfreint une règle d'utilisation des bateaux

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

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

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (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 Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents des résultats sur le canal VHF indiqué lors du premier briefing.

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 *inutilisé*

- UF5.3** 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 deux minutes après la diffusion par VHF des résultats de la course.
- UF5.4** Le temps limité défini dans la règle UF5.3 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.
- UF5.5** Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.3.
- UF5.6** La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées.
- 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** *inutilisé*
- UF5.12** La règle 66.2 est modifiée comme suit « Une *partie* dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».

ANNEXE PARCOURS

Description des marques :

Bouée de départ et arrivée : cylindrique BLANCHE

Bouée au vent : cylindrique ROUGE

Porte : bouées coniques VERTES

Bouée de changement de parcours : cylindrique JAUNE

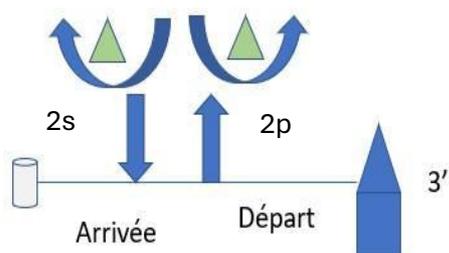
Description du Parcours :

Départ, 1, 2s/2p, 1, 2p, Arrivée

2 tours arrivée sous le vent



1



ANNEXE AUX INSTRUCTIONS DE COURSE 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 €.

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

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

1.4 PAVILLONS et COMBINAISON DE VOILES POSSIBLE

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

Pavillons R : 1 ris + Spi

Pavillon G : 1 ris, spi interdit

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

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

1.7 AVARIE ET TEMPS POUR REPARER

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

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

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

1.7.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après l'envoi du pavillon orange, ne pourra donner lieu à réparation. Ceci modifie la RCV 62. 2.

2. ACTIONS ET ELEMENTS INTERDITS

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

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

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

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

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

- 2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.
- 2.6 Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.
- 2.7 Quitter l'emplacement à quai ou le mouillage sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages, ou sans avoir eu l'autorisation du Comité de course.
- 2.8 Gruter un bateau sans autorisation expresse du comité de course ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9 Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.10 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.11 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.
- 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 Sortir le bout dehors avant d'être sur le nouveau bord du parcours après être entré dans la zone d'une marque à contourner sans porter le spinnaker.
- 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 Une infraction à l'article 2.16, 2.17, 2.18 ou 2.19 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).
- 2.21 Utiliser un système autre que les écoutes de foc et de grand-voile en tension pour projeter leur corps à l'extérieur.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

- 3.1 Embarquer les équipements suivants : (a) Les principaux outils, (b) ruban adhésif (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 Modifier le nombre de palans de l'écoute de grand-voile.
- 3.4 Utiliser un cunningham. Celui-ci devra comporter deux brins et être fixé au vit-de-mulet, passer par l'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. ACTIONS ET ELEMENTS OBLIGATOIRES

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

4.2 A la fin de chaque journée de navigation : (a) rincer le bateau, plier et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé, (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,

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

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

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

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

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

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