

AVIS DE COURSE BREST ELLES

Brest Bretagne Nautisme Grade 5A 25 et 26 juin 2022 Rade de Brest

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 signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

Suite à l'agression de l'Ukraine, la FFVoile a décidé le 2 mars 2022 de ne pas autoriser la participation de concurrents Russes et Biélorusses aux compétitions sur l'ensemble du territoire Français.

1 REGLES

L'épreuve est régie par

- 1.1 les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile 2021-2024.
- 1.2 les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones [en Annexe Prescriptions].
- 1.3 les règlements fédéraux dont le Règlement du WLS Trophy
- 1.4 les règles de classe J80 ne seront pas appliquées et sont remplacées par l'annexe « Utilisation des bateaux » qui sera jointe aux Instructions de course
- 1.5 Un arbitrage semi-direct selon l'annexe UF des RCV pourra être mis en place
- 1.6 Quand la règle 20 s'applique, un bateau peut indiquer son besoin de place pour virer ou sa réponse par VHF sur le canal de course

2 INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

- 2.1 Les IC seront disponibles après 12h00 le 22 juin.

3 COMMUNICATION

- 3.1 Le tableau officiel d'information en ligne est consultable sur : <https://brestbretagnenautisme.fr>
- 3.2 [DP] [NP] 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.

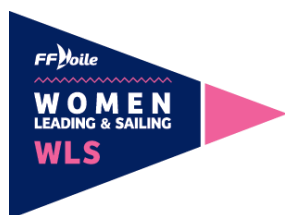
4 ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION

Conformément à la RCV76.1, les organisateurs refuseront ou annuleront l'inscription de tous concurrents de nationalité ou arborant la nationalité Russes ou Biélorusses et la participation de bateaux dont le propriétaire ou le gestionnaire est un individu ou une entité Russe ou Biélorusse.

- 4.1 L'épreuve est ouverte exclusivement aux équipages féminins composés de 7 femmes au maximum sur les deux jours. Le nombre d'équipières à bord pourra être de 4 ou 5 personnes. La composition de l'équipage devra faire l'objet d'une information à l'organisation chaque jour.
- 4.2 L'épreuve est ouverte exclusivement aux J80.
Six bateaux, constituant la flotte collective, seront fournis par l'organisateur et pourront accueillir 12 équipages.
Chaque bateau sera équipé des voiles suivantes : grand-voile, foc et spinnaker asymétrique.
Les bateaux seront tirés au sort au briefing et/ou à chaque phase de l'épreuve selon la décision du comité de course
- 4.3 Documents exigibles à l'inscription :
- 4.3.1.1 Pour chaque membre de l'équipage en possession d'une Licence Club FFVoile : Soit la licence Club FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition
Soit la licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratiquant » accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.
Les licences peuvent être prises pour les journées, mais nécessitent toujours un certificat médical.
- 4.3.1.2 Pour chaque membre de l'équipage n'étant pas en possession d'une Licence Club FFVoile, qu'il soit étranger ou de nationalité française :
- un justificatif d'appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing
 - un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de deux millions d'Euros
 - un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais).
- 4.3.1.3 une autorisation parentale pour tout membre mineur de l'équipage.
- 4.3.2 Documents à transmettre pour la communication : chaque équipage devra transmettre photos, présentation et nom de l'équipage, nom et prénom de la cheffe de bord (correspondante de l'organisation) pour communication et promotion de l'évènement et de l'équipage.
- 4.4 Les équipages peuvent s'inscrire en ligne sur la page dédiée à l'évènement via l'adresse : <https://brestbretagnenautisme.fr>
- 4.5 Pour être considéré comme inscrit à l'épreuve, un équipage doit s'acquitter de toutes les exigences d'inscription et payer tous les droits.
- 4.6 Les inscriptions tardives seront acceptées selon les conditions suivantes :
- au plus tard la veille de l'épreuve à 18h, avec majoration des frais d'inscription
 - en fonction des places disponibles
 - prévenir l'organisateur par mail à contact@brestbretagnenautisme.fr, payer les droits et fournir une preuve du règlement

- appuyer la demande d'inscription d'un appel téléphonique à l'organisateur

4.7 Seuls les 12 premiers équipages seront inscrits. Les suivants pourront être inscrits en liste d'attente.



5 DROITS A PAYER

5.1 Les droits sont les suivants :

J80	Droits d'inscription par équipage jusqu'au 2 juin 12 h	Droits après le 22 juin 12 h
<i>Non sponsorisé</i>	350 €	385 €
<i>Option Sponsorisé</i>	Supplément de 150€	Supplément de 165 €

5.2 Autres frais : Une caution de 1500 €, non encaissée, sera exigée le matin de l'étape, par chèque.

Cette caution est la valeur maximale qui pourra être payée par la cheffe de bord à chaque incident.

Au cas où l'AO décidait de prélever une partie de cette caution, ou au cas où l'estimation des dégâts apparaissait supérieure à ce montant, il sera demandé à la cheffe de bord de la rétablir à sa valeur initiale avant d'être autorisé à poursuivre l'épreuve.

Après l'épreuve, le solde des cautions sera rendu dans les 10 jours.

NB : Assurance : L'AO conseille vivement aux cheffes de bord de souscrire au rachat de franchise FFVoile via leur espace licencié

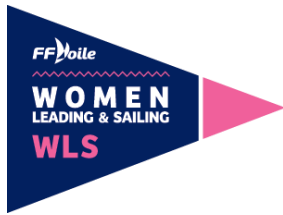
6 PUBLICITE

6.1 [DP] [NP] Les bateaux peuvent être tenus d'afficher la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

6.2 [DP] [NP] L'autorité organisatrice peut fournir des dossards que les concurrents sont tenus de porter comme autorisé par le Code de Publicité de World Sailing.

7 FORMAT DE L'EPREUVE

L'épreuve pourra consister en une série qualificative et une série finale. Le format de l'épreuve sera précisé aux IC, et dépendra notamment du nombre d'équipages inscrits.



8 PROGRAMME

Date	Heure	
Vendredi 24 juin	18h00 à 20h00	Confirmation des inscriptions au Club House de Brest Bretagne Nautisme à l'étage de la maison des clubs
Samedi 25 juin	7h30 à 9h00	Confirmation des inscriptions
	9h00	Briefing skippers, répartition et prise en main des bateaux
	11h00	Premier signal d'avertissement
	17h00	Fin des courses, aucun signal ne sera donné après 17h00
		Soirée festive
Dimanche 26 juin	8h30	Briefing skipper/ Répartition des ronds Or et Argent / petit déjeuner
	10h00	Premier signal d'avertissement
	14h00	Fin des courses, aucun signal ne sera donné après 15h00
	Dès que possible	Remise des prix et pot de clôture

9 CONTROLE DE L'ÉQUIPEMENT

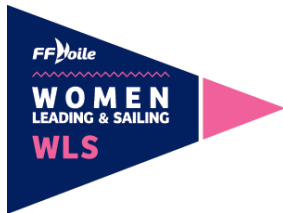
Sans objet : les 6 bateaux fournis seront identiques, et devront être utilisés suivant l'annexe « utilisation des bateaux » qui sera jointe aux Instructions de Course

10 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT

Les vêtements et l'équipement d'un concurrent doivent respecter la règle 50 des règles de course à la voile.

11 LIEU

L'Annexe Zone de Course fournit le plan du lieu de l'épreuve et indique l'emplacement de la zone de course.



12 LES PARCOURS

Les parcours seront de type construit et seront décrits dans les instructions de course.

13 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.

14 CLASSEMENT

14.1 Les courses du WLS Trophy pourront se courir par poules ou régates qualificatives, pour la définition des flottes Or et Argent pour la phase finale.

14.2 Le système de point à minima s'appliquera.

14.3 2 courses validées pour chaque équipage seront nécessaires pour valider la compétition.

14.4 Pour déterminer la flotte Or : le même nombre de parcours sera comptabilisé par bateau

Si certains bateaux ont couru plus de course, les dernières courses ne compteront pas

14.4 Pour le classement général, le score d'un bateau sera le total des courses validées pour les qualifications, plus celles du rond Or ou Argent dans lequel il aura couru dans toutes les courses.

14.5 Aucune manche ne sera retirée.

15 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

[DP] Les bateaux des accompagnateurs doivent être identifiés en se présentant au bateau comité largement avant le premier signal d'attention.

16 BATEAUX LOUÉS OU PRÊTÉS

Sans objet.

17 PLACE AU PORT

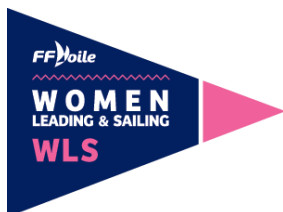
[DP] [NP] Les bateaux doivent rester à la place qui leur a été attribuée pendant qu'ils sont dans le port.

18 PROTECTION DES DONNÉES

18.1 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.



18.2 Utilisation des données personnelles des participants

En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile et 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.

19 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.

20 PRIX

La proclamation des résultats aura lieu aussitôt que possible après le retour de mer. Des prix seront distribués lors de la remise des prix.

21 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Pour plus d'informations, contacter :

Brest Bretagne Nautisme

Port de Plaisance du Moulin Blanc

02 98 02 51 44

contact@brestbretagnenautisme.fr

ANNEXE A L'AVIS DE COURSE COVID-19

ANNEXE COVID-19 à l'AVIS DE COURSE

Préambule :

En fonction de l'évolution de la crise sanitaire, l'Autorité Organisatrice est susceptible de modifier les conditions de l'avis de course sans préavis.

*Il est recommandé d'avoir recours à des moyens digitaux [**Nom + Lien internet du support utilisé**] comme le « Tableau Officiel ». Les concurrents devront se munir d'un moyen leur permettant de recevoir ces communications. Cela ne pourra pas faire l'objet d'une demande de réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).*

En fonction de l'évolution de la crise sanitaire, l'Autorité Organisatrice est susceptible de modifier les conditions d'inscription et/ou d'admissibilité.

Dans le contexte « COVID 19 », l'Autorité Organisatrice pourra annuler la compétition.

1- Gestes barrières et recommandation (DP):

- Avant de confirmer son inscription, chaque membre d'équipage devra réaliser l'auto - questionnaire sanitaire disponible à l'adresse suivante :
https://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/confinement/Questionnaire_Auto-Evaluation.pdf
- Tous les participants au [**nom de la compétition**], qu'ils soient organisateurs, arbitres, coureurs, ou accompagnateurs doivent être en possession de masques et d'un flacon de gel hydro alcoolique individuel, depuis l'arrivée jusqu'au départ du site de la compétition, à terre et sur l'eau.
- Les regroupements de personnes doivent être organisés dans le respect des préconisations gouvernementales et des gestes barrières.
- Le port du masque est recommandé lorsque les gestes barrières ne peuvent pas être respectés.
- Les gestes barrières doivent être respectés par tous. Le non-respect des consignes édictées ou transmises par l'organisateur, y compris oralement, pourra entraîner une réclamation à l'initiative du Jury.
- Les actions raisonnables de l'autorité organisatrice de la compétition pour mettre en œuvre les directives, les protocoles ou la législation COVID-19, même si elles s'avèrent ultérieurement inutiles, ne sont pas des actions ou des omissions

incorrectes et ne pourront donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

2. Référent COVID et cellule de crise en cas de suspicion de contagion :

a- Référent COVID :

Le référent COVID sera [...] (*nommé par le responsable de l'AO – Préciser le nom et le contact de la personne (Email et téléphone)*).

b- Cellule COVID en cas de suspicion de contagion :

- La cellule COVID pourra être composée du / de :
 - Représentant de l'AO [*préciser le nom de la personne*],
 - Président du Comité de Course,
 - Président du Jury ou Chief Umpire,
 - Référent COVID,
 - Toute personne compétente pour assister cette cellule et prendre les mesures nécessaires.

- Fonctionnement :

Cette cellule suivra les recommandations édictées par le Ministère des Sports et la FFVoile.

Cette cellule doit être informée de toute suspicion de COVID avant, durant et après la compétition. Cette cellule traitera de toute suspicion COVID et décidera des mesures à prendre dans un tel cas. Toute décision de la cellule COVID est finale et doit être respectée, conformément à la présente annexe et aux articles de l'Avis de Course et des Instructions de Course qui traitent de la crise sanitaire COVID 19.

3. Prise en compte du Risque Covid19 par les participants :

En s'inscrivant à [**Nom de la compétition**] tout concurrent, ainsi que ses accompagnateurs, attestent avoir connaissance du risque Covid-19, et l'avoir pris en compte.

Chaque concurrent et accompagnateur est de ce fait parfaitement conscient :

- des mesures d'hygiène et de distanciation physique, dits « gestes barrières », à observer en tout lieu et à tout moment, ainsi que des dispositions complémentaires édictées par le ministère des sports, et s'engage à les respecter,
- du risque de contamination accentué par la proximité d'une autre personne, notamment en navigation sur voilier en équipage ou double, ou toute autre situation de proximité de moins d'un mètre, sans les protections renforcées adéquates,
- que malgré la mise en œuvre de moyens de protection renforcés, la pratique peut exposer à un risque sanitaire, notamment de contamination par la Covid-19, • que malgré les dispositions prises et les moyens engagés, l'établissement d'accueil, la structure/le club, ne peuvent garantir une protection totale contre une exposition et

une contamination à la Covid-19. Il dégage l'Autorité Organisatrice de toute responsabilité en cas de contamination,

- que toutes ces mesures visent à préserver la santé et les capacités physiques des concurrents, accompagnateurs et membres de l'Autorité Organisatrice participant à la compétition.
- en cas de test positif à la Covid, tout participant devra se retirer de la compétition. Toute personne qui est déclarée comme cas contact devra se tester conformément au protocole en vigueur.

4. Cas suspect de COVID 19 :

Un concurrent, qui présente des symptômes liés à la Covid 19, doit se faire tester dans les plus brefs délais. Si ce test est positif à la COVID19, il devra immédiatement abandonner la course / compétition et se conformer aux directives des autorités sanitaires. S'il ne le fait pas, le jury pourra également ouvrir une instruction selon la RCV 69.

ANNEXE « ZONE DE COURSE »



ANNEXE UF

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

Edition Ladies Only – Women Leading & Sailing Trophy

Version : 15 avril 2022

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 manoeuvrant 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 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 à appliquer dans ce cas est décrite dans le tableau cidessous. 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	Pas de point de pénalité
Niveau B Dommage	L'aspect général et/ ou la valeur du bateau sont modifiés	Le dommage n'empêche pas l'utilisation normale du bateau dans cette course même si quelques travaux (provisaires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait pas normalement prendre plus de trois heures.	1 point de pénalité
Niveau C Dommage Majeur	L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être affectée.	Le bateau devra être réparé avant de pouvoir courir de nouveau. Nécessite plus de trois heures de travail.	Pénalité à la discrétion du jury

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, hélér « Proteste » et arborer ostensiblement un pavillon rouge 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 les règles 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) Si un bateau ne respecte pas la règle UF2.1 (règle 28.2), un umpire doit le disqualifier selon la règle UF3.5(c) (c) 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'informer pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

(a) un pavillon vert 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 de la course, indiqué dans les IC.

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.

UF5.3 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 en hélant le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B.

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. La règle 62.1(a) est supprimée.

UF5.7 Les trois premières phrases de la règle 64.2 sont modifiées comme suit : « Quand le jury décide qu'un bateau qui est *partie* dans une instruction de réclamation a enfreint une règle, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification, et il peut prendre tout autre arrangement pour les résultats qu'il considère équitable. Si un bateau enfreint une *règle* quand il n'est pas *en course*, le jury doit décider s'il appliquera une pénalité dans la course la plus proche dans le temps à cet incident ou s'il prendra tout autre arrangement ».

UF5.8 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (d) Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a pas affecté le résultat de la course, il peut imposer une pénalité en points ou en fraction de points ou prendre tout autre arrangement qu'il considère comme équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.
- (e) Si le jury pénalise un bateau conformément à la règle UF5.7 ou si une pénalité standard est appliquée, tous les autres bateaux seront informés de la modification du score du bateau pénalisé.

UF5.9 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau

UF5.10 Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à la règle UF3.6, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), ou la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF5.11 Le comité technique réclamera contre un bateau seulement selon la règle 60.4 quand il décide qu'un bateau ou un équipement personnel ne respecte pas les règles de classe, la règle 50, ou les règles des réglementations d'équipement de l'épreuve, si elles existent. Dans ce cas, le comité technique doit réclamer.

UF5.12 La règle 66.2 est modifiée comme suit « Une *partie* dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».

ANNEXE UTILISATION DES BATEAUX

GENERALITES

Les règles de classe J80 ne s'appliquent pas.

Tous les efforts seront faits pour que les bateaux soient identiques, et d'éventuelles variations ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

- **1.1** 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.
- **1.2** 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.
- **1.3** Les bateaux étant équipés de filières, la règle 49 s'applique.

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 :

1. **Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.**
2. L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.
3. **Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité de Course.**
4. Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.
5. Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.
6. **Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.**
7. Enlever un bateau de son emplacement à quai ou de son mouillage sans avoir acquitté le règlement de la caution demandée ou sans avoir l'autorisation du CC, pendant les jours de courses, alors que la flamme Aperçu est envoyée à terre.
8. Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
9. Mettre des pennons sur le spinnaker.
10. Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

11. Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.
12. Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
13. Utiliser un winch pour régler la grande écoute, le pataras ou le halebas.
14. Utiliser une ligne de ris comme bordure
15. Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs.
16. Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
17. Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.
18. Après le signal de départ, et pendant la navigation au près pendant plusieurs secondes, la position de la bôme principale ne doit pas être contrôlée autrement que par la grande écoute avec la poulie fixée au fond du cockpit et le halebas.
19. L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement Ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
20. Une infraction à l'IC 2.22, 2.23, ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action du jury sur l'eau.

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

4. ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

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

4.2 Toute demande de modification de l'équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu'une réponse oui/non soit possible.

1. Se conformer à toute règle, y compris les limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement.
2. Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.