



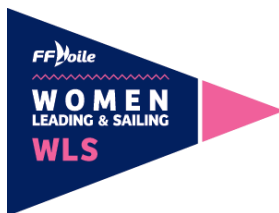
PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - www.ffvoile.fr

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'I.S.A.F. du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72



BREST
BRETAGNE
NAUTISME

Grade : 5 A

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

Préambule : Surveiller et entretenir le matériel

Avant et après chaque navigation, vous devez : Eponger le bateau, vérifier l'état de fatigue des drisses et écoutes, filières, etc... Vérifier les voiles (nombre de lattes, déchirures, ...). Lover les écoutes. Signaler toutes les avaries survenues dans la journée et participer aux réparations le cas échéant.

1. REGLES

- 1.1 L'épreuve est régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile 2021/2024*
- 1.2 Les règlements fédéraux
- 1.3 Le règlement du WLS Trophy 2023
- 1.4 Les règles de classe J80 ne seront pas appliquées
- 1.5 Règles d'utilisation des bateaux (annexe règles d'utilisation des bateaux)
- 1.6 En cas de traduction de ces IC, le texte français prévaudra
- 1.7 L'Annexe UF de Word Sailing

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux IC sera communiqué au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera communiqué avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet sur le [sur le groupe WhatsApp dédié](#).
- 2.2 Des modifications à une instruction de course peuvent être faites sur l'eau :
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 Pavillon « L » avec un signal sonore et le comité de course annoncera la modification sur le canal VHF de la course.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Elles seront faites sur le groupe WhatsApp dédié. Chaque concurrent devra avoir fourni un numéro de téléphone au moment de la confirmation d'inscription.
- 3.2 Le PC course est situé [salle Cormorandière](#), téléphone [02.98.02.51.44](tel:02.98.02.51.44), email : contact@brestbretagneautisme.fr.
- 3.3 Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal VHF [71](#)

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé : **Passerelle premier étage du club.**

4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de **60 minutes** après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

4.3 [DP] L'envoi du pavillon D avec un signal sonore signifie « Les bateaux sont autorisés à quitter **le port**. Le signal d'avertissement ne sera pas fait avant l'heure prévue ou moins de **60 minutes** après l'envoi du pavillon D ». En l'absence de pavillon D, les bateaux doivent rester à leur emplacement.

5. PROGRAMME DES COURSES

5.1 Dates des courses

Date	Classe
Samedi 23 septembre 2023	J80
Dimanche 24 septembre 2023	J80

5.2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est :

Date	Signal avertissement
Samedi 23 septembre 2023	11h00
Dimanche 24 septembre 2023	10h00

5.3 Fin des courses, plus aucun signal d'avertissement

Date	Après
Samedi 23 septembre 2023	17h00
Dimanche 24 septembre 2023	15h00

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

5.5 Briefing obligatoire avec le skipper de chaque bateau **salle Cormorandière.**

Date	Briefing
Samedi 23 septembre 2023	09h00
Dimanche 24 septembre 2023	08h30

5.6 Si courses par groupes :

Dans la phase de qualification les bateaux seront répartis en 2 ou 3 flottes (A, B et C), suivant le nombre s'équipages inscrits, autant que possible de taille et de niveau égaux. Les répartitions initiales seront faites par un comité de répartition désigné par le Comité de Course et l'Autorité Organisatrice. Ces répartitions seront présentées lors du briefing le samedi le samedi 26 juin à 09h00. L'attribution des bateaux se fera par tirage au sort. Les bateaux seront tirés au sort préalablement au début des phases de qualification ainsi que préalablement au début de la phase finale. Les concurrentes seront averties des courses les concernant par VHF (au plus tard au signal d'avertissement de la 1ere course de la flotte concernée.) Changement des équipages sur l'eau par semi rigides. Les équipages non en course se trouveront sur le ponton Azenor.

5.7 Si course par équipes

Si le nombre d'équipage est inférieur à huit à la fin des inscriptions du samedi la compétition sera courue par équipage. Toutes les modalités seront expliquées lors du briefing.

6. PAVILLONS DE CLASSE

6.1 Le pavillon de classe est le pavillon **rose siglé WLS.**

7. ZONES DE COURSE

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

8. LES PARCOURS [NP]

8.1 Les parcours sont décrits en **annexe PARCOURS** en incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée, ainsi que la longueur indicative des parcours.

8.2 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. Les signaux définissant le parcours à effectuer sont :

-Parcours 1: Flamme numérique 1



-Parcours 2: Flamme numérique 2



9. MARQUES

9.1 Les marques sont :

Départ	Parcours	Changement	Arrivée
<i>Bateau Comité et Bouée cylindrique gonflable jaune</i>	<i>N°1, N°2, et N°3 Bouées cylindriques gonflables jaunes</i>	<i>Bouée tétraédrique gonflable rouge</i>	<i>Bateau Comité et Bouée sphérique rouge surmontée d'une hampe arborant un pavillon bleu</i>

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

10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

10.1 Les zones considérées comme des obstacles sont précisées en **annexe** ZONES DE COURSE.

11. LE DEPART

11.1 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.*


11.2 la procédure de départ des autres bateaux.

11.3 Si une partie quelconque de la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et qu'il est identifié, 1 minute après, le comité de course pourra donner son numéro de voile sur le canal VHF **71**. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

11.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard **3 minutes** après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

11.5 **L'ensemble de voiles à utiliser sera signalé sur le bateau du Comité de Course avec ou avant le signal d'attention.**

Les signaux auront les significations suivantes :

<i>SIGNAL</i>	<i>ENSEMBLES DE VOILES A UTILISER</i>
<i>Pas de pavillon</i>	<i>Spi autorisé</i>
<i>Pavillon R</i> 	<i>Spi interdit</i>

12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

12.1 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. *Si un changement de parcours est annoncé au passage à la marque 3, la marque N°2 sera neutralisée et ne sera plus à respecter.*

13. L'ARRIVEE

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

14. SYSTEME DE PENALITE

14.1 Le système de pénalité est défini dans l'annexe UF de Word Sailing. (Voir Annexe)

L'annexe **UF** s'applique, Cette procédure est définie en annexe.

15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

15.1 Les temps sont les suivants :

Classe	Parcours	Temps cible	Temps limite pour finir pour le 1 ^{er}
<i>J80</i>	<i>Construit</i>	<i>25 mn</i>	<i>45 minutes</i>

15.2 Les bateaux ne finissant pas **10 minutes** après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5). Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

16. CLASSEMENT

16.1 **Deux courses** doivent être validées *pour chaque équipage* pour valider la compétition.

16.2 (a) Si, à la fin de la phase de qualification, certains bateaux sont classés avec plus de courses que d'autres, les points des courses les plus

récentes seront retirées de sorte que tous les bateaux aient le même nombre de courses pris en compte.

(b) Pour la phase de qualification, la RCV A4.2 est modifiée de sorte que les points seront basés sur le nombre de bateaux assignés à la plus grande flotte.

16.3 (a) Les bateaux seront assignés dans les flottes de la phase finale (Or, Argent et Bronze) sur la base de leurs rangs dans la phase de qualification.

Il y aura le même nombre de flottes dans la phase finale que dans la phase de qualification.

Les flottes de la phase finale seront, autant que possible, de taille égale de sorte que les flottes Bronze, Argent ne soient pas plus grandes que la flotte Or.

Les bateaux avec les meilleurs rangs dans la phase de qualification courront toutes les courses de la phase finale dans la flotte Or, les bateaux avec les rangs suivants de la phase de qualification courront dans les flottes Argent et Bronze etc.

(b) Aucun recalcul du rang de la phase de qualification, après que des bateaux aient été répartis dans les flottes de la phase finale, n'affectera les répartitions sauf qu'une décision de réparation peut promouvoir un bateau dans une flotte supérieure.

Seul un bateau ayant obtenu une réparation peut changer de groupe, et seulement avant le début des courses de phase finale.

16.4 Le classement général d'un bateau sera le total de ses courses de la phase de qualification validées par toutes les flottes et de ses courses de la phase finale.

Les différentes flottes de la phase finale n'ont pas besoin d'avoir validé le même nombre de courses dans la phase finale.

Les bateaux dans la flotte Or seront classés en premier, etc., dans la régata excepté un bateau disqualifié dans une course de la phase finale selon les RCV 5,6,7 ou 69.

16.5 En cas de compétition par équipage : Courses retirées :

(a) Quand **moins de quatre** courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses.

(b) Quand **quatre à sept** courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de son plus mauvais score.

(c) Quand **huit courses ou plus** ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de ses deux plus mauvais scores.

17. REGLES DE SECURITE

17.1 [DP] [NP] Un appel sera fait par le président du Comité de Course lors du briefing skipper. *La présence du skipper est obligatoire lors des briefings du samedi et du dimanche.* Tout manquement à cette procédure pourra être sanctionné à la discrétion du Jury. *[DP]*

17.2 [DP] [NP] Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

17.3 Le canal VHF utilisé en course est le **71**.

18. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT

18.1 [DP] Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

19. BATEAUX OFFICIELS

19.1 Les bateaux officiels sont identifiés *Pavillons du Club.*

20. EVACUATION DES DETRITUS

Les détritrus peuvent être placés à bord des bateaux officiels.

21. EMBLEMES

[DP][NP] Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée quand ils se trouvent dans le *port.*

22. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

[DP] [NP] Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régata sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course ou du comité technique.

23. PRIX

Des prix seront décernés : *lors de la remise des prix*

ARBITRES DESIGNES

Président du comité de course :

Michel Le Mer

Adjoint du comité de course :

Olivier de Turckheim

Umpires :

Laurent Rémy

Umpires :

Éric Humeau

Commissaire aux résultats :

Christine Courtois

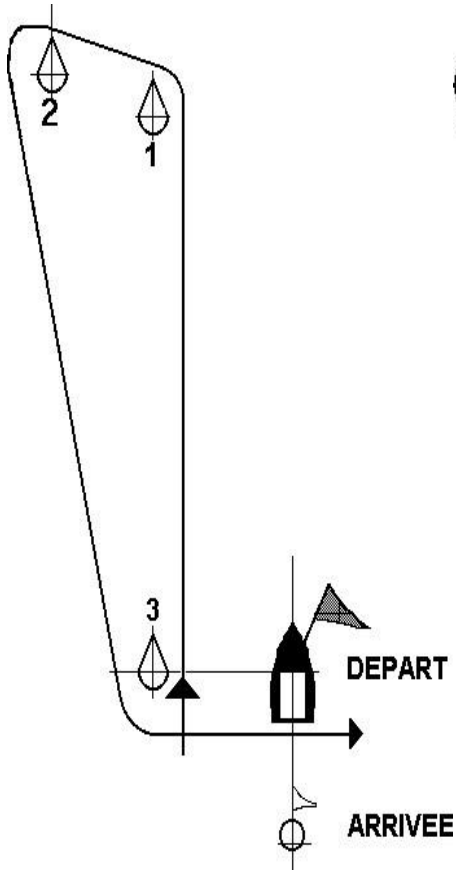
HORAIRES MAREES

48°23' N		Brest ☆	
4°30' W			
Date	Heure	Hauteur	Coeff.
Sam. 23	04h57	2,92m	
	11h08	5,40m	38
	17h40	2,91m	
	23h50	5,18m	35
Dim. 24	06h20	3,11m	
	12h46	5,35m	35
	19h12	2,89m	

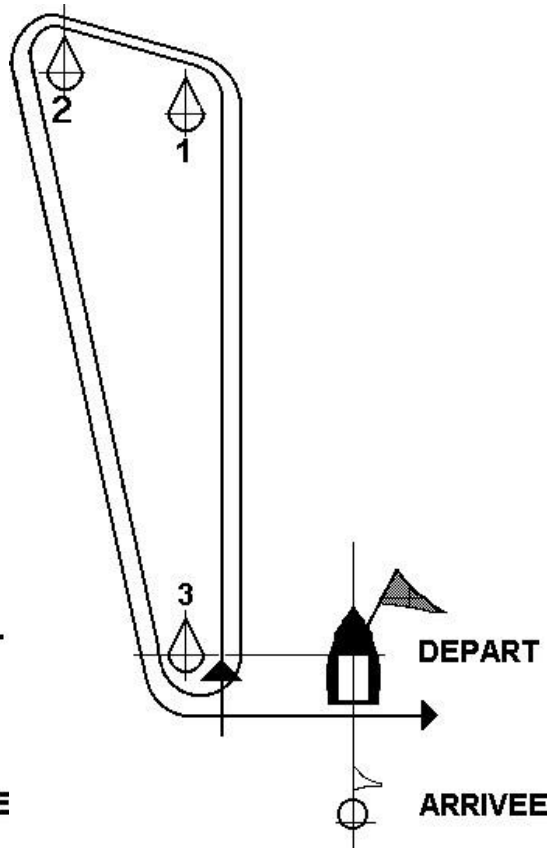
ANNEXE PARCOURS »

PARCOURS N°1 

Départ – 1 – 2 – 3 – Arrivée

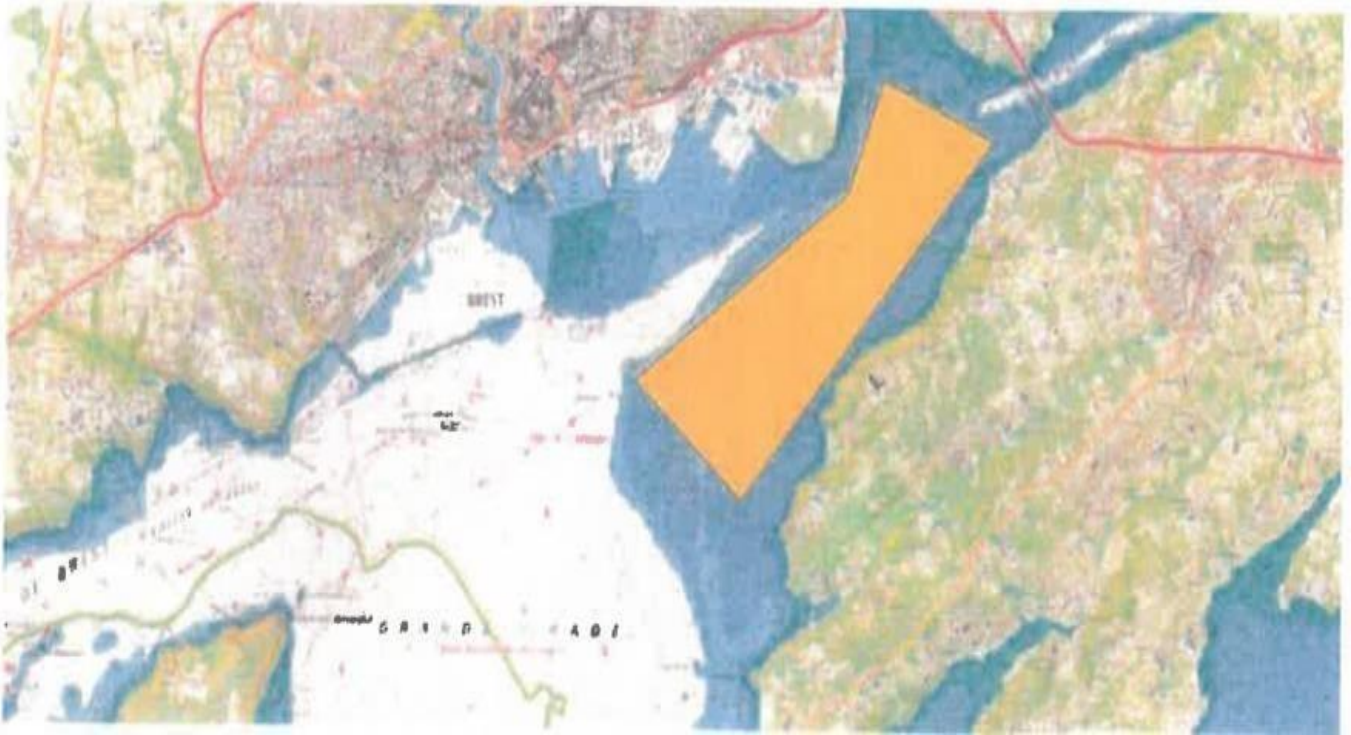
PARCOURS N°2 

Départ – 1 – 2 – 3 – 1 – 2 – 3 - Arrivée



- Longueur du bord de près adaptée par rapport à la force du vent.
- Côté requis pour le passage des marques : Bâbord
- La marque de bout de ligne départ et la marque N°3 est la même Bouée.

ANNEXE ZONE DE COURSE



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

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,
- (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 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	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 (provisoires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait pas normalement prendre plus de trois heures.	1 point de pénalité
Niveau 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

Si plusieurs bateaux enfreignent RCV 14, ils devraient tous être pénalisés en points. Si un concurrent demande à être entendu après avoir reçu une pénalité en points, le jury peut infliger (durant l'instruction) une pénalité plus importante.

Prélèvement sur la caution pour Dommages

L'évaluation du dommage ne sert qu'à fixer la pénalité et n'a aucune relation avec le montant de la retenue sur la caution du concurrent. La pénalité sera basée sur l'évaluation du dommage faite sur l'eau. Cette pénalité en points, donnée sur l'eau, ne sera pas modifiée même si une évaluation différente, que ce soit en plus ou en moins, du dommage est réalisée ensuite après une inspection plus approfondie du bateau.

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

- (a) pour *place* pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent,
- (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 (fourni)** 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) enfreint délibérément une règle
- (5) commet une infraction à la sportivité, ou
- (6) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,
- (7) enfreint les règles d'utilisation des bateaux
- (8) enfreint la règle 49 sur la position de l'équipage

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) (6) 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'informerera 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 sur le tableau à l'arrière du bateau du comité de course de l'ordre d'arrivée de la course

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 : Option inutilisée

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 à la règle 28, ou la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF5.11 Option non utilisée

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

ANNEXE REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Les règles de classe ne s'appliquent pas.

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

1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de **1500 €** à l'ordre de Brest Bretagne Nautisme

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.

1.5 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 les conditions de la RCV 62.1(b) sont réunies, 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. ARTICLES ET ACTIONS INTERDITES

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

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

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

2.3 **Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité 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. (Sauf le pataras)**

2.13. Modifier la tension des filières.

2.14 **Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border.**

2.15 **L'utilisation d'instruments électroniques (incluant GPS et téléphones) autres que montres, chronomètres ou caméras vidéo.**

2.16 **Marquer directement la coque, le pont et les cordages avec une encre indélébile.**

2.17. Utiliser le winch de rouf pour la drisse de Grand-voile.

2.18. Aucun équipier ne devra monter dans le mât sans boudrier ou chaise de mât approuvée.

2.19 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.

2.20 L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.

2.21 Une infraction à l'article 2.19, ou 2.20 de cette annexe ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des umpires selon l'annexe UF. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

3. ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

3.1 **Embarquer les équipements suivants :**

- (a) Les principaux outils,
- (b) ruban adhésif (sauf Grey tape),
- (c) bouts ou élastiques de 4 mm de diamètre ou moins,
- (d) montre, chronomètres,
- (f) manilles et manillons,
- (g) velcro,
- (h) pavillons : Pavillons de remplacement,
- (i) caméra vidéo type Go Pro
- (j) manivelle de winch
- (k) VHF

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 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.

3.4 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.

3.5 Limitation sur le bout-dehors :

Après le signal d'avertissement, le bout-dehors ne devra pas être sorti tant que le bateau ne sera pas sur une route à plus de 90° du vent réel et devra être rentré à la première occasion raisonnable quand le spinnaker n'est plus manipulé. Le bout dehors ne peut être sorti que quand le spi est en cours d'envoi, est hissé ou en cours d'affalage. Une infraction à cette règle ne peut faire l'objet d'une réclamation par un bateau, mais peut faire l'objet d'une action du jury sur l'eau. Le Jury essaiera d'avertir les compétiteurs avant de les pénaliser au cas où le bout-dehors ne serait pas rentré à la première occasion raisonnable.

4. ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

4.1 Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au Comité de Course 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 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.