

TROPHÉE ILE PELÉE

European University Sailing Cup
Coupe d'Europe et Championnat de France Universitaire de voile
Voile Habitable course en flotte J80
Du 11 au 14 mars 2026 à Cherbourg en Cotentin

INSTRUCTIONS DE COURSE

INCLUANT L'AVENANT 1

La mention [NP] (No Protest) dans une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.4(a). La mention [DP] (Discretionary Penalty) dans une règle signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

Préambule :

Assurance des bateaux :

En ce qui concerne les bateaux fournis par l'organisation, ils sont assurés tous risques, mais une franchise de 1500€ est applicable en cas de sinistre, aucune démarche d'assurance ne sera faite en dessous de ce montant, **l'équipage se verra donc facturer le montant des réparations pour chaque incident, dans la limite de la caution.**

L'assurance ne couvre pas les dommages causés aux voiles.

Assurance de la licence FFVoile :

L'assurance de la FFVoile couvre les pratiquants pendant l'activité, elle permet aussi en cas de sinistre avec un autre bateau, de couvrir les dégâts causés à cet autre bateau. Une franchise de 1000€ s'applique pour débloquer cette prise en charge. Cette franchise peut être de 0€ si le skipper du bateau en cause a souscrit au rachat de franchise de la FFV (ce que nous conseillons vivement).

1. RÈGLES

- 1.1. La régata sera régie par les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV) modifiées par :
 - l'Addendum UF de World Sailing (voir annexe),
 - les règlements généraux de la FFSportU,
 - les règlements de la FFVoile,
 - les règles d'utilisation des bateaux (voir annexe)
 - les règles de classe J 80 ne s'appliquent pas.
- 1.2. En cas de conflit dans la traduction, le texte français prévaudra.

2. COMPOSITION, POIDS DES ÉQUIPAGES ET NOMBRE D'ÉQUIPIERS

Chaque équipage est composé de 4 à 6 personnes avec un poids total maximum de 350 Kg.

Pour chaque équipe, le nombre d'équipiers devra être constant pendant la durée de l'épreuve.

- les équipages peuvent être constitués en AS, en sélection de Ville, d'Académie ou de Ligue après accord de la Ligue Régionale universitaire concernée.

- les équipages pourront être masculins, féminins ou mixtes.

- la permutation entre remplaçant et équipier est laissée à l'initiative du skipper.

La liste d'équipage devra être déposée au PC course, au plus tard pendant le briefing du jour.

Aucun changement d'équipier en cours de journée ne sera autorisé, sauf en cas d'autorisation exceptionnelle du Comité de Course.

Les représentants de la Commission Mixte Nationale de Voile de la FFSU se réservent le droit de résoudre les problèmes de la composition des équipages.

3. SKIPPER

3.1. Au plus tard à l'occasion du premier briefing, chaque équipage devra désigner un skipper.

3.2. Le skipper ne pourra pas être modifié au cours de l'épreuve sans autorisation écrite du comité de course.

4. IDENTIFICATION

Les bateaux seront identifiés par leur numéro de coque avec couleur (de 1 à 10) (modification de la RCV 77 et l'annexe G des RCV).

Ce numéro servira pour l'attribution des bateaux aux équipages.

5. BATEAUX [NP] [DP]

L'épreuve se courra sur des bateaux J80 sans filières. Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'AO et devront rester à bord de chaque bateau pendant l'épreuve.

6. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

6.1. 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.

6.2. Les modifications aux IC pourront aussi être faites sur l'eau. Elles seront signalées par l'envoi du 3ème Substitut avec trois signaux sonores. Un arbitre ou un membre de l'AO les communiquera par oral ou par écrit.

7. COMMUNICATION AVEC LES CONCURRENTS

7.1. Les avis aux concurrents seront affichés au tableau officiel d'information situé sur la vitre du club et sur le Site Internet de la compétition, rubrique « Documents de Course » : <https://tropheeilepelee.org>

7.2. Toutes les questions des concurrents relatives à l'utilisation des bateaux devront être posées par écrit auprès du jury, au plus tard jeudi 15 mars avant 08H30.

7.3. Le canal VHF utilisé sera le 77.

8. CODE DE CONDUITE

8.1. [DP][NP] Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

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

9. SIGNAUX FAITS À TERRE

- 9.1. Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts officiels situés devant le club.
9.2. Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

10. FORMAT ET PROGRAMME DES COURSES [NP]

- 10.1. [DP] La présence des skippers est obligatoire à tous les briefings. **Seuls les skippers sont conviés au briefing (ne pas venir en équipage)**
- 10.2. [DP] La présence de l'équipe au complet est obligatoire :
o A la cérémonie d'ouverture
o A la remise des prix.
- 10.3. Le format du Trophée de l'île Pelée consistera en une phase de qualification (13 flights programmés) et d'une finale (de 4 courses maximum). La liste d'appariement (Pairing List) des bateaux sera affichée au tableau officiel d'information et transmise lors du Briefing du jeudi 15 mars 2026 à 08h30. Chaque jour lors du briefing, le programme prévisionnel du jour sera annoncé aux équipages.
- 10.4. Le nombre minimum de flights dans la phase de qualification est 3. La finale aura lieu le dernier jour de la compétition, sauf si modification de programme liée à la météo et décidée au préalable par le comité de course. Le début de la finale pourra être annoncé par VHF par le comité de course après n'importe quelle course si le nombre minimum de flight de la phase de qualification a été atteint.
- 10.5. Les quatre meilleures équipes de la série de qualification accèdent à la phase finale.
- 10.6. Le classement des équipes qualifiées sera reporté dans la phase finale avec des points égaux au classement final de l'équipe dans la phase de qualification. Le vainqueur de la phase de qualification se verra accorder un bonus d'une victoire pour la série finale.
- 10.7. Phase finale
- 10.7.1. Les quatre meilleures équipes se verront attribuer des bateaux ou tireront au sort pour les bateaux de la phase finale tel que décidé par l'AO. Il n'y aura aucun changement de bateau entre les courses.
- 10.7.2. Le Trophée de l'île Pelée se termine quand une équipe a atteint un total de deux victoires.
- 10.7.3. Les autres équipes sont classées en utilisant le système de points à minima de l'Annexe A des Règles de Course à la Voile, y compris le score global de la phase de qualification selon l'IC 10.6. Aucun score ne sera retiré.
- 10.7.4. Dans le cas où la régata se termine avant qu'une équipe ne gagne deux courses, le score final de chaque équipe, calculé en utilisant le système de points à minima de l'annexe A des Règles de Course à la Voile, sera la somme de ses scores dans la phase finale, y compris le score de la phase de qualification conformément au l'IC 10.6. Aucun score ne sera retiré.
- 10.8. Le dernier jour de course, aucun signal d'avertissement d'un flight ne sera donné après environ 15h30 et aucun signal d'avertissement d'une course ne sera donné après environ 16h30.

11. ZONES DE COURSE

Les différents parcours seront situés dans la grande rade de Cherbourg.

Le trafic maritime (cargos et ferries...) a priorité sur tous les bateaux de la course. (Cf. annexe zone de course).

12. PARCOURS [NP]

- 12.1. Le parcours est décrit dans l'annexe parcours qui précise l'ordre dans lequel les marques doivent être contournées et le côté requis de chaque marque.
- 12.2. Le comité de course pourra ajuster le parcours. Si possible, il annoncera cette modification par VHF.

13. MARQUES

- 13.1. Les marques de départ, de parcours, de changement de parcours et d'arrivée sont définies en annexe Parcours.
- 13.2. Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.
- 13.3. 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.

14. DÉPART

- 14.1. La RCV 26 est modifiée comme suit :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
3	Envoi du pavillon J80	un	Signal d'avertissement
2	Envoi du pavillon P	un	Signal Préparatoire
1	Affalé du pavillon P	un long	Une minute
0	Affalé du pavillon J80	un	Signal de départ

- 14.2. Pour prévenir les bateaux qu'une course va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore deux minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.
- 14.3. 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.
- 14.4. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 2 minutes après son signal de départ sera classé DNS ou si les équipages sont absents à l'heure et à l'endroit de la rotation. Ceci modifie la règle A5.
- 14.5. Le comité de course annoncera par VHF 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. Si un bateau ne quitte pas la zone de course, il pourra être disqualifié par les umpires selon la règle UF 3.5(c).

15. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- 15.1. Les changements de parcours seront faits en mouillant une marque 1' de remplacement.
- 15.2. Les RCV 33(a) et (b) sont modifiées comme suit :
Le pavillon C et un pavillon de couleur signifient : « La marque au vent a été remplacée par la marque de la couleur du pavillon ».
- 15.3. 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 vert) 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. Dans ce cas, la marque inner n'est plus une marque de parcours.
- 15.4. Un changement de parcours après le départ sera signalé avant que le premier bateau ne commence le nouveau bord, même si la nouvelle marque n'est pas encore en position.
- 15.5. Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis. Ceci modifie la RCV 28.

16. ARRIVÉE

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.

17. SYSTÈME DE PÉNALITÉ

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

18. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITE

- 18.1. 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 61.4(b)(1)).
- 18.2. 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 A5 et 35.

19. CLASSEMENT

- 19.1. Le nombre de courses devant être validées pour valider le Trophée de l'Île Pelée est de 1 course validée par équipe.
- 19.2. Score
 - 19.2.1. Le score de chaque équipe en phase de qualification sera le total de ses scores obtenus sur toutes les courses (aucune course ne sera retirée). Ceci modifie la RCV A2.1.
 - 19.2.2. Le score de chaque équipe en phase finale est défini dans l'IC 10.7.
- 19.3. Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET ou DSQ recevra 10 points lors de la phase de qualification ou 5 points lors de la finale. Cela modifie la RCV A5.
- 19.4. Si à la fin de l'épreuve ou de la phase de qualification, 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.
- 19.5. A partir du classement général, 3 classements seront validés :
 - o Le classement général sera le classement de la **Coupe d'Europe Universitaire**.
 - o La première équipe française masculine ou mixte remportera le **Championnat de France Universitaire, catégorie "OPEN"**.
 - o La première équipe française féminine (équipage entièrement féminin) remportera le **Championnat de France Universitaire catégorie "féminin"**.

20. RÈGLES DE SÉCURITÉ

- 20.1. Les bateaux seront équipés par l'AO conformément à l'annexe « Règles d'utilisation des bateaux ».
- 20.2. Pendant qu'il est en course, chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement. [DP]

21. CONTRÔLE D'ÉQUIPEMENT

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

22. PUBLICITÉ [DP] [NP]

- 22.1. 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.

22.2. Un pavillon arborant le logo du Trophée de l'île Pelée, un numéro et la nationalité de l'équipage sera fourni par l'AO à chaque équipe. Ce pavillon devra être arboré au moyen du support prévu à cet effet depuis l'arrivée de l'équipe sur son bateau jusqu'à la sortie de l'équipe du bateau.

22.3. A la fin de chaque journée de course, les équipages sont tenus de placer les pavillons publicitaires fournis par l'AO pour chaque bateau, conformément aux instructions communiquées par l'AO.

23. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :

- Bateaux comité et organisation : Pavillon Trophée de l'île Pelée
- Bateaux umpire : Pavillon Jury jaune

24. ACCOMPAGNATEURS [DP]

Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal d'avertissement jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

25. ÉVACUATION DES DÉTRITUS [DP]

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

26. PRIX

Des trophées seront distribués aux premiers des trois classements, et à l'équipage le plus « fair-play ».

Arbitres désignés :

- Président du Comité de Course : **Claire Bocquet**
 - Président du Jury/Chief umpire : **Baptiste Verniest**
 - Juges/umpires : **Thibault Gridel, Bertrand Calvarin, Robin Desserouer, Laurent Remy**
- Commission technique : **Eric Le Roi**

Version : Mai 2025
Edition Trophée de l'Île Pelée 2026

Les courses en flotte jugées sur l'eau doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les courses seront jugées sur l'eau. Les modifications de règles en UF1 ont été approuvées par World Sailing selon la réglementation 20.3(d)(ii), à la condition que seules les options proposées soient utilisées et que l'épreuve ou l'étape respecte les limites suivantes :

1. Taille maximale de la flotte : 25 bateaux
2. Ratio maximal bateaux umpire/bateaux : 1:5, le ratio recommandé étant de 1:3, notamment pour l'arbitrage d'une flotte de performances égales ou lorsqu'une configuration de parcours répartit une flotte sur une zone étendue.
3. Si une autorité organisatrice souhaite utiliser l'annexe UF lorsque la taille maximale de la flotte ou le ratio maximal dépasse ces limites, elle doit obtenir l'approbation préalable de la CCA. Les demandes doivent être envoyées à : cca@ffvoile.fr

Ces limites s'appliquent au nombre de bateaux de la flotte au départ de l'épreuve ou de l'étape. Une autorité organisatrice ou un comité de course ne manipulera pas intentionnellement l'épreuve ou l'étape afin de contourner ces limites.

Une autorité organisatrice dont la flotte dépasse ces limites peut choisir d'utiliser l'annexe semi direct. Les instructions de course standard à cet effet sont disponibles sur www.sailing.org/racingrules et <https://arbitrage.ffvoile.fr/>

Cette annexe s'applique uniquement quand il y est fait référence dans l'avis de course et qu'elle est disponible pour tous les concurrents.

UF1 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS, AUX RÈGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET À LA RÈGLE 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 à la règle 2 : « En course, un bateau n'est pas obligé d'effectuer une pénalité à moins qu'un umpire lui ait signalé une pénalité à faire. »

UF1.3 Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1 :

7 DERNIER POINT DE CERTITUDE

« Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé. »

UF1.4 Renommer le texte de la règle 14 en 14.1 et ajouter

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 sans instruction à tout bateau impliqué dans l'incident. La pénalité minimum à appliquer dans ce cas est de 1 point en phase de qualification et 0,5 victoire en phase finale.

UF1.5 Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont requis, en plus des appels à la voix :

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

UF1.6 La règle 70.1 est remplacée par : Une partie à une instruction peut seulement faire appel d'une décision du jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis, en vertu de la règle 69, qu'à l'autorité nationale, sauf lorsque la règle 70.3 s'applique.

UF1.7 La règle 70.2 est supprimée.

UF1.8 Règles expérimentales

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

Place à la marque *Place* pour un bateau pour naviguer pas plus loin que sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

(b) Réserve

(c) La règle 17 est supprimée.

UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES RÈGLES

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 le parcours*, tant qu'il n'a pas contourné la marque suivante ou *fini*.

UF2.2 La règle 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

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

UF3 RÉCLAMATIONS ET PÉNALITÉS SUR L'EAU

UF3.1 La règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est *en course* (sauf la règle 14 quand il a causé un dommage sérieux ou une blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant,

- (a) quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 ;
- (b) s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

UF3.2 La pénalité dans la règle 44.2 est une pénalité d'un tour.

UF3.2 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) pour un incident dans lequel il était impliqué ou selon la règle 31 ou la règle 42 en arborant ostensiblement un pavillon **Rouge** à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première

occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'umpire.

- (b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. 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,
 - (6) enfreint une règle d'utilisation des bateaux
 - (7) enfreint la règle 49 sur la position de l'équipage, ou
 - (8) ~~enfreint l'IC 14.6~~ **enfreint l'IC 14.5**

un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau en lui signalant conformément à la règle UF3.5(b) ou UF 3.5(c). Si un bateau est pénalisé selon la règle UF3.4(a)(5) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée,

- (b) Un umpire qui décide, en se basant sur sa propre observation ou sur un rapport reçu de quelque source que ce soit, qu'un bateau peut avoir enfreint une règle, autre que la règle UF3.6 ou que la règle 28 ou qu'une règle listée dans la règle UF3.3(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.1. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.
- (c) Lorsqu'un bateau ne se conforme pas à la règle UF2.1 (règle 28.2), un arbitre doit le disqualifier conformément à la règle UF3.5(c).

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
- (b) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ». L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas.
- (c) un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.

UF3.6 Pénalités imposées

- (a) Un bateau pénalisé selon la règle UF3.5(b) doit effectuer une pénalité.
- (b) Un bateau disqualifié selon la règle UF3.5(c) doit quitter rapidement la zone de course.

UF4 ACTIONS DU COMITÉ DE COURSE

UF4.1 Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents des résultats sur le tableau officiel d'information.

UF5 RÉCLAMATIONS ; DEMANDES DE RÉPARATION OU DE RÉOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCÉDURES

UF5.1 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un umpire.

UF5.2 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),

- (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommages ou blessure, ou
- (c) demander réparation

n'est pas tenu d'arborer un pavillon rouge ou de héler Protest et il doit en informer le comité de course aussitôt que raisonnablement possible après avoir *fini*.

UF5.3 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.2.

UF5.4 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.

UF5.5 Le comité technique ne réclamera contre un bateau en vertu de la règle 60.1 que lorsqu'il décide qu'un bateau ou un équipement personnel n'est pas conforme aux règles de classe, à la règle 50, ou aux règles d'équipement de l'épreuve.

UF5.6 Le temps limité défini dans la règle UF5.2 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.4 et UF5.5 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

UF5.7 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (d) Les décisions du jury qui modifient le score d'un ou plusieurs bateaux doivent être communiquées à tous les bateaux.

UF5.8 La règle 60.5 est supprimée et remplacée par : « Quand le jury décide qu'un bateau a enfreint une règle et qu'il n'est pas exonéré, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification (y compris l'absence de pénalité). Si un bateau enfreint une *règle* quand il n'est pas *en course*, le jury doit décider s'il appliquera une pénalité dans la course la plus proche dans le temps à cet incident ou s'il prendra tout autre arrangement ».

UF5.9 La règle 63.7(b) est modifiée comme suit « Une partie dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».

UF5.10 La règle 61.4(b)(1) est supprimée.

ANNEXE DOMMAGES

Si les umpires utilisent la règle 14.2 (voir UF 1.4), ils utiliseront le tableau ci-dessous pour définir la pénalité :

Type de dommage	Définition du dommage	Interprétation du dommage	Pénalité en phase de qualification	Pénalité en phase finale
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	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	0,5 victoire
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.	DSQ	1 victoire

1. GENERALITES

Les règles de classe ne s'appliquent pas.

Tous les efforts sont faits pour que les bateaux soient identiques.

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

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

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

1.4 Prélèvement sur la caution pour dommages

L'évaluation du dommage prévue dans l'annexe UF ne sert qu'à fixer la pénalité et n'a aucune relation avec le montant de la retenue sur la caution du concurrent.

1.5 L'ensemble de voiles à utiliser sera signalé oralement par le comité de course ou les umpires ou le l'autorité organisatrice.

1.6 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.

1.7 Le comité de course peut décider d'utiliser un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.

1.8 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

1.8.1 Avant l'envoi du pavillon orange d'une course ou dans les 3 minutes après être monté à bord de son bateau, selon ce qui est le plus tard, une équipe peut arborer un **pavillon blanc** pour signaler à la commission technique 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.

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

1.8.3 Après l'envoi du signal d'avertissement, une course ne sera ni retardée ni annulée en raison d'une avarie, sauf si celle-ci a été signalée conformément à la règle d'utilisation 1.8.1.

2. ARTICLES ET ACTIONS INTERDITES

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

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

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

2.3 Le remplacement de tout équipement sans l'accord de la commission technique.

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

2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.

2.6 Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.

2.7 Quitter l'emplacement à quai ou le mouillage sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages, ou sans avoir eu l'autorisation du Comité de course.

2.8 Gruter un bateau sans autorisation expresse du comité de course ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.

2.9 Mettre des pennons sur le spinnaker.

2.10 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

- 2.11** Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf en cas d'urgence ou pour signaler un dommage ou répondre à une demande du comité de course.
- 2.12 Régler ou modifier la tension du gréement dormant. (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 baudrier 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.
- 2.21 L'utilisation du bout de Cunningham ainsi que celle du Hale Bas derrière le taquet sur tourelle pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau.**
- 2.22** 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.
- 2.23 Un bateau effectuant une pénalité doit avoir la tête du spinnaker au-dessous du vit-de-mulet de bôme à partir du moment où il dépasse la position bout au vent jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près.**
- 2.24 Utiliser le spinnaker sur la section de parcours entre la marque 3 et la ligne d'arrivée**
- 2.25 Une infraction à l'article 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23 ou 2.24 de cette annexe ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux. Ceci modifie la RCV 60.
- 2.26 Croiser les écoutes de foc

3. ACTIONS ET ÉLÉMENTS AUTORISÉS

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) montres, chronomètres,
- (f) manilles et manillons,
- (g) velcro,
- (h) pavillons de remplacement,
- (i) caméra vidéo type Go Pro

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 des umpires. Les umpires essaieront d'avertir les compétiteurs avant de les pénaliser au cas où le bout-dehors ne serait pas rentré entièrement à la première occasion raisonnable.

4. ÉLÉMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

4.1 Embarquer les éléments suivants :

(a) manivelle de winch

(b) VHF

4.2 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.

4.3 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,

(c) **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'apponement

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.

ANNEXE LISTE DES ÉQUIPEMENTS

Les éléments suivants, non fixés, fournis par l'AO, doivent être embarqués à tout moment à leur place pendant la navigation. Toute perte devra être signalée sur le rapport de dommage journalier.

VOILES ET ÉQUIPEMENT

Grand-voile et jeu de lattes

Foc

Spinnaker

Une écoute de spinnaker

Deux écoutes de foc

Une écoute de grand-voile

Un stick

Chariots de Génois

Trois manilles

Une manivelle de winch

Un Pavillon blanc

Un Pavillon rouge

EQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

1 jeu d'amarres

1 seau

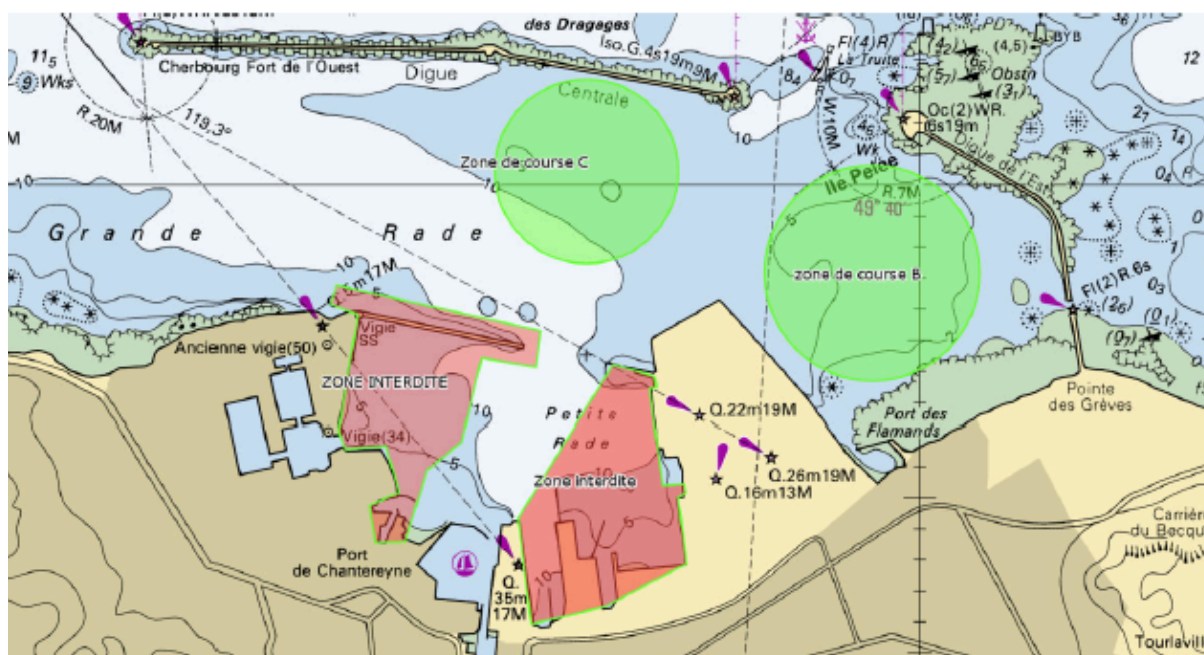
1 ligne de mouillage

Pompe de cale

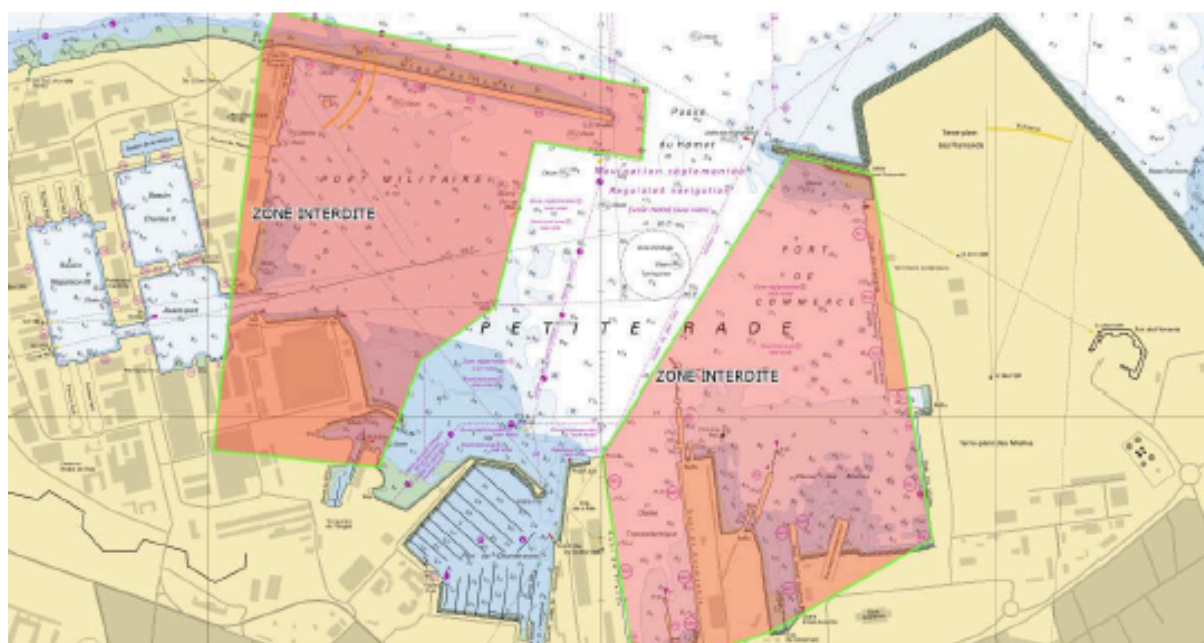
Deux pare-battages

ANNEXE ZONE DE COURSE

Zone B ou Zone C



Zones Interdites à la navigation en petite rade



ANNEXE PARCOURS

Parcours :

FLAMME NUMÉRIQUE 1

DÉPART – INNER - MARQUE 1 - INNER – PORTE (2 - 2') – INNER - MARQUE 1 - INNER – 3 - ARRIVÉE

LES MARQUES SONT À LAISSER À BABORD

FLAMME NUMÉRIQUE 2

DÉPART - MARQUE 1 – PORTE (2 - 2') - MARQUE 1 – 3 - ARRIVÉE

LES MARQUES SONT À LAISSER À BABORD

Marques de parcours :

La marque 1 est une bouée cylindrique de couleur rouge

La marque Inner est une bouée crayon de couleur orange

La porte 2 - 2' est constituée de bouées tétraédrique de couleur rouge

La marque sous le vent 2 - 2' est une porte. Au cas où une des bouées de cette porte serait absente, la marque restante serait à contourner à bâbord.

Les marques de changement de parcours sont des bouées cylindrique verte ou jaune

La marque de Départ est une bouée de couleur orange

La marque d'arrivée est une bouée crayon de couleur orange

