



AVIS DE COURSE WOMEN'S CUP APCC VOILE SPORTIVE GRADE 5C DU 4 AU 6 Mars 2022 PORNICHET

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

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 règlements fédéraux dont le Règlement du WLS TROPHY 2019 modifié.
- 1.3 L'annexe UF arbitrage direct.
- 1.4 Le règlement intérieur de l'APCC
- 1.5 L'annexe utilisation des bateaux.

2 INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

- 2.1 Les IC seront disponibles en ligne sur le site Women's cup à partir du 25 février 2022.
- 2.2 Les IC seront affichées selon la prescription fédérale

3 COMMUNICATION

- 3.1 Le tableau officiel d'information en ligne est consultable à l'adresse womenscup.fr
- 3.2 [DP] [NP] [Pendant qu'il est en course] [A partir du premier signal d'avertissement jusqu'à la fin de la dernière course du jour], sauf en cas d'urgence, un bateau ne doit ni émettre ni recevoir de données vocales ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

4 ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION

L'épreuve est ouverte exclusivement aux équipages féminins composés de 5 personnes et limitée à 28 équipages.

- 4.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de 1500 € à l'ordre de l'APCC.
- 4.2 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident. Chaque skipper est responsable des dommages ou de la perte de son bateau, sauf responsabilité autre déterminée par le jury.
- 4.3 Documents exigibles à l'inscription :
 - 4.3.1 a) Pour chaque concurrente en possession d'une Licence Club FFVoile :
 - la licence Club FFVoile mention « compétition » valide
 - ou
 - la licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratiquant » accompagnée :
 - pour les mineurs, de l'attestation du renseignement d'un questionnaire relatif à l'état de santé du sportif mineur
 - pour les majeurs, d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.
 - Si vous n'avez pas de licence 2022, vous pouvez en prendre une sur apcc-voilesportive.com rubrique boutique en ligne adhésion licence 2022.
 - b) Pour chaque concurrent n'étant pas en possession d'une Licence Club FFVoile, qu'il soit étranger ou de nationalité française résidant à l'étranger :
 - 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





- pour les mineurs, l'attestation du renseignement d'un questionnaire relatif à l'état de santé du sportif mineur ou, pour les majeurs, un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigés en français ou en anglais).

c) une autorisation parentale pour tout concurrent mineur

4.4 Les équipages admissibles peuvent faire une demande en remplissant le formulaire d'inscription et en l'envoyant, à : womenscup@apcc-voilesportive.com.

4.5 **Seuls les dossiers complets envoyés par mail à l'adresse ci-dessus** comprenant : le bulletin d'inscription avec les numéros de licence compétition 2022 de toute l'équipe, la fiche présentation équipage, les photos, seront pris en compte pour l'ordre d'inscription. **il ne sera pas fait de relance pour les dossiers incomplets.** Après vérification, un lien de paiement en ligne vous sera envoyé, le règlement des 350 euros validera votre inscription. **Aucun autre mode d'inscription et de paiement ne sera accepté.** Pour les équipages sponsorisés, un complément par chèque sera possible après paiement des 350 euros en ligne.

5 DROITS A PAYER

5.1 Les droits sont les suivants : 350 euros sans sponsor, 700 euros avec sponsor.

Sont inclus dans le prix d'inscription :

La mise à disposition des bateaux, le dîner du samedi soir, le cagnard aux couleurs du sponsor pour les Bateaux sponsorisés.

6 PUBLICITE

6.1 [DP] [NP] Les bateaux doivent afficher la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

7 SÉRIES QUALIFICATIVES ET SÉRIES FINALES

L'épreuve consistera en une série qualificative et une série finale.

2 groupes au-delà de 14 équipages.

Le format de course sera détaillé dans les IC.

8 PROGRAMME

8.1 Confirmation d'inscription :

Le Samedi 4 Mars à 9h00

8.2 Non utilisé

8.3 Jours de course :

Date	
04/03/2022	Courses poule A et B
05/03/2022	Courses OR et ARGENT

8.4 Le nombre de courses par jour est à la discrétion du comité de course.

8.5 L'heure du signal d'avertissement de la première course le samedi est 11h30.

04/03/2022	Briefing 10h30 11h30 Premier signal d'attention 1 ou plusieurs courses à suivre
05/03/2022	Briefing 9h00 10h00 Premier signal d'attention 1 ou plusieurs courses à suivre





- 8.6** Le dernier jour de course programmé, aucun signal d'avertissement ne sera fait après 15H00.
- 9** **CONTRÔLE DE L'EQUIPEMENT**
Voir annexe utilisation des bateaux.
- 10** **NON UTILISE**
- 11** **LIEU**
11.1 L'Annexe A à l'AC fourni le plan du lieu de l'épreuve.
11.2 L'Annexe A à l'AC indique l'emplacement des zones de course.
- 12** **LES PARCOURS**
Les parcours seront décrits en annexe D
- 13** **SYSTÈME DE PÉNALITÉ**
L'annexe UF Arbitrage Direct pourra s'appliquer.(cf annexe UF) en fonction du niveau d'arbitrage, sinon, l'annexe semi direct s'appliquera.
- 14** **CLASSEMENT**
Le système de points à minima s'appliquera. Pour la phase de qualification, la règle A4.2 est modifiée de sorte que les points seront basés sur le nombre de bateaux assignés à la plus grande flotte.
Si, à la fin de la phase de qualification, les bateaux d'un rond sont classés avec plus de courses que l'autre, les points de la ou des 1ères courses du rond ayant effectué le plus de manches seront retirés de sorte que tous les bateaux aient le même nombre de courses pris en compte.
Le score d'un bateau dans la série sera le total des scores de ses courses de la phase de qualifications validées dans sa flotte 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.
Les bateaux dans la flotte Or seront classés en premier, etc., dans la régata.
- 14.1** Non utilisé
- 14.2** Une course validée pour chaque poule est exigée pour constituer un classement. Toutes les manches seront prises en compte pour le classement
- 14.3** Le score d'un bateau dans la série sera le total des scores de ses courses de la phase de qualifications validées dans sa flotte 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.
- 14.4** La règle A5.3 s'applique.
- 15** **BATEAUX ACCOMPAGNATEURS**
[DP] [NP] Les bateaux des accompagnateurs doivent être identifiés par *une flamme rose*.
- 16** **NON UTILISE**
- 17** **EMPLACEMENTS**
[DP] [NP] Les bateaux doivent rester à la place qui leur a été attribuée pendant qu'ils sont dans le port.
- 18** **LIMITATION 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.
- 19** **PROTECTION DES DONNÉES**
19.1 **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.

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

20 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.

21 PRIX

Des prix seront distribués.

22 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Pour plus d'informations, contacter womenscup@apcc-voilesportive.com ou APCC 0953358851



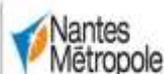


Eurest

ANNEXE A

LIEU EPREUVE ET ZONE DE COURSE





ANNEXE D

PARCOURS

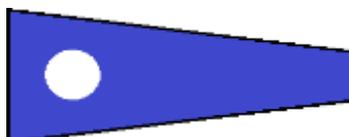
Les marques 1, 2 et 4 sont à laisser à bâbord.
A la porte 3A/3B, La bouée 3B est à laisser à bâbord ET la bouée 3A à tribord.

Parcours 1 (1 tour) : Flamme 1

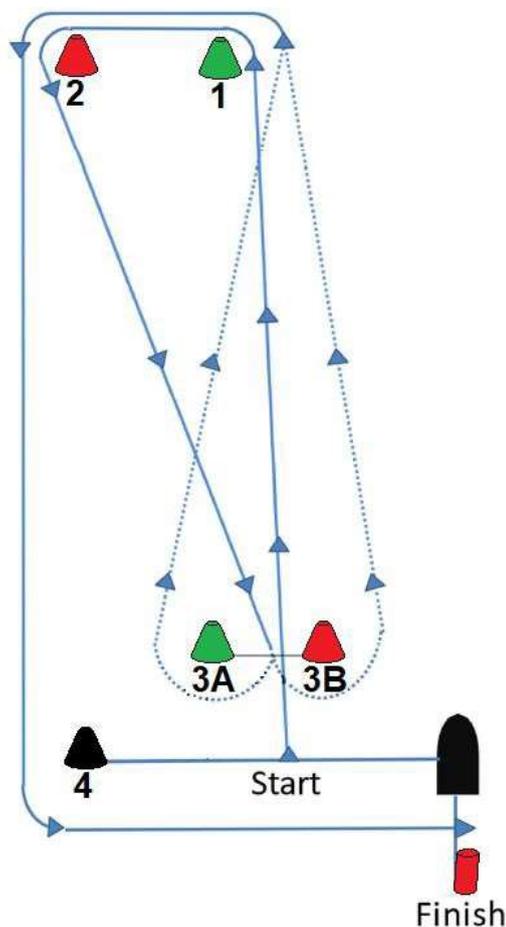
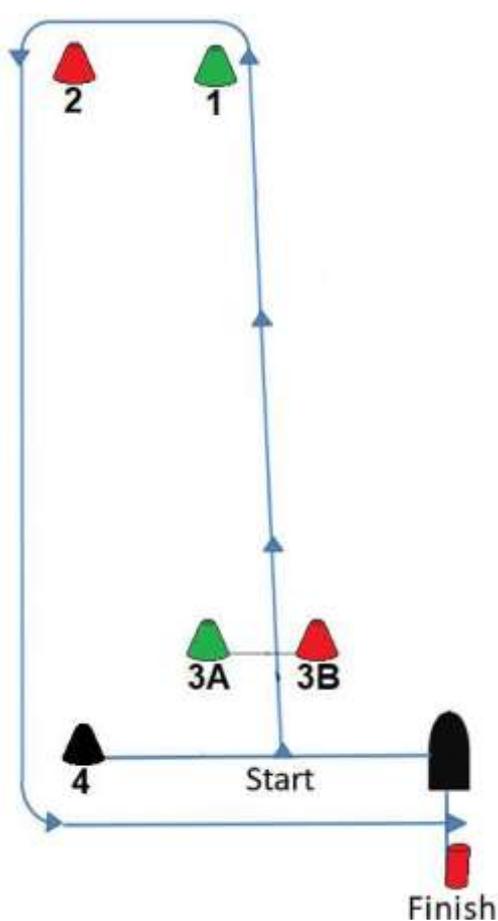


Départ, 1, 2, 4, Arrivée

Parcours 2 (2 tours) : Flamme 2



Départ, 1, 2, 3A/3B, 1, 2, 4, Arrivée





ANNEXE COVID

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.

Les moyens digitaux site du club www.apcc-voilesportive.com seront utilisés comme « Tableau Officiel ». Il n'y aura pas d'affichage physique. 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 inédit « COVID 19 », l'Autorité Organisatrice pourra annuler la compétition.

1 Gestes barrières (DP):

- Avant de confirmer son inscription, chaque membre d'équipage doit avoir individuellement réalisé l'auto
- questionnaire sanitaire disponible à l'adresse suivante : https://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/confinement/Questionnaire_Auto-Evaluation.pdf

Tous les participants à la WOMEN'S CUP, 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 devront respecter les jauges définies par les pouvoirs publics. Quand cela est possible, tout regroupement de personnes doit être évité lorsque la distanciation physique (2 m) ne peut être respectée.

Il est obligatoire de porter le masque à tout moment à terre. Les personnes impliquées dans l'organisation de la compétition, les arbitres, les concurrents et les accompagnateurs (entraîneurs, ...), lorsqu'ils sont sur l'eau, peuvent ne pas porter de masque.

Les gestes barrières doivent être scrupuleusement respectés dès qu'une personne impliquée dans la WOMEN'S CUP n'est pas sur l'eau. 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 José Vazquez jose@apcc-voilesportive.com 0695072581

b- Cellule COVID en cas de suspicion de contagion :

La cellule COVID sera composée du / de :

- Représentant de l'AO José Vazquez,
- 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 dans le document « Protocole sanitaire gestion cas de suspicion et de cas Covid-19 positif / mouvement sportif » : <http://sports.gouv.fr/IMG/pdf/ficherentreeprotocolesanitaire.pdf> 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 la WOMEN'S CUP toute concurrente, 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.

4 Cas suspect de COVID 19 :

« Un bateau qui présente un cas suspect de Covid 19 dans son équipage doit immédiatement abandonner la course / compétition et se conformer aux directives des autorités sanitaires. S'il ne le fait pas, il pourra être disqualifié. S'il l'estime nécessaire, le jury pourra également ouvrir une instruction selon la règle 69 ».

5 Compléter l'article – « Admissibilité et inscription » de l'Avis de Course par le texteci-dessous :

Accès au site de la compétition et participation :

1. Un « pass sanitaire » valide devra être présenté à l'arrivée sur le site de la compétition par les catégories de personnes ci-dessous, âgées de 12 ans et 2 mois et plus :

- Les concurrents
- Les accompagnateurs (au sens de la définition de l'Accompagnateur dans les RCV 2021-2024)
- Toute personne qui souhaite entrer sur le site durant la compétition ou dont la présence est nécessaire sur le site durant la compétition (organisateurs, arbitres, représentants des classes..).

Ce Pass sanitaire se présente sous les formes suivantes :





L'attestation d'un schéma vaccinal complet (plus 28 jours après la dernière injection pour le vaccin Janssen et 7 jours après la dernière injection pour les autres vaccins) – Certificat COVIDEUROPE ou équivalent. Ou,

Le résultat d'un test antigénique de moins de 24 heures, négatif, Ou

Le résultat d'un test RT-PCR de moins de 24 heures, négatif, Ou

Le résultat d'un test RT-PCR ou antigénique positif attestant du rétablissement de la Covid-19, datant d'au moins 11 jours et de moins de 6 mois.

2. Seules les personnes ayant satisfait à l'obligation de présentation d'un **Pass Sanitaire** et les personnes de moins de 12 ans et 2 mois recevront un laissez-passer individuel à conserver et à présenter à chaque entrée sur le site de la compétition.

Pour plus d'information sur le « pass sanitaire » consulter : <https://www.gouvernement.fr/info-coronavirus/pass-sanitaire> <https://www.gouvernement.fr/info-coronavirus/vaccins>





ANNEXE UF

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 Eviter le contact est modifiée comme suit :

14.1 Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent imposer une pénalité en points sans instruction selon le guide prévu en 14.2.

14.2

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 les 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, 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, hâler « 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 ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,
- (6) enfreint la règle de la limitation d'utilisation du bout dehors
- (7) enfreint une règle d'utilisation des bateaux
- (8) enfreint la règle 49 sur la position de l'équipage
- (9) ne respecte pas la règle UF2.1 (règle 28.2), un umpire doit le disqualifier selon la règle UF3.5(c), un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. L'umpire peut imposer une pénalité ou plus, chacune d'entre elles étant signalée conformément à la règle UF3.5(b), ou le disqualifier selon la règle UF3.5(c), ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire. Si un bateau est pénalisé selon la règle UF3.4(a)(5) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée,

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

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

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

UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

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

UF5.2 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),
 - (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommages ou blessure, ou
 - (c) demander réparation,
- doit informer le comité de course de la façon suivante :
héler le comité de course à l'arrivée ou au plus tard 2 minutes après son arrivée.

UF5.3 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.

UF5.4 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.3.

UF5.5 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.

UF5.6 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 ».

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

UF5.8 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.





(d) Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a pas affecté le résultat de la course, il peut imposer une pénalité en points ou en fraction de points ou prendre tout autre arrangement qu'il considère comme équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.

(e) Si le jury pénalise un bateau conformément à la règle UF5.7 ou si une pénalité standard est appliquée, tous les autres bateaux seront informés de la modification du score du bateau pénalisé.

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

UF5.10 Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à la règle UF3.6 ou à la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), ou la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF5.11 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 REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Les règles de classe J80 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 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 :

- 2.1 **Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.**
- 2.2 L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.
- 2.3 **Le remplacement de tout équipement sans l'accord du Comité de Course.**
- 2.4 Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.
- 2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.
- 2.6 **Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.**
- 2.7 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.
- 2.8 Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9 Non utilisé
- 2.10 Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.11 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.12 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.
- 2.13 **Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.**
- 2.14 Utiliser un winch pour régler la grande écoute, le pataras ou le halebas.
- 2.15 Non utilisé
- 2.16 Utiliser une ligne de ris comme bordure
- 2.17 Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs.
- 2.18 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.19 Non utilisé
- 2.20 Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.
- 2.21 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.
- 2.22 L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement ou l'empennage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.23 Non utilisé
- 2.24 Non utilisé
- 2.25 Non utilisé
- 2.26 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.
- 2.27 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

Ce qui suit est autorisé :

3.1 Embarquer les équipements suivants :

- (a) Les principaux outils,
- (b) ruban adhésif,
- (c) bouts (élastiques ou, sinon, de 4 mm de diamètre ou moins),
- (d) marqueurs,
- (e) matériel pour pennons
- (f) montre, chronomètres et compas à main,
- (g) manilles et manillons,
- (h) velcro,
- (i) chaise de calfat,
- (j) pavillons de remplacement,

3.2 Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :

- (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent,
- (b) fixer les pennons,
- (c) empêcher que les voiles ne soient endommagées ou tombent par-dessus bord,
- (d) marquer les repères de réglage,
- (e) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés,
- (f) pour faire les signaux requis par l'Annexe UF3.3 ou la règle 1.7 de cette annexe.

3.3 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 selon la règle UF 3.4 (a) (8). 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, 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) plier, ranger les voiles dans les sacs et placer les sacs à leur place, comme demandé,
- b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,
- c) relâcher la tension du pataras.

4.3 A la fin du dernier jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marques.

4.4 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.

4.5 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.

4.6 Non utilisé

4.7 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.