



INSTRUCTIONS DE COURSE

DEFI VOILE ETUDIANT **Pornichet 31 JANVIER et 1ER février 2026** **APCC – 5a**

Préambule :

PARTIR DU PONTON

Laisser les amarres au ponton.

- Si vous êtes au près dans le chenal, préparez-vous à hisser la grand-voile.
- Si vous êtes plutôt au vent arrière, préparez-vous à dérouler la voile d'avant. Dirigez le bateau vers le chenal, donnez-lui de l'élan.

RENTRE AU PORT

- Si vous êtes plutôt au près dans le chenal, préparez-vous à rouler la voile d'avant après avoir franchi l'entrée du port.
- Si vous êtes plutôt au vent arrière, préparez-vous à affaler la grand-voile, après avoir franchi l'entrée du port.

SURVEILLER ET ENTREtenir LE MATÉRIEL

Avant et après chaque navigation, vous devez :

- Éponger le bateau
- Vérifier l'état de fatigue des drisses et écoute, filières, etc...
- Vérifier les voiles (nombre de lattes, déchirures, ...)
- Lover les écoute
- Signaler toutes les avaries survenues dans la journée et participer aux réparations le cas échéant.

ASSURANCES

Assurance des bateaux :

En ce qui concerne les bateaux de l'APCC, 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 facturé le montant des réparations.**

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, cependant là aussi une franchise s'applique d'un montant de 900€. Cette franchise peut être de 0€ si le skipper du bateau en cause a souscrit au rachat de franchise (ce que nous conseillons vivement.).

Les concurrents étrangers doivent posséder une assurance responsabilité civile d'un montant de couverture minimum de 2 millions d'€ ou l'équivalent en devise de la nationalité du concurrent. Ils peuvent aussi, prendre une licence FFV.



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'U.S.A.F. du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

1 RÈGLES

- 1.1 La régate sera régie par :
 Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile 2025-2028,
 L'annexe UF pour l'arbitrage direct sur l'eau,
 Les règles d'utilisation des bateaux (annexe règles d'utilisation des bateaux),
 L'avis de course et ses avenants,
 Le règlement intérieur de l'APCC voile sportive.
- 1.2 Les règles de classe j80 ne s'appliquent pas.

2 AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le **tableau officiel situé sur la vitrine du Yacht Club de l'APCC**, au rez-de-chaussée, sur le Port de Pornichet.

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 Les modifications aux instructions de course et au programme et toutes les notifications seront affichées au Club House de l'APCC. Cet affichage tiendra lieu de notification officielle écrite pour chaque concurrente, laquelle devra avoir consulté le tableau avant et après chaque épreuve. Cet affichage est signalé par l'envoi du **pavillon « L »**, au-dessus de la flamme numérique correspondant au numéro de l'avenant, au mât de pavillon à terre.
- 3.2 Toute modification au programme sera notifiée aux concurrents avant la régate suivante. Des modifications sur l'eau seront indiquées par l'utilisation du **3^{ème} substitut**. Tous les équipages seront avertis individuellement de la nature des éventuelles modifications par un bateau de l'organisation.




4 SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au **mât de pavillons**, dont l'emplacement est situé **à côté de la Capitainerie** du Port de Pornichet.
- 4.2 Quand le pavillon « **Aperçu** » est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'amené de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.

5 BATEAUX ET VOILES

- 5.1 (a) L'épreuve se courra sur des bateaux du type J 80.
 (b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par l'autorité organisatrice.
- 5.2 L'ensemble des voiles à utiliser sera signalé sur le bateau du comité de course (CC) avec ou avant le signal d'attention. Les signaux auront les significations suivantes :

PAVILLONS - COMBINAISON DE VOILES À UTILISER

	Pas de signal	Grand-voile haute + Foc + Spinnaker
O		Un Ris obligatoire
B		Usage du spinnaker Interdit
O+B		Un Ris + Foc obligatoire + Usage du spi Interdit

- 5.3 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un zodiac organisation.

6 PROGRAMME DES COURSES ET FORMAT DE L'ÉPREUVE

- 6.1 Programme général : **Samedi 31 janvier** :
 8h30 à 9h15 : Confirmation des inscriptions.
 9h30 : Briefing obligatoire pour tous les skippers, sauf dérogation accordée par l'AO et tirage au sort.
 10h30 : Mise à disposition, une ou plusieurs courses à suivre.
 Rotation des équipages poule A, poule B (l'horaire vous sera communiqué à terre le jour même).

Dimanche 1er février

9H00 : Briefing

10h00 : courses à suivre

Rotation des équipages poules OR et ARGENT l'horaire vous sera communiqué le jour même.

6.2 L'heure du dernier signal d'avertissement sera approximativement 17h00.

6.3 Format de l'épreuve.

Dans la phase de qualification, les bateaux seront répartis en poules A et B par le Président du comité de course.

Les Bateaux seront tirés au sort dans chaque poule constituée.

A l'issue de cette phase de qualification, un classement des 24 équipages sera établi en appliquant la règle 16 de ces IC (Classement) sur le nombre de points obtenus par chaque équipage. **Il n'y aura pas de classement par poule.**

Les 12 premiers **(1 à 12) seront en rond OR** et les 12 suivants **(13 à 24) en rond ARGENT.**

(a) **Pour les phases finales**, les bateaux seront tirés au sort. Les équipages devront suivre les instructions concernant les rotations et signaler immédiatement les éventuels problèmes techniques : aucune demande de réparation ne pourra être acceptée sur la base d'un problème technique sur le bateau (casse ou absence de matériel) en dehors du cadre de cette procédure et du délai acceptable prévu.

7 ZONES DE COURSE

Les parcours prévus en annexe seront mis en place dans la Baie de la Baule – Pornichet
Canal VHF 6.

8 **LES PARCOURS** Cf. Annexe Parcours

9 **MARQUES** Cf. Annexe Parcours

10 LE DEPART

10.1 Les départs des courses seront donnés avec le signal d'avertissement envoyé 3 minutes avant le signal de départ.

Signaux	Pavillons et signaux sonores	Temps avant le départ
Parcours	Flamme 1 ou 2	Au plus tard au signal d'avertissement
Avertissement	Pavillon APCC + un signal sonore.	3 minutes
Préparatoire	Pavillon P ou U ou Noir + signal sonore	2 minutes
Une minute	Amenée du pavillon préparatoire + signal sonore long	1 minute
Départ	Amenée du pavillon APCC + signal sonore	0

10.2 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.

10.3 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 A4 et A5.

11 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

11.1 Avant le signal d'avertissement d'une course ou dans la minute suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après le changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer ostensiblement le pavillon L pour signaler une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ. **Il doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du CC et y rester, sauf indication autre.**

11.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du CC.

11.3 Après le signal d'avertissement d'une course, une course ne sera pas retardée ni annulée en raison d'une avarie, sauf si le signal d'avarie a été envoyé comme requis par l'IC 11.1.

- 11.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après le signal d'avertissement ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

12 CHANGEMENT DE PARCOURS

Lors d'un changement de parcours signalé à une marque, la géométrie du parcours sera conservée. Les couleurs des marques resteront identiques.

Au cas où une marque 3A ou 3B manquerait, la marque restante devra être contournée en la laissant à bâbord.

13 L'ARRIVÉE

La ligne d'arrivée sera entre le mât arborant un pavillon Bleu sur le bateau arrivé du Comité de Course et le côté parcours de la marque d'arrivée.

14 TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITE

- 14.1 Les temps sont les suivants :

Classe	Temps cible
Toutes	12 à 15 minutes

- 14.2 Les bateaux ne finissant pas 5 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

- 14.3 Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 60.1).

15 SYSTEME DE PÉNALITÉ

L'arbitrage se faisant sur l'eau, l'annexe UF s'appliquera (voir annexe).

16 CLASSEMENT

- 16.1 Une course validée pour chaque flotte est exigée pour constituer un classement. Toutes les courses seront prises en compte pour le classement.

- 16.2 Si, à la fin de la phase de qualification, les bateaux d'une flotte sont classés avec plus de courses que l'autre, les points de la ou des 1ères courses de la flotte ayant effectué le plus de courses seront retirés de sorte que tous les bateaux aient le même nombre de courses pris en compte.

- 16.3 Le système de Points à Minima A4 s'appliquera.

- 16.4 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.

- 16.5 Les bateaux du rond or seront classés devant les bateaux du rond argent, que les ronds or et argent aient pu se courir ou non.

- 16.6 Un bateau DNC, DNS, OCS, UFD, BFD, DNF, RET, DSQ recevra 13 points. Cela modifie la RCV A4.2.

17 DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel) aussi bien avant, pendant, qu'après la régate.

18 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

19 DÉSIGNATION DU CORPS ARBITRAL

Chief umpire : Benoît Dijoux

Présidente du Comité de Course : LE CORRE NAIG

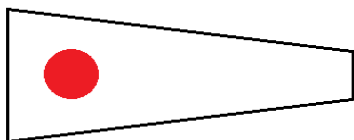
20 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Contacts: APCC 09 53 35 88 51

ANNEXE PARCOURS

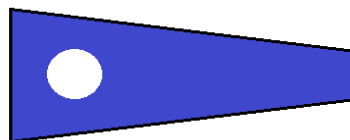
Les marques 1 et 2 sont à laisser à bâbord.
A la porte 3A/3B, La bouée 3B est à laisser à bâbord ET la bouée 3A à tribord.

Parcours 1 (1 tour) : Flamme 1

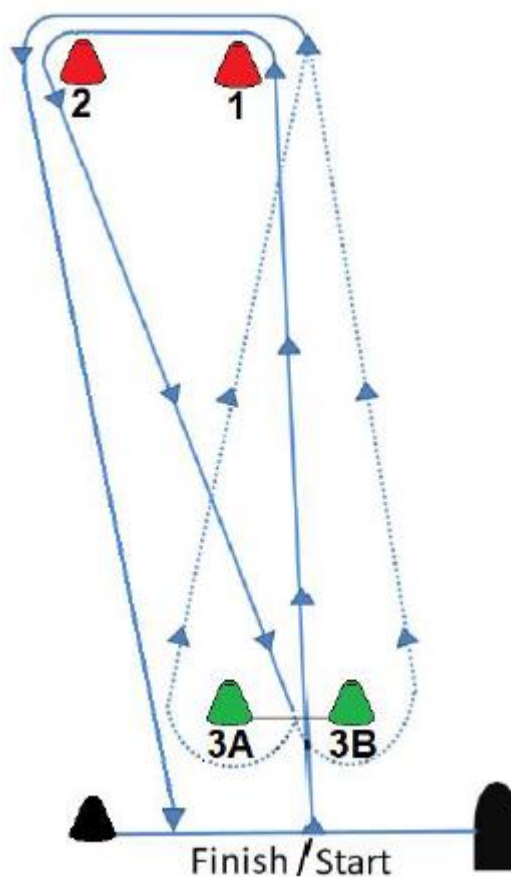
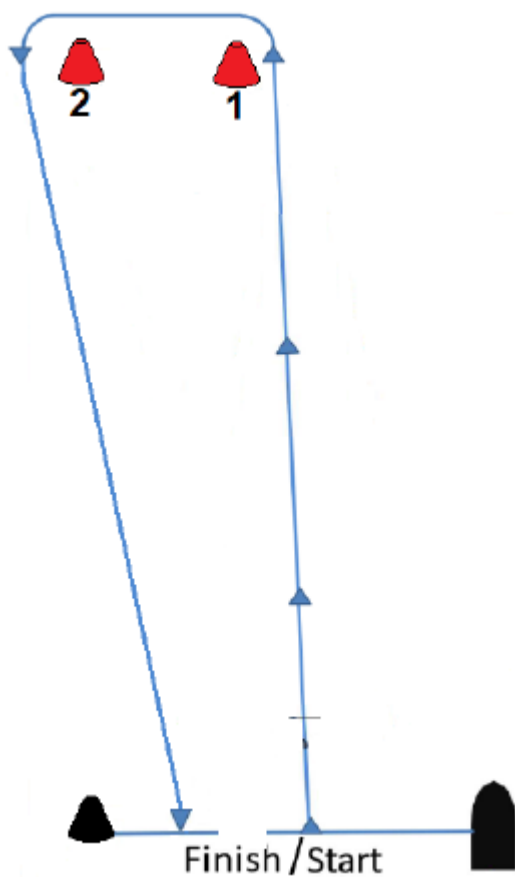


Départ, 1, 2, Arrivée

Parcours 2 (2 tours) : Flamme 2



Départ, 1, 2, 3A/3B, 1, 2 Arrivée



ANNEXE UF

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 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. »

UF1.5 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 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.**

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES 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 de 1 tour.

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 Y 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. À 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, où
 - (5) ne respecte pas la règle UF3.6,

Un umpire peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau en lui signalant conformément à la règle UF3.5(b), ou UF3.5(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 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 COMITE DE 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 dommage ou blessure, où
- (c) demander réparation

N'est pas tenu d'arborer un pavillon rouge ou de hélér Protest et il doit en informer le comité de course **à la première occasion raisonnable après avoir fini ou abandonné.**

- 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 peut réclamer contre un bateau en vertu de la règle 60.1. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour infraction à la règle UF3.6, à la règle 28, à une règle mentionnée dans la règle UF3.3(a) ou à la règle 14, s'il n'y a ni dommage ni blessure.
- 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 du règlement 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 ».
- La règle 61.4(b)(1) est supprimée.

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).

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 Gruer 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 L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas et montres.

2.20 Non utilisé

2.21 Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile.

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 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.

2.24 Non utilisé

- 2.25** 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 des umpires selon l'annexe SD. 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,
- (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.

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. 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.

LISTE D'ÉQUIPEMENT

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 DES VOILIERS

*Grand voile et jeu de lattes
Foc
Spinnaker
Une manivelle de winch
Une écoute de spinnaker
Deux écoutes de foc
Un stick*

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

(dans un sac étanche fermé dans le coffre tribord, à n'ouvrir qu'en cas de problème de sécurité)

*Trois fusées à main rouge
Une lampe torche étanche
Une corne de brume
Des pinoches
Un miroir de signalisation
Pavillon national + N + C
Un feu à retournement
Un extincteur
Une sonde à main
Un livre de bord*

(dans le bateau)

*Un ou Deux pare battages
5 brassières de sécurité
Un mouillage
Une boule de mouillage et une marque conique
Seau et/ou éponge et/ou écope
Une pompe à main
Ancre et chaîne
Ligne de mouillage*