LIGUE NATIONALE DE VOILE

INSTRUCTIONS DE COURSE

LIGUE NATIONALE DE VOILE 2026

APCC Nantes

A Pornichet, du 15 au 18 octobre 2026

Grade 4

BANQUE POPULAIRE
PARTENAIRE MAJEUR

ENGIE
PARTENAIRE OFFICIEL

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

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).
La mention [DP] (Discretionary Penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification
La mention [SP] s'applique à une règle pour laquelle une pénalité standard peut-être appliquée. Un comité peut réclamer s'il estime que la pénalité standard n'est pas appropriée.

1 REGLES

1.1 L'épreuve est régie par :
- Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV),
- Les règlements fédéraux dont le règlement de la Ligue Nationale de Voile 2026 : https://lnvoile.ffvoile.fr/media/nb0em0zq/lnvoile-2026-r%C3%A8glement-vf.pdf
- L'Annexe UF Ligue Nationale de Voile (cf Annexe 6 des IC, Course en flotte jugée sur l'eau)
- Les règles d'utilisation des bateaux, en annexe, qui s'appliqueront également aux courses d'entraînement.

1.2 Les règles de classe ne s'appliqueront pas.

1.3 Ajouter une nouvelle règle 41. (e) : de l'aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération

2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

2.1 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.

2.2 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'autorité organisatrice les communiquera par oral ou par écrit.

3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS.

3.1 Les avis aux concurrents seront affichés au tableau officiel sur le site Internet de la compétition, rubrique « Tableau officiel » : https://lnvoile.ffvoile.fr/tableau-officiel-lnv/

3.2 Un groupe WhatsApp des coureurs sera créé pour le championnat. Il n'est pas officiel. Tout manquement à y retranscrire les informations ne sera pas motif à réparation. Ceci modifie la RCV 61.4(b)(1).

3.3 Toutes les questions des concurrents relatives à l'utilisation des bateaux devront être posées par écrit auprès du jury, au plus tard vendredi 16 octobre avant 9H00.

3.4 Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur un canal VHF qui sera défini au 1er briefing.

4 CODE DE CONDUITE

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

4.2 [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 son fonctionnement

5 SIGNAUX FAITS A TERRE

5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts officiels situés sur la terrasse du club.

5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6 PROGRAMME DES COURSES

Jeudi 15 octobre	10h00 à 17h00 11h00 à 17h00 17h à 19h A partir de 18h	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages au village digue Entraînement officiel pour les équipages inscrits 11h-13h / 13h-15h / 15h-17h Photocall des équipages présents au village. Ouverture du village aux concurrents
Vendredi 16 octobre	9H00 à 10h00 10h00 19h00	Confirmation des inscriptions, pesée des équipages au village digue Premier Briefing au village digue, courses à suivre Débriefing à suivre après retour à terre Cérémonie d'ouverture
Samedi 17 octobre	8h30 19h30	Briefing au village digue, courses à suivre Débriefing à suivre après retour à terre Repas - Soirée de la Ligue Nationale de Voile à l'espace Camille Flammarion de Pornichet
Dimanche 18 octobre	8h30 16h30	Briefing au village digue, courses à suivre Remise des prix et pot de clôture à l'espace Camille Flammarion

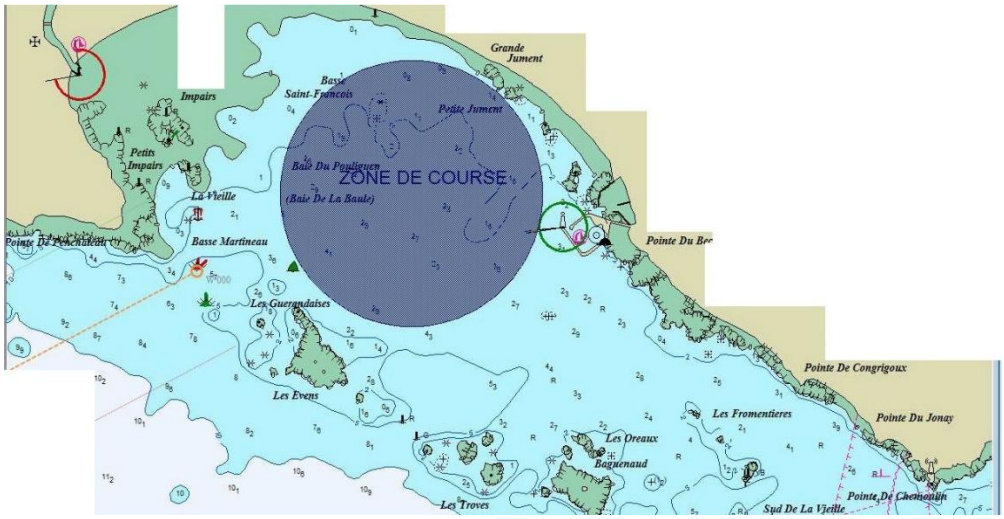
[DP] [NP] La présence des skippers est obligatoire à tous les briefings
[DP] [NP] La présence de l'équipe au complet est obligatoire :

- A la cérémonie d'ouverture
- A la soirée de la Ligue Nationale de Voile
- A la remise des prix,

7 ZONE DE COURSE

7.1 Définition de la Zone de course

La zone de course sera située en baie de Pornichet



7.2 La zone de course est définie comme la zone s'étendant à 100 mètres au-delà de toute partie du parcours dans laquelle un bateau peut être en course.

8 LES PARCOURS

8.1 Les parcours sont décrits dans l'annexe parcours qui précise l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté requis de chaque marque.

8.2 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le comité de course affichera, si possible, le cap compas approximatif du premier bord du parcours, et arborera le signal précisé en « annexe parcours » identifiant le parcours à effectuer.

8.3 Le comité de course pourra ajuster le parcours. Si possible, il annoncera cette modification par VHF.

9 MARQUES

9.1 Les marques de départ, de parcours, de changement de parcours et d'arrivée sont définies en annexe parcours.

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

9.3 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.

10 LE DÉPART

10.1 La RCV 26 est modifiée comme suit :

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
3	Envoi pavillon Ligue Nationale de Voile	Un	Signal d'avertissement
2	Envoi pavillon P	Un	Signal préparatoire
1	Affalé pavillon P	Un long	Une minute
0	Affalé pavillon Ligue Nationale de Voile	Un	Signal de départ

10.2 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le navire du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

10.3 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore, 1 minute au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

10.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 2 minutes après son signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).

10.5 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 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.

10.6 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.
Les umpires pourront si besoin relayer cette information avec un pavillon noir selon l'annexe UF 3.5(c).

10.7 Le dernier jour de course, le signal d'avertissement de la première course du dernier flight de la phase 1 ne sera pas donné après 13h15 et le dernier signal d'avertissement d'une course de la phase 1 ne sera pas donné après 14h00.

10.8 Le dernier signal d'avertissement d'une course de la finale ne sera pas donné après 16h00.

11 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

11.1 Pour changer le bord suivant du parcours, un bateau du comité de course indiquera par l'envoi du pavillon C et le pavillon de couleur de la nouvelle marque à laisser à bâbord.

11.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis. Ceci modifie la RCV 28.

12 L'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.

13 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

Le système de pénalité est défini dans l'annexe UF (Annexe 6 des IC)

14 TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

14.1 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).

14.2 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 A4 et A5.

14.3 Le temps limite pour finir pour le premier bateau ayant effectué le parcours est de **25 minutes.**

14.4 Le temps limite pour finir après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini est de **5 minutes**.

15 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION

Les procédures de réclamations et demandes de réparation sont définies dans l'annexe UF publiée en annexe 6 des IC.

16 FORMAT DE LA COMPÉTITION

16.1 Le format de la compétition consiste en une phase de qualification et une phase finale à 4 équipages

La description détaillée du format de la compétition figure en Annexe « Format de la Ligue Nationale de Voile ».

17 CLASSEMENT

17.1 Le nombre de courses devant être validé pour valider la Ligue Nationale de Voile est de 1 course validée par équipe.

17.2 Le classement sera établi à l'issue des deux phases de la compétition :

17.2.1 Phase 1 - Qualifications

17.2.1.1 Le score de chaque équipe sera le total de ses scores obtenus sur toutes les courses (aucune course ne sera retirée). Ceci modifie la RCV A.2.

17.2.1.2 Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ et NSC recevra un point de plus que le nombre de bateaux inscrits sur la course. Cela modifie la RCV A5.2.

17.2.1.3 Si à la fin 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.

17.2.1.4 Quel que soit le nombre de bateaux inscrits sur la course, chaque bateau recevra les points selon la règle A4.

17.2.1.5 En cas d'égalité en considérant un flight comme une course, utilisation de la RCV A8.

17.2.2 Phase 2 - Finale

17.2.2.1 Un bateau DNC, DNS, OCS, DNF, RET, DSQ et NSC recevra 5 points. Cela modifie la RCV A.5.2.

17.2.2.2 Aucune course ne sera retirée

17.2.2.3 Si aucune course de phase Finale ne peut être courue, le classement général final sera celui de la phase de Qualifications

18 RÈGLES DE SÉCURITÉ

18.1 [NP] [DP] Matériels de sécurité : Les bateaux seront équipés par l'AO conformément à l'annexe « Utilisation des bateaux »

18.2 Les équipements individuels de flottabilité (aide à la flottabilité ou gilet de sauvetage) ne seront pas fournis par l'autorité organisatrice. En conséquence **chaque membre d'équipage devra apporter cet équipement individuel de flottabilité, celui-ci devra être en bon état et conforme aux normes de la Division 240.**

18.3 Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40.2(c).

18.4 Zones d'exclusion [DP] [NP]

Elles sont définies en annexe « Zones d'exclusion ».

Les bateaux doivent respecter les zones d'exclusion pendant toute la compétition. Les infractions à cette IC peuvent être transmises par le Comité de Course, l'AO ou les Umpires au Jury. La pénalité pour son infraction sera à la discrétion du Jury.

19 [DP] [NP] ÉQUIPAGE, REMPLACEMENT D'ÉQUIPIER OU D'ÉQUIPEMENT

19.1 Équipage

(i) Lors de l'inscription de l'équipage à la compétition, le capitaine d'équipe ou le skipper confirme la constitution de son équipage et doit préciser le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris (4 à 6 équipiers). Rappel : le poids maximum autorisé de l'équipage est 350 kg.

(ii) La liste d'équipage pour la journée devra être déposée au PC course, au plus tard pendant le briefing du jour. Aucun ajout ou retrait d'équipier en cours de journée ne sera autorisé, sauf en cas d'autorisation exceptionnelle du Comité de Course ou conformément à l'article 5.2.4.2 du règlement LNVoile 2026.

19.2 Remplacement d'équipier

Pendant toute la durée de la compétition (de la première course courue jusqu'à la dernière) le nombre d'équipiers embarqués, skipper compris, ne peut pas être modifié sauf après décision du Comité de Course, suite à une demande justifiée par des circonstances exceptionnelles. Un bateau ne peut pas demander réparation suite à une décision relative aux remplacements d'équipiers.

19.3 Remplacement d'équipement

Les règles d'utilisation des bateaux mis à disposition par l'AO sont définies en annexe « Utilisation des bateaux » des présentes IC. Elles doivent être rigoureusement respectées par l'équipage.

19.4 [DP] 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.

20 [NP] [DP] PUBLICITÉ

20.1 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.

20.2 Un pavillon arborant le logo et le nom du club sera fourni par l'AO à chaque équipe de club. Ce pavillon devra être arboré au moyen du support prévu à cet effet depuis l'arrivée de l'équipe de club sur son bateau jusqu'à la sortie de l'équipe de club du bateau.

21 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit :
- Bateaux comité et organisation : Pavillon Ligue Nationale de voile
- Bateaux umpire : Pavillons blancs U1 / U2 écriture noire

22 [NP] [DP] ACCOMPAGNATEURS

22.1 Les bateaux accompagnateurs devront se faire accréditer lors de la confirmation des inscriptions. L'AO ne prendra pas en charge les frais de port ni les mises à l'eau des bateaux accompagnateurs.

22.2 Les bateaux accompagnateurs doivent arborer ostensiblement une identification de l'équipe qu'ils entraînent.

22.3 Les bateaux accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

22.4 Si un bateau accompagnateur gêne la course ou l'organisation de l'épreuve, cela peut entraîner l'application d'une pénalité selon les RCV 62.3 et 62.4.

22.5 La règlementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera (https://umbraco.ffvoile.fr/media/rpzbdplu/reglement_accompagnateur.pdf)

23 ÉVACUATION DES DÉTRITUS [DP]

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

24 PRIX

Les trois premiers équipages recevront respectivement les médailles d'Or, d'Argent et de Bronze.
Le vainqueur recevra le trophée LN Voile.

Arbitres désignés :

- Président du Comité de Course : François Farjaud
- Chief umpire : Baptiste Verniest
- Juges/umpires : Bertrand Calvarin, Thierry Poirey, Christophe Schenfeigel, Cécile Venuat
- Président du jury : Bertrand Calvarin
- Coordination nautique : Titouan Tiberghien
- Commissaire aux résultats : Yvon Poutriquet

ANNEXE 1
FORMAT DE LA LIGUE NATIONALE DE VOILE

Le comité de course peut modifier le programme. Une phase peut être interrompue en faveur de la phase suivante. Chaque jour lors du briefing, le programme du jour sera confirmé aux équipages.

FORMAT

La compétition se déroule en deux phases :

1. Une phase de qualifications
2. Une phase de finale(s)

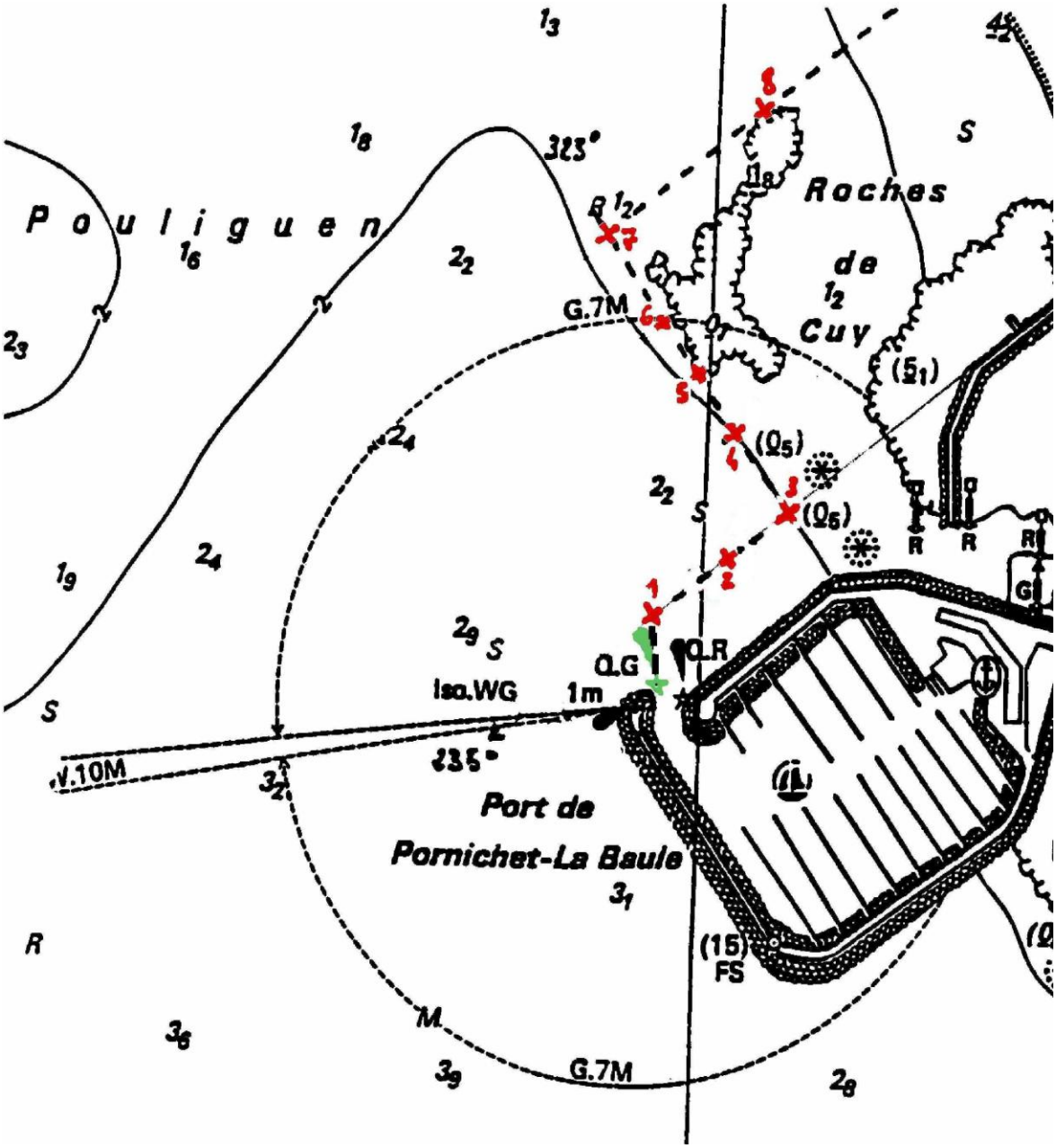
1. Phase 1 - Qualifications
    a. Cette phase consiste en la succession d'un maximum de 13 courses en flotte par groupe. Un ensemble de trois courses est nommé « flight ». Chaque équipe participe à une course par flight.
    b. La liste d'appariement définissant la composition des groupes et l'attribution des bateaux pour chaque flight sera distribuée lors du 1er briefing.
    c. Les équipes classées aux quatre premières places de la phase 1 sont qualifiées pour la phase 2.
    d. Les résultats des quatre premières équipes de la phase de Qualifications seront conservés pour la Phase Finale, avec un nombre de points égal au classement final de l'équipe dans la phase de Qualifications. L'équipe classée à la 1ère place de la phase de Qualifications bénéficie d'un bonus, correspondant à une victoire de course pour la phase 2.

2. Phase 2 – Finale
    a. Les bateaux seront attribués aux équipes ou tirés au sort.
    b. Il n'y aura pas de changement de bateaux entre les courses.
    c. La première équipe à atteindre un total de deux victoires sera classée 1ère de la LNVoile et la compétition sera terminée.
    d. Au minimum une course sera disputée. Le maximum de course pour la finale est quatre.
    e. Les places 2 à 4 seront déterminées selon le système de points à minima prévu à l'annexe A des RCV, en tenant compte du classement général de la phase de Qualifications conformément à l'article 1.d de l'Annexe Format de la Ligue Nationale de Voile. Aucun score ne sera retiré.
    f. Si aucune équipe ne totalise 2 victoires à l'issue de la finale, les règles de l'Annexe A8 des Règles de Course à la Voile (RCV) s'appliquent.

ANNEXE 2
ZONES D'EXCLUSION

LIMITES DU PARCOURS

Elles sont matérialisées par les points numérotés en rouge



ANNEXE 3
PARCOURS

Parcours 1 : Flamme numérique n°1 — **Départ – marque 1 – porte (2 - 2') – marque 1 – Arrivée**

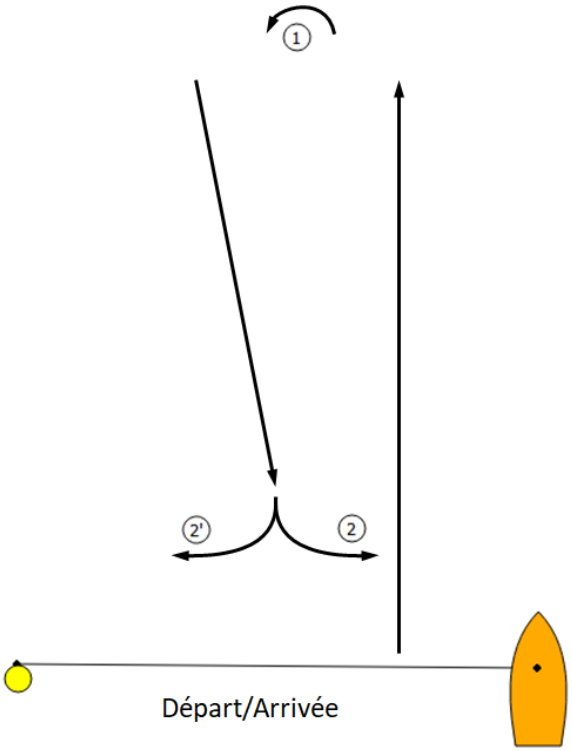
Parcours 2 : Flamme numérique n°2 — **Départ – marque 1 – porte (2 - 2') – marque 1 – porte (2 - 2') – marque 1 – Arrivée**

Marques de parcours :

La marque 1 est une bouée cylindrique de couleur **jaune**
La porte 2 - 2' est constituée de bouées cylindriques de couleur **jaune**
Les marque de changement de parcours sont

2. une bouée tétraédrique de couleur **Rouge**
3. une bouée tétraédrique de couleur **Verte**

La marque de Départ /Arrivée est une bouée cylindrique de couleur **blanche**



ANNEXE 4
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,
Voile d'avant,
Spinnaker,
Une écoute de spinnaker
Deux écoutes de voile d'avant,
Une écoute de grand-voile,
Un stick,
Chariots de Génois,
Une manivelle de winch,
Un pavillon Lima,
Un pavillon Rouge.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ
1 seau,
Un jeu d'amarres,
1 ligne de mouillage,
Pompe de cale.

PARE BATTAGES
Deux pare – battages.

ANNEXE 5
« RÈGLES D'UTILISATION DES BATEAUX »

1. GÉNÉRALITÉS

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 61).

1.1 Pour rester admissible, l'équipage doit déposer une caution pour dommage de 1500 € à l'ordre de l'APCC Nantes

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 au plus tard à la fin du briefing du matin 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 L'ensemble de voiles à utiliser sera signalé oralement par le CC ou les Umpires

1.5 Le Comité de Course décidera des bateaux utilisés pour chaque course et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, l'équipage ayant eu l'attribution de ce bateau utilisera temporairement un autre bateau.

1.6 Le Comité de Course peut autoriser l'utilisation d'un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.

1.7 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

1.7.1 Avant l'envoi du pavillon orange d'une course ou dans les 3 minutes après être monté à bord de son bateau, selon ce qui est le plus tard, une équipe peut arborer un **pavillon « Lima »** pour signaler au comité technique sur l'eau une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ qui devra être confirmé au comité de course par le comité technique. Ce bateau doit en informer immédiatement au comité 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 du comité technique.

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

1.7.3 Après l'envoi du signal d'avertissement, une course ne sera ni retardée ni annulée en raison d'une avarie.

1.7.4 Sauf lorsque la RCV 61.4(b)(2) ou (3) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après l'envoi du pavillon orange, ne pourra donner lieu à réparation. Ceci modifie la RCV 61.

2. ARTICLES ET ACTIONS INTERDITES

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

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

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

2.3 Le remplacement de tout équipement sans l'accord du comité technique.

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

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

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

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

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

2.9 Mettre des pennons sur le spinnaker.

2.10 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

2.11 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables). Sauf en écoute du canal VHF de course, pour répondre à une demande du CC, en cas d'urgence ou pour signaler un dommage.

2.12 Régler ou modifier la tension du gréement dormant.

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

2.14 L'utilisation d'instruments électroniques autres que montres.

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

2.16 Se suspendre aux haubans (bas-haubans compris) au-dessus des ridoirs inférieurs et au pataras pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau.
2.17 Laisser le point d'amure de la GV libre sans dépasser la marque de jauge en tête de mât.
2.18 Croiser les écoutes de voiles d'avant sur le winch au vent
2.19 Utiliser la contre-écoute de voile d'avant comme réglage
2.20 Se projeter à l'extérieur du bateau à l'aide de l'extrémité du cunningham ainsi que de l'extrémité du réglage hale bas derrière le taquet.
2.21 Une infraction aux articles 2.16, 2.17, 2.18, 2.19 ou 2.20 de cette annexe ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action d'une action des umpires selon UF 3.4(a)(6). Ceci modifie la RCV 60.1.

3. ACTIONS ET ÉLÉMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

3.1 Embarquer les équipements suivants :
(a) Les principaux outils,
(b) ruban adhésif (sauf grey tape),
(c) bouts ou élastiques de 4 mm de diamètre ou moins,
(d) montre, chronomètres et compas à main,
(f) manilles et manillons,
(g) velcro,
(h) pavillon rouge

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 Se suspendre à la bôme pour accentuer la gîte du bateau dans les manœuvres.

3.4 Prendre le palan d'écoute de Grand-Voile en direct au portant.

3.5 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.

3.6 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.

4. UTILISATION DU 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 sur l'eau. Les umpires essaieront d'avertir les compétiteurs avant de les pénaliser au cas où le bout-dehors ne serait pas rentré à la première occasion raisonnable.

5. ÉLÉMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

5.1 Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au comité de course et au comité 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.
5.2 A la fin de chaque journée de navigation :
(a) 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,
5.3 A la fin de chaque jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (intérieur et pont), enlever tous les déchets,

5.4 Se conformer à toute règle, y compris aux limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement
5.5 Saisir les voiles sur le mât au moyen du matériel fourni par l'organisateur,
5.6 Les points d'amure de GV devront être fixés avec les mousquetons à poste sur le vit-de-mulet.
5.7 Régler les voiles d'avant en utilisant uniquement l'écoute utilisée pour régler la voile,
5.8 En cas de réparation de fortune, avertir aussitôt que possible après avoir fini ou abandonné, et avant la course suivante, le comité technique pour une remise en conformité.

ANNEXE 6
COURSE EN FLOTTE JUGÉE SUR L'EAU

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

Version : Novembre 2025

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 règlementation 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 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. »

UF1.2 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. »

UF1.4 Renuméroter 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 à tout bateau impliqué dans l'incident**. La pénalité minimum à appliquer dans ce cas est de 2 points ou plus** selon le tableau ci-dessous :

Niveau **A** - Dommage Mineur	La valeur, l'aspect général ni le fonctionnement normal du bateau ne sont significativement modifiés	Le bateau peut continuer à courir même si quelques travaux de surface peuvent être nécessaires après l'épreuve. Nécessite normalement moins d'une heure de travail	2 points 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.	3 points 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

14.3 En cas de contact entre les coques, les gréements ou les bout-dehors, les umpires peuvent, sans instruction, imposer **une pénalité en points de 1 point** à un bateau qui a été pénalisé dans l'incident. De plus, les umpires peuvent également imposer **une pénalité en points de 0,5 point à d'autres bateaux** s'ils estiment que ces bateaux ont contribué au contact.

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) 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 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 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.

UF3.3 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. À la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaitre 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 listée dans la règle 2.21 ou la règle 4 de l'annexe 5
  (7) enfreint l'IC 18.4

  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'informera 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 Le comité de course informera les concurrents des places d'arrivées ou des abréviations de score de chaque concurrent au tableau officiel.

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 dommage 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 de la manière suivante : héler le comité de course aussitôt que possible 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 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 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 ».

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