

# AVIS DE COURSE

**Interface Concept Race**

**Centre Nautique de Lorient**  
**Samedi 12 et Dimanche 13 Octobre 2024**

**Grade 5B**

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 de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

## **PREAMBULE**

### **Prévention des violences et incivilités**

La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous.

A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs.trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.es

## **1. AUTORITE ORGANISATRICE**

L'autorité organisatrice (AO) sera le Centre Nautique de Lorient.

**Centre Nautique de Lorient :**

**Rue Didier Bestin / Quai Eric Tabarly**

**56100 Lorient**

**Tél : 02 97 84 81 30**

**Email : [bienvenue@cnelorient.com](mailto:bienvenue@cnelorient.com)**

## **2. LIEU ET DATES**

La compétition aura lieu à Lorient le samedi 12 et dimanche 13 octobre 2024.

CNL- Port du centre-ville

## **3. PROGRAMME PREVISIONNEL**

### Samedi:

10h30 : Accueil des participants et confirmation des inscriptions

12h00 : Briefing

13h00 : Mise à disposition du comité

Pas de course après 18h.

### Dimanche:

9h30: Mise à disposition du comité

Pas de courses après 14h30

Remise des prix 15h30

## **4. FORMAT DE L'EPREUVE**

L'épreuve s'effectuera sur le principe de rencontres en Round Robin par groupe et par addition des points ainsi obtenus. Il n'est pas prévu d'effectuer des phases finales. Le format sera détaillé dans les IC. Le comité de course se réserve le droit d'adapter le format en fonction des conditions météorologiques.

## **5. PARCOURS**

Le parcours sera de type aller et retour avec porte sous le vent.

La zone de course sera située en rade de Lorient.

## **6. CONDITIONS D'ADMISSIBILITE**

### **6.1 Documents exigibles à l'inscription :**

a) Pour chaque concurrent en possession d'une Licence Club FFVoile :  
- la licence Club FFVoile mention « compétition » valide

b) Pour chaque concurrent n'étant pas en possession d'une Licence Club FFVoile:  
- Prendre une licence temporaire sur le site du CNL

**6.2** Au plus tard lors de la confirmation des inscriptions, chaque équipage devra déposer un chèque de caution de 1500€ à l'ordre du CNL.

Rachat de franchise fortement recommandé (au moins pour un membre de l'équipage)

## **7. REGLES**

L'épreuve est régie par :

- Les règles de course à la voile (RCV)
- Les règlements fédéraux dont celui de la LNV
- L'annexe UF (umpired Fleet racing) jointe en annexe
- Les règles d'utilisation du bateau (annexe IC)

## **8. INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)**

**8.1** Les IC seront disponibles le vendredi 11 octobre au Centre Nautique de Lorient.

**8.2** Les IC seront affichées selon la prescription fédérale

**8.3** Les IC seront disponibles en version électronique sur le site internet du Centre Nautique de Lorient.

## **10. EQUIPE ET EQUIPAGE [DP]**

**10.1** Les équipages seront constitués de 4 à 6 membres (nombre de personnes à bord en course).

**10.2** Quelle que soit la configuration de l'équipage, le poids total maximum est de 350 kg.

**10.3** Les équipiers (membres de l'équipe) devront tous être inscrits lors de la confirmation des inscriptions pour participer à la compétition.

**10.4** Pendant toute la durée de la compétition (de la 1ère course courue jusqu'à la dernière) le nombre d'équipiers embarqués, barreur compris, ne peut pas être modifié sauf après autorisation du jury, suite à une demande justifiée par des circonstances exceptionnelles.

**10.5** Quand un membre de l'équipage inscrit est dans l'incapacité de continuer à participer à l'épreuve, le comité de course peut autoriser un remplacement, un remplacement temporaire ou une autre mesure. L'équipage ne pourra pas être modifié au cours de la journée.

## **11. COMMUNICATION**

**11.1** [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.

**11.2** Chaque équipe devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement, fourni par le CNL.

## **12. PUBLICITE [DP] [NP]**

**12.1** Les bateaux et leur équipement étant fournis par l'AO, la réglementation 20.4.2 de World Sailing (code de publicité) s'appliquera. Chaque bateau sera tenu d'arborer la publicité fournie par l'AO.

**12.2** La publicité Concurrents est autorisée mais doit rester conforme à la réglementation 20.3 (code de publicité) de World Sailing.

**12.3** Les concurrents n'ont pas le droit de réclamer pour une infraction aux règles spécifiques à la publicité (ceci modifie la RCV 60.1)

## **10. BATEAUX ET VOILES**

a) L'épreuve sera courue sur des J80.

b) Les bateaux seront fournis avec 1 GV, 1 foc, 1 spinnaker asymétrique et les pavillons réglementaires.

c) Les bateaux seront fournis selon un tirage au sort,

d) [DP] Les bateaux devront être utilisés selon les IC et en particulier celles de l'annexe « Utilisation des bateaux » : pour information, les équipages pourront embarquer, en plus du matériel fourni par l'AO : les principaux outils à main, ruban adhésif, bouts (élastiques ou sinon du bout de 4mm de diamètre ou moins), marqueurs, matériel pour penons, montre, chronomètre, compas à main de relèvement (classique ou électronique), manilles et manillons, velcro, harnais pour le n°1, flottabilité personnelle, pavillon Y.

e) [DP] Pendant qu'il est en course chaque équipage devra être en possession d'une VHF portable en état de fonctionnement et d'un pavillon Y de réclamation.

## **11. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS [DP]**

Les bateaux accompagnateurs devront se faire accréditer lors de la confirmation des inscriptions. Ils devront ostensiblement arborer l'identification de l'équipe qu'ils accompagnent. Si un bateau accompagnateur gêne la course ou l'organisation de l'épreuve, cela peut entraîner l'application d'une pénalité selon la RCV 64.4.

## **12. PROTECTION DES DONNÉES :**

**13.1 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.

**13.2 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](mailto: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.

## **14. 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.

## **15. PRIX :**

Seront récompensés à l'issue de la compétition : - Les trois premiers équipages.

## **16. RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES :**

Centre Nautique de Lorient - Mail : [bienvenue@cnilorient.com](mailto:bienvenue@cnilorient.com) - Tél : 02 97 84 81 30

Maxime Jacob - Tél : 06 74 62 01 40

### **ANNEXE UMPIRE FLEET**

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

Version : [30 mars 2023]

*Les courses en flotte jugées sur l'eau doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les courses seront jugées sur l'eau. Les modifications de règles en UF1 ont été approuvées par World Sailing selon la réglementation 28.1.5(b), à la condition que seules les options proposées soient utilisées. Cette annexe s'applique uniquement quand il y est fait référence dans l'avis de course et qu'elle est disponible pour tous les concurrents.*

### **UF1 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS, AUX REGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET A LA REGLE 70**

**UF1.1** Ajouter à la définition de Route normale : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une route normale ».

**UF1.2** Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1 :

**7 DERNIER POINT DE CERTITUDE**

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

**UF1.3** La règle 14 est modifiée comme suit :

**14 EVITER LE CONTACT**

**14.1** Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau naviguant dans la place ou dans la place à la marque à laquelle il a droit n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart ou ne donne pas la place ou la place à la marque.

**14.2** 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 14.3.

Niveau <b>A</b> - 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>B</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 normaleme	1 point de pénalité
Niveau <b>C</b> - 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

**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** sans objet

**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** sans objet

## **UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES SUR L'EAU**

**UF3.1** Dans cette annexe, une « pénalité » signifie ce qui suit

Une pénalité d'un tour est effectuée conformément à la règle 44.2.

**UF3.2** La première phrase de la règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est en course (sauf la règle 14 quand il a causé dommage ou blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant, quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 ».

### **UF3.3 Réclamations sur l'eau par des bateaux et pénalités**

(a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Proteste » et arborer ostensiblement un pavillon rouge 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) commet une infraction à la sportivité, ou
  - (5) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,
  - (6) enfreint une règle d'utilisation des bateaux

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 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 des résultats sur le tableau officiel d'information.



## **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** Non utilisé

**UF5.3** Un bateau ayant l'intention de

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

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

(c) demander réparation

doit informer le comité de course de la façon suivante :

A l'arrivée du dernier bateau ayant effectué le parcours et fini, le comité de course enverra rapidement un pavillon B pendant 2 minutes. Un bateau ayant l'intention de réclamer pourra informer le comité de course à son arrivée, avant l'affalée du pavillon B.

**UF5.4** Le temps limité défini dans la règle UF5.3 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.9, UF5.10 et UF5.11 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

**UF5.5** Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.3.

**UF5.6** La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées.

La règle 62.1(a) est supprimée.

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

**UF5.8** Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

(a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.

(b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.

(c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.

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

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

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

**UF5.10** Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à la règle UF3.6 ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), ou 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 ».