

REGLEMENT DES COURSES AU HANDICAP POUR LES VOILIERS HABITABLES

ARTICLE 1. - PROGRAMME

1.1. - Les régates et courses croisières disputées au handicap sont régies par les règles de course de l'I.S.A.F., les prescriptions de la F.F.VOILE, le présent règlement, et les instructions de course propres à chaque compétition.

1.2. - Tous les membres d'un équipage en course doivent être titulaires d'une licence F.F.VOILE visée médicalement. De plus, les coureurs devront observer les règlements de la marine marchande concernant la catégorie de navigation déclarée sur leur acte de francisation.

ARTICLE 2. - BATEAUX ADMIS

2.1. - Le règlement s'applique aux bateaux habitables de série figurant à la table nationale des caractéristiques (H 109) et à son complément (H 108) diffusé en cours d'année, ainsi qu'aux bateaux des classes X. Ces bateaux doivent être conformes aux caractéristiques de leur série, et à celles données par les documents 108, 109 (les tables de caractéristiques) et H 112 (la table des exceptions).

Il s'applique également aux voiliers prototypes ou voiliers modifiés, munis d'un certificat de jauge I.O.R. I.M.S. ou O.R.C. Club qui ont obtenu la carte d'identité des croiseurs du handicap national.

2.2. - Pour les bateaux des tables H 109 et H 108, les skippers devront présenter la carte d'identité de leur bateau délivrée selon la procédure mise en place dans chaque ligue. Les voiliers qui relèvent d'une association de classe sont précisés sur le document H 112 : "contraintes particulières à certains bateaux". Ils devront être en possession d'un certificat de conformité.

Les règles de classes ne prévalent sur les règles générales de jauge handicap, que pour les bateaux ainsi désignés.

Ces règles sont déposées à la F.F. Voile et si elles sont modifiées la date d'application de la modification signalée à la F.F. Voile est prise en compte.

Les bateaux I.O.R. I.M.S. et O.R.C. Club doivent être conformes à leur certificat de jauge..

2.3. - Les bateaux non admis en vertu de l'article 2.1 sont désignés comme "bateaux expérimentaux" et constituent la classe **X**.

2.4. - Pour un bateau ne figurant ni sur la table nationale H 109, ni sur son complément H 108, les clubs organisateurs ou les skippers doivent contacter leur délégué régional afin d'obtenir un handicap provisoire ; si un tel bateau participe régulièrement à des courses, les clubs devront demander son inscription sur une prochaine édition de la table H 108.

2.5. - Le complément H 108 est diffusé par le canal des délégués régionaux et par le service télématique de la F.F.VOILE

ARTICLE 3. - CLASSEMENTS

3.1. - Les classements seront établis selon la formule du **temps sur temps**, du **temps sur distance**, avec ou sans prise en compte du coef. **CVL**, selon les instructions permanentes de ligue ou selon le choix du club organisateur en accord avec sa ligue ; la formule choisie sera clairement indiquée dans les instructions de course.

3.2. - Les bateaux sont répartis en quatre filières selon certaines caractéristiques, notamment le rapport surface de voilure / déplacement :

- une filière " Régate Ultra légers " (classe L) ;
- une filière " Régate " (classes R1, R2, R3, R4) à déplacement léger ;
- une filière " Croiseurs légers " (classes A et B) bateaux transportables ;
- une filière " Croisière " (classes C, D, E, F, G) à déplacement moyen ou lourd.

Dans chaque filière les bateaux sont répartis en classes selon leur groupe de handicap et leur déplacement, chaque classe regroupe donc des bateaux de vitesses voisines et de comportement marin proche.

Les principaux critères sont :

Filière "Régate Ultra léger" : Voiliers de régates destinés à la navigation en plan d'eau abrité et dont le déplacement est ultra léger.
classe L

Bateaux de régates au déplacement ultra léger, pourvus d'une cabine, essentiellement destinés à la navigation en plan d'eau abrité

Filière "Régate" : Voiliers de régates de plus de 500 kg ou longueur supérieure à 6 mètres.

classe R1 Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg groupe entre 11 et 17 + Micro proto.

classe R2 Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg Groupe supérieur à 17.

classe R3 Bateaux d'un déplacement > 2000 kg et ≤ 4000 kg.

classe R4 Bateaux d'un déplacement > 4000 kg et ≤ 6000 kg.

Les bateaux d'un déplacement > 6000 kg font partie de la filière " Croisière "

Filière "Croiseurs légers"

classe A Bateaux d'une longueur ≤ 6 mètres, sauf Micro proto.

classe B Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg, Bau ≤ 2.60 m

Filière "Croisière" : Bateaux de plus de 1000 kg, et longueur supérieure à 6 mètres.

classe C Bateaux d'un déplacement ≤ 3000 kg Groupe maximum 16

classe D Bateaux d'un déplacement > 2000 kg et ≤ 6000 kg Groupe maximum 22

classe E Bateaux d'un déplacement > 3000 kg et ≤ 9000 kg Groupe maximum 27

classe F Bateaux d'un déplacement > 6000 kg et ≤ 12000 kg Groupe maximum 33

classe G Bateaux d'un déplacement > 9000 kg Groupe supérieur à 32.

Les bateaux dont le déplacement est inférieur à ces valeurs, font partie d'une filière "Régate".

3.3. - Lorsque la flotte est importante, on pourra la diviser en plusieurs classements.

Chaque fois que possible, on séparera d'abord les filières, puis les classes.

Pour réaliser les groupes de classement, après avoir séparé les filières, on regroupera les bateaux soit par classe, par groupe de classes ou par fraction de classe. (Une fraction de classe pouvant être regroupée avec une autre classe.) Les groupes ainsi

constitués rassembleront des bateaux ayant des performances voisines basé sur les groupes bruts de handicap des bateaux.

Mais un classement ne devrait jamais comporter moins de 10 bateaux engagés ensemble.

Si des regroupements de filières sont nécessaires pour regrouper un minimum de 10 bateaux, les filières L et R seront regroupées en priorité.

Les groupes de classement ainsi constitués sont donc fonction de la composition de la flotte en course ; ils seront publiés avant le premier départ.

3.4. - Dans tous les cas les bateaux **X** sont classés à part, en classement bis, selon la méthode exposée au document H 120. **En aucun cas un titre national ou régional ne peut être décerné à un bateau des classes X.**

3.5. - Le handicap d'un bateau de la table nationale H 109, de la table rivière H 115 et de la table complémentaire H108 ne peut être modifié par un comité de course, si ce bateau est conforme aux caractéristiques de sa série. Aucune bonification ne peut être attribuée hormis celles prévues par l'article 12.

3.6. – Système de classement.

- **Définition du SYSTEME "H"** (si on veut l'utiliser)

Les points sont attribués de manière dégressive selon la formule suivante (valeurs arrondies à 0.01 près) : **Points** = $101 * (N-A+1) / (N+1)$

I = nombre d'inscrits devant être classés ensemble

N = nombre de partants, soit les inscrits moins les DNC ($N = I - \text{DNC}$)

A = Place du bateau dans son classement

DNC, DSQ, DNE, BFD, OCS : reçoivent 0 point

DNS, DNF, RAF : reçoivent la moitié des points du dernier bateau arrivé et classé.

(Cette disposition favorise les bateaux présents sur la ligne de départ par rapport aux DNC qui n'ont pas fait l'effort de quitter le quai).

NB : pour ne pas fausser le compte de points des bateaux figurant dans les tables H 108 ou H 109, les bateaux expérimentaux (codés en **X**) ne sont ni comptés dans les inscrits ni dans les partants, leur place en bis n'affecte ni les places, ni les points des autres bateaux.

ARTICLE 4. - PUBLICITE

Les instructions de courses doivent préciser si l'épreuve est à classer dans l'une des catégories A, ou C définie par l'annexe G des règles de l'I.S.A.F

L'absence de précision sur ce point signifie catégorie A (publicité minimum)

ARTICLE 5. - VOILES AUTORISÉES

5.1. – Grand-voile - Pour toutes les séries sont autorisées : une grand-voile et une grand-voile suédoise non lattée.

5.2. – Focs et génois.

5.2.1. - Sont autorisés : un tourmentin plus des focs ou génois dont le nombre n'excède pas :

- 3 en classe A, B et R1 (dont 2 aux dimensions maximales)
- 4 en classe C et R2 (dont 2 aux dimensions maximales)
- 5 en classe D, E, F, G, R3 et R4 (dont 2 aux dimensions maximales).

5.2.2. - les focs ou génois qui ne sont pas aux dimensions maximales auront une surface inférieure d'au moins 15%.

5.3. - Spinnaker et génakers. - Sont autorisés :

- 2 spinnakers ou génakers. (voir 12.3.3).
- Sauf règle de classe limitant à un seul spinnaker (en novembre 2000 : First Class 8, Micro).

5.4. - le même jeu de voiles doit être embarqué pendant toute la durée d'une course. En cas d'accident, le comité de course peut autoriser l'emploi d'une nouvelle voile. Les instructions de course devront préciser si cette limitation s'applique à un ensemble de courses sur une courte période.

5.5. - Les big-boys, tall-boys et autres voiles spécialisées ne sont pas autorisés.

5.6. - Le génois double est autorisé à condition qu'il remplace un spinnaker dans le compte des voiles et que sa surface, lorsqu'il est replié en deux, n'excède pas celle du plus grand génois autorisé pour le bateau.

5.7. - Foc et Grand Voile à enrouleur sont autorisés (voir art. 12. Sur les conditions de bonifications liées à ces équipements) .

5.8. - Façon d'établir les voiles. - Le port simultané de deux focs ou génois est autorisé aux allures portantes, à condition d'utiliser un seul tangon et de ne pas établir en plus le spinnaker.

Un seul foc ou génois peut être établi en même temps que le spinnaker, et dans ce cas il doit être endrillé sur l'étai.

5.9. – Point d'amure des spi asymétriques et génakers

Les spi asymétriques et génakers peuvent être amurés sur :

- Un tangon dont l'une des extrémités est appuyée sur le mat
- Un bout dehors si prévu de série
- L'étrave du bateau (et non au balcon)

ARTICLE 6. - EQUIPAGE

Un équipage ne peut comprendre moins de deux personnes, dont un skipper. Lorsqu'il le juge nécessaire, le comité de course peut imposer un équipage minimum de trois personnes pour une course se déroulant sur tout ou partie d'une nuit. Ce paragraphe s'applique à toutes les courses courues au Handicap National et concerne toutes les séries, monotypes ou non, sauf amendement prévu par les instructions de courses.

ARTICLE 7. – STABILITE

Aucune dérogation à l'article 49 de l'I.S.A.F. (position de l'équipage) ne sera accordée.

L'article 51 de l'I.S.A.F. portant sur l'augmentation de la stabilité sera rigoureusement appliqué dans toutes les courses au handicap.

ARTICLE 8. - IDENTIFICATION DES BATEAUX

8.1. - Numéros d'identification. - Tout bateau français en course doit porter, au minimum dans la grand-voile, **le numéro d'identification national attribué par la F.F.VOILE**

8.2. - La disposition et les dimensions des chiffres et des lettres seront conformes aux prescriptions de l'annexe G des règles de l'I.S.A.F. Toutefois, pour les plus petits bateaux, la hauteur des chiffres et lettres ne sera pas inférieure à 25 cm.

8.3. - Pour certaines épreuves, le comité de course pourra imposer, outre ces numéros de voiles, le port de numéros dans les filières ou sur la coque des deux côtés ; cette obligation devra figurer dans les instructions de course.

8.4. - Pavillons de classe. - Un pavillon est affecté à chacune des classes distinguées par la table H 109 ; le port de ce pavillon est obligatoire pour toute régata interclubs. Un système de pavillons fédéraux est présenté à l'annexe 1.

8.5. - Le pavillon de classe doit être fixé sur un pataras ou en l'absence de pataras sur le galhauban tribord, au moins 1,50 m au-dessus du niveau du pont. Ce pavillon signale que le bateau est en course ; il doit être hissé dès que le bateau quitte la terre pour se rendre sur la ligne de départ .

ARTICLE 9. - ABANDON

9.1. - Tout skipper qui prend la décision d'abandonner en course doit :

1°) **Immédiatement** : fixer le pavillon " aperçu " au-dessus de son pavillon de classe.

2°) **le plus tôt possible** : prévenir le comité de course de cet abandon. Le plus tôt possible, c'est-à-dire immédiatement si une liaison radio peut être établie, aussitôt l'arrivée à terre dans le cas contraire.

9.2. - Un bateau ayant négligé de signaler son abandon sera disqualifié par le Comité de course.

ARTICLE 10. - AIDES ELECTRONIQUES

Elles sont toutes autorisées.

ARTICLE 11. - RESPONSABILITÉS

Rappel de la règle fondamentale de l'I.S.A.F.

" Il appartient à chaque voilier, sous sa seule responsabilité, de décider s'il doit ou non prendre le départ ou rester en course ".

ARTICLE 12. - JAUGE : Limitations, Bonifications, Pénalités, Vérifications.

12.1. - LIMITATIONS.

12.1.1. - Les bateaux admis doivent être conformes aux caractéristiques de leurs séries et à celles données par les documents H 109, H 108, amendés éventuellement par le document H 112.

12.1.2. – Armement.

Les bateaux respecteront la division 224 du décret n° 84-810 du 30/8/84 actualisé le 23/11/87, modifié par les arrêtés du 6 mars et du 28 juin 2000.

La zone de navigation déclarée sur l'acte de francisation définit l'armement minimum de sécurité (radeau de survie, mouillage, insubmersibilité et /ou engins flottants etc...) imposé par le décret à tous les bateaux, y compris ceux soumis à un règlement de monotypie

Ces dispositions restent applicables, même quand une course se déroule dans une zone de navigation moins éloignée que celle portée sur l'acte de francisation: l'obligation de rester conforme à l'armement légal de sécurité demeure.

Sur les plans d'eau intérieurs ne relevant pas, du décret 84-810, l'armement minimum sera conforme à l'arrêté du 1^{er} février 2000.

12.1.3. – Aménagements

Les aménagements doivent correspondre au plan et à la nomenclature de la version commercialisée du bateau.

Sauf dérogation prévue au document H 112 ces aménagements ne pourront être moindre que le descriptif suivant :

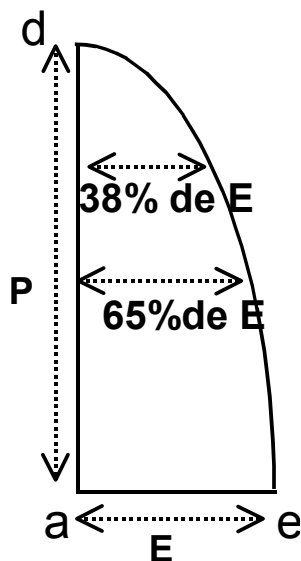
- tous les éléments tels que portes, planchers, couchettes et matelas doivent rester à bord ; - un réchaud, deux casseroles ou une casserole et une bouilloire ; - autant de couverts, assiettes, verres, tasses, que de personnes à bord ; - une réserve d'eau potable, au départ, de 4l minimum en classe A, 9l minimum pour les autres classes ; w.-c. ou récipient aménagé à cet usage.

L'allégement du bateau par démontage d'un quelconque élément des aménagements, même non nécessaire à la sécurité ou au confort, est strictement interdit. Lors des contrôles, la valeur des aménagements sera appréciée en fonction de la taille du bateau.

12.1.4. – Mesure des voiles.

Les dimensions principales sont définies par les tables de caractéristiques, il s'agit de valeurs maximales et des dépassements si minimes soient-ils, entraînent systématiquement une pénalité.

METHODE DE MESURE. (sur les croquis, a : point d'amure, d : point de drisse, e : point d'écoute)



a - Grand-Voile. - Les longueurs P et E sont contrôlées par des bandes peintes de couleur contrastée sur le mât et sur la borne, le bord inférieur de la bande tracé sur le mat n'étant pas à plus de P de la face supérieure de la bôme. Idem pour la bande tracée sur la bôme.

Les autres dimensions (longueur de la chute, nombre, longueur et emplacement des lattes, tête, largeurs, etc.) doivent être conformes au plan de voilure de la série

Lorsque ce dernier ne le spécifie pas :

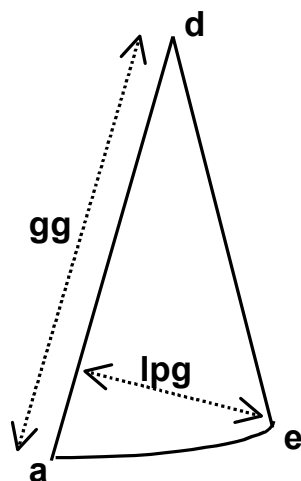
- les lattes forcées et les grand-voiles lattées sont autorisées,
- les largeurs à $1/2$ hauteur (MGM) et $3/4$ de hauteur (MGU) sont limitées à 65% et 38% de E ; ces largeurs sont mesurées comme suit :

1°) Détermination des points de mesure sur la chute :

Ramener le point de drisse sur le point d'écoute (projection sur la bordure du point le plus en arrière de la voile) ; tendre également les deux parties de la chute ; le pli sur la chute est le milieu de la chute, point de départ de la mesure de largeur à $1/2$ hauteur. Le point de départ de la mesure à $3/4$ hauteur est obtenu en repliant le point de drisse sur le point précédent.

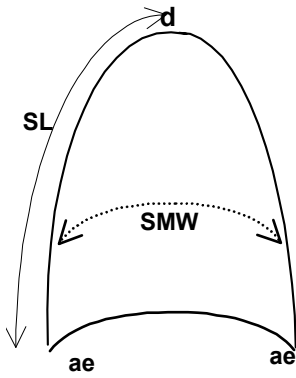
2°) Les largeurs sont mesurées à partir des points ci-dessus, en cherchant la plus courte distance avec le guidant, ralingue comprise, en tendant le tissu juste assez pour effacer les plis et mettre le tissu à plat.

3°) E est la valeur dans la table H 109.



b - Foc ou génois. - Guindant rectiligne, muni d'au moins trois mousquetons, qui partagent ce guindant en parties égales ou avec guindant endrillable ; largeur à mi-hauteur égale au maximum à 50% de la bordure.

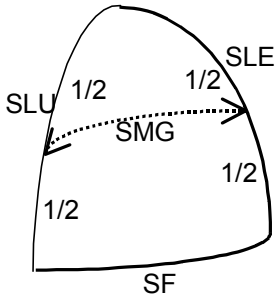
En raison du creux plus ou moins prononcé des génois, LPG est le plus souvent une courbe ; bien tendre le tissu pour y appliquer parfaitement le décamètre ; si les focs sont montés sur étai creux, inclure la ralingue d'étai creux dans la mesure de LPG.



c - Spinnaker. - Guindant et chute sont symétriques et égaux (il y a donc deux SL) ; la plus grande largeur (SMW) est généralement située vers le tiers inférieur de la voile ; La bordure (ae-ae) est généralement plus courte que SMW.

Le spi étant une voile très creuse, mais en tissu léger et extensible, il faut tendre le tissu suffisamment pour qu'il " colle au ruban " et que le creux soit ainsi compté dans la mesure.

La voile étant symétrique, on peut replier le guindant sur la chute et mesurer ainsi le 1/2 de SMW ; pour localiser l'endroit de plus grande largeur, on ne peut que procéder par tâtonnements, en partant du bas de la voile et en remontant, le ruban restant perpendiculaire à l'axe de symétrie sur lequel la voile est pliée



d - spinnaker asymétrique. - Guindant et chute sont différents. La somme : guindant (SLU) + chute (SLE) est \leq à 2 x SL. La plus grande largeur est de même dimension que celle d'un spinnaker symétrique (SMW). Ces deux dimensions figurent dans les tables H108 et H109. Pour les bateaux équipés de série d'un spinnaker asymétrique, les mesures sont indiquées en table H 112 : guindant (SLU), chute (SLE), bordure (SF), largeur à mi-hauteur (SMG).

Dans tous les cas $SMG \geq$ à 75% de SF.

Nota : pour certaines séries signalées en H129 la surface maximum est aussi limitée. Les surfaces indiquées en H129 sont calculées selon la formule :

$$S = 0.85(0.6SLU+0.4SLE)(0.2SF+0.8SMG)$$

e - génaker. - Guindant et chute sont différents. La somme : guindant (SLU) + chute (SLE) est \leq à 2 x SL. La plus grande largeur est de même dimension que celle d'un spinnaker symétrique (SMW). Ces deux dimensions figurent dans les tables H108 et H109. Pour les bateaux équipés de série d'un spinnaker asymétrique, les mesures sont indiquées en table H129 :

guindant (SLU), chute (SLE), bordure (SF), largeur à mi-hauteur (SMG).

Dans tous les cas $SMG \leq$ à 75% de SF.

f - Sommets fictifs. -

Voir le document I.S.A.F. en vigueur " Règles pour l'équipement des voiliers".

g - Marquage des voiles. Lors d'une épreuve, le jeu de voiles utilisées et lui seul sera tamponné avec le tampon de l'épreuve, suivi éventuellement de la signature du responsable de la jauge de l'épreuve. Ces marquages permettent de repérer les voiles lors des vérifications en cours d'épreuve.

Lorsqu'un jaugeur mesureur jauge un bateau ou le vérifie, s'il constate la conformité des voiles, il tamponne ces voiles avec son tampon personnel et signe à côté.

Il est recommandé de noter à l'encre indélébile en plus de la signature et du tampon :

- le n° de voile
- la lettre M pour Micro ou Monotype
- la lettre P pour Proto
- la lettre H pour Handicap.

12.1.5. - Déplacement.

Déplacement à vide déclaré par le règlement de série ou à défaut par le chantier, **minimum autorisé pour la série.**

12.1.6. - Divers.

- Tangon.

Le tangon, placé horizontalement dans l'axe du bateau, une de ces extrémités fixée au mât, ne devra pas dépasser à l'avant la verticale de l'étrave, balcon ou autres appendices exclus. Si un dépassement est autorisé, la longueur du tangon figure dans la colonne " Tgn " des tables de caractéristiques.

Les bateaux des classes C, D, E, F, G, R3 et R4 peuvent utiliser un deuxième tangon pendant les manœuvres d'empennage du spinnaker.

- Etais à gorge.

Ils sont tous autorisés sans pénalité.

12.2. - BONIFICATION

12.2.1. Présence d'un moteur interne avec hélice d'une taille appropriée :

- Hélice à pales orientables ou rabattables : ½ groupe.
- Hélice à pales non orientables ou rabattables : 2 groupes pour les classes B et C
1,5 groupe pour les autres classes.

Par moteur interne avec hélice de taille appropriée on entend un ensemble moteur hélice apte à faire progresser pendant cinq minutes le bateau bénéficiaire de la bonification à une vitesse égale à la vitesse moyenne plancher de son groupe de handicap (voir celle ci dans ce guide : principales vitesses moyennes observées), par vent nul ou de travers, lorsque ce bateau remorque un autre bateau - de longueur et déplacement équivalents ou supérieurs dépourvu de moyen de propulsion actif.

Les moteurs hors bords en puits installés de manière inamovible sont assimilés aux moteurs internes, le puits moteur devra être prévu d'origine par le constructeur, et l'inamovibilité du moteur en position de fonctionnement, constatée par un jaugeur.

12.2.2. - Réduction de voilure avant par enroulement de génois :

1/2 groupe de bonification pour toutes les classes, si et seulement si :

- l'enrouleur possède un tambour situé au-dessus du pont
- il enroule un génois et non un foc- le même génois, est porté, pendant toute la durée de l'épreuve.

Le changement d'option, enrouleur / non enrouleur, n'est possible qu'une fois par an.

12.2.3. Réduction de grand-voile par enroulement :

1 groupe de bonification pour enroulement sur le guindant (grand-voile sans lattes), seulement si la même grand-voile, est portée, pendant toute la durée de l'épreuve.

Le changement d'option, enrouleur / non enrouleur, n'est possible qu'une fois par an.

L'enroulement sur la bordure ne donne pas droit à une bonification

12.3. - PENALITÉS.

Les pénalités appliquées en course sont celles prévues par le règlement de l'I.S.A.F.

En outre, les bateaux courant au handicap sont soumis aux pénalités suivantes, concernant les infractions au respect des caractéristiques de leur série.

12.3.1. - Infraction déclarée et non déclarée. - le non respect des caractéristiques de la série à laquelle appartient le bateau, et notamment les caractéristiques citées ci-dessous en 12.3.2, 12.3.3, 12.3.4, constitue une infraction qui remet en cause le handicap attribué à la série.

Infraction déclarée. - Toute modification aux caractéristiques de la série doit être portée sur la carte d'identité du bateau et assortie des pénalités correspondantes. Toute autre modification, non encore portée sur la carte d'identité ou relative aux bateaux **X** n'ayant pas encore de carte d'identité, doit être déclarée par le skipper lors de l'inscription à une course. Si le skipper n'est pas certain de la conformité de son bateau pour une quelconque des caractéristiques, il doit le signaler par écrit lors de l'inscription. Est considérée comme déclarée toute infraction portée sur la carte d'identité ou signalée par le skipper lors de l'inscription ou révélée par une vérification demandée par ce skipper avant le départ.

Infraction non déclarée. - Est considérée comme non déclarée toute infraction révélée par un contrôle effectué à l'initiative du comité de course ou du comité de réclamation, avant le départ des bateaux déjà inscrits ou après leur arrivée. Une infraction non déclarée entraîne une pénalité majorée pouvant aller jusqu'à la disqualification du bateau pour la ou les courses courues.

12.3.2. - Dépassements aux dimensions maximales de voiles.

- Les voiles aux dimensions maximales autorisées doivent être conformes aux mesures données par la table H 109 en vigueur au jour de la course. Ces mesures sont maximales, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être dépassées, de si peu que ce soit, sans entraîner une pénalité.

Les dépassements déclarés seront pénalisés comme suit : ils s'apprécient par rapport à chaque longueur maximum autorisée :

- pour un dépassement inférieur à 5 % : pénalité de un demi-groupe
- pour un dépassement compris entre 5 % et 10 % : pénalité d'un groupe
- etc. chaque dépassement de 5 % supplémentaire amenant une pénalité d'un demi-groupe supplémentaire.

- il n'y a plus de pénalité pour les tissus de voiles.

12.3.3. Modifications de coque, lest ou gréement.

Toute modification susceptible d'améliorer les performances du bateau sera pénalisée. les modifications les plus fréquemment observées seront pénalisées comme suit :

- Bastaques : pénalité ½ groupe, par paire non prévue dans les tables.
- Remplacement du mât par un espar en carbone : 1groupe
- Modification de lest ou de tirant d'eau : pénalité ½ groupe minimum.
- Jupe ou voûte : pénalité ½ groupe minimum, ½ groupe par tranche de 5% de la longueur du bateau sauf cas particuliers signalés dans le document H112.
- Lèvres de puits de dérive : ½ groupe pour ajout sur les dériveurs intégraux.
- Tangon trop long : ½ groupe par tranche de 5%.

- Déplacement : pénalité 1 groupe pour une insuffisance de 5% en dessous du déplacement indiqué plus ½ groupe par tranche de 5% manquante supplémentaire.
 - Génaker 65% de SF < SMG ≤ 75% de SF : ½ groupe
 - Génaker SMG ≤ 65% de SF : 1 groupe
- Les enrouleurs avec tambour sous le pont sont assimilés à des étais à gorge.
 - L'utilisation de tout étau avant, réglable ou largable, est interdite en course.
 - Les étais à gorge ne sont pas pénalisés.

12.3.4. - Défauts d'armement ou d'aménagements. - Tout défaut d'armement de sécurité entraîne l'exclusion de la course ou la disqualification si le défaut est constaté par contrôle après l'arrivée.

Tout défaut d'aménagements déclaré entraîne une pénalité d'un demi-groupe.

12.3.5. - Cumul des pénalités. - Les pénalités relatives aux voiles, coque, lest, gréement, aménagements doivent être cumulées pour un même bateau. Les cumuls de pénalités supérieurs à 2,5 groupes amènent à un classement en « X » tant qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une étude particulière.

12.3.6. - Estimation des pénalités. - Les pénalités décrites ci-dessus doivent normalement figurer sur la carte d'identité du bateau ; si les infractions sont révélées lors d'une course, les pénalités sont appliquées par le comité de réclamation ou jury et sont sans appel pour la course en question.

Pour les écarts de conformité non explicités par le présent règlement, le comité de réclamation ou jury estime, sans appel pour la course en question, les pénalités à appliquer, et il en informe immédiatement les skippers concernés. En cas de doute ou de contestation, le comité de course en appelle après la course au délégué régional. Chaque fois qu'une nouvelle pénalité est à traiter, la carte d'identité du bateau cesse d'être valide et le responsable du bateau doit renvoyer celle-ci au délégué de ligue qui lui a délivré.

A tous les niveaux de décision, la règle directrice sera d'appliquer une pénalité plus forte que l'avantage supposé en vitesse ; ceci pour décourager toute modification aux caractéristiques essentielles de la série, puisque le principe de la course au handicap est justement de faire courir ensemble des bateaux de série.

12.4. - VÉRIFICATIONS

A l'occasion des courses locales, les clubs organiseront périodiquement des séances de contrôle de leurs propres bateaux ; ceci pour familiariser tous les coureurs avec les notions de caractéristiques et de mesures. L'annexe jointe au présent règlement a pour but de fixer les conditions de mesure des voiles.

Pour toute course importante, des contrôles de caractéristiques seront prévus systématiquement, à la diligence des comités de course ou des jaugeurs mesureurs.

Sauf dispositions différentes contenues dans les instructions de course, les bateaux devront gagner leur poste de mouillage aussitôt la course finie, un membre de l'équipage restant à bord pour permettre le contrôle éventuel du bateau.

13. - DETERMINATION et UTILISATION du COEFFICIENT DE HANDICAP

Voir document H 105

ANNEXE 1. - PAVILLONS DE CLASSE (voir article 8.4) Les pavillons sont des flammes bicolores, de dimensions minimales 20 x50 cm. La moitié postérieure est échancrée.

CLASSES	Partie antérieure	Partie postérieure
A	bleue	blanche
B	bleue	noire
C	jaune	blanche
D	jaune	noire
E	verte	blanche
F	verte	noire
G	verte	rouge
L	noire	verte
R1	rouge	bleue
R2	rouge	noire
R3	rouge	blanche
R4	rouge	jaune

ANNEXE 2. -JAUGE

ORGANISATION du CORPS de JUGEURS-MESUREURS Pour les BATEAUX HABITABLES participant aux COURSES CROISIERES au HANDICAP

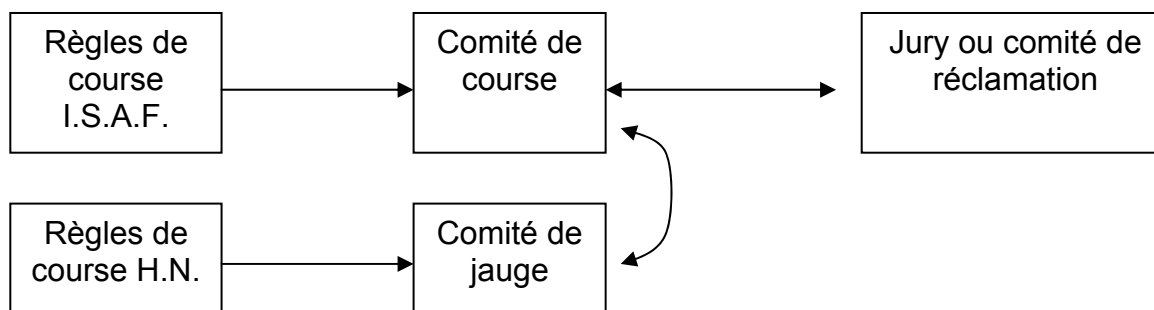
Le corps des jaugeurs-mesureurs est l'exécutif de la commission du Handicap qui établit les règlements Handicap. Les jaugeurs-mesureurs régionaux dépendent directement du délégué Handicap de la ligue qui les représente dans la commission Handicap. Les personnes intéressées à devenir jaugeurs-mesureurs régionaux adressent leurs candidatures à leurs délégués régionaux Handicap.

1. - .Quelles sont les missions des jaugeurs mesureurs régionaux ?

Lors des courses au Handicap, ils effectuent les vérifications de conformité des bateaux selon le guide de la course au handicap, en ce qui concerne les voiles, le gréement, la coque, les aménagements, l'armement et proposent les pénalités (bonifications et/ou pénalités).

Ils utilisent les cartes d'identité des bateaux et au besoin en font établir.

Ils sont responsables du coefficient de handicap et peuvent effectuer, à tout instant, des vérifications de conformité.



Ils établissent, après chaque course d'une épreuve, un rapport de jauge pour le Comité de course. Ce rapport de jauge, peut être considéré, le cas échéant, comme une réclamation selon la règle I.S.A.F. (Chapitre 6 – Conformité aux règles de classe ; certificats Art. 78.3)