



Association loi 1901
7 rue H Honoré d'Estienne d'Orves - La Base – 56100 LORIENT
Tel : 00 33 6 11 73 13 35 - email : cfb.admin@orange.fr

REGLES DE CLASSE JAUGE

EDITION 2018

PRINCIPE FONDAMENTAL :

« Toutes les règles énoncées dans la JAUGE FIGARO BENETEAU sont régies par le principe suivant :

La fourniture standard ne peut être modifiée sauf quand cela est précisé dans les présentes règles.

Tout ce qui n'est pas expressément précisé ou autorisé dans les mêmes règles est interdit. »

REGLES DE LA CLASSE FIGARO BENETEAU EDITION 2018

Note	p. 4
Chapitre A – Les règles fondamentales	
A1- Règles de Classe	p. 5
A2- Abréviations	p. 5
A3- Autorité	p. 5
A4- Langue	p. 5
A5- Règles de course et règles pour l'équipement	p. 5
A6- Interprétations	p. 5
Chapitre B – Organisation	
B1- Redevances et cotisations	p. 6
B2- Jauge	p. 6
B3- Certificat de conformité	p. 8
B4- <i>Identification Bateau</i>	p. 8
B5- <i>Identification skipper</i>	p. 9
Chapitre C – Conditions pour courir	p. 9
REGLES DE JAUGE	
Chapitre D – La coque	
D1- <i>Contrôles coque</i>	p. 10
D2- <i>Modifications autorisées sur la coque</i>	p. 10
D3- <i>Accastillage</i>	p. 12
D4- <i>Gréement courant</i>	p. 13
D5- <i>Poids</i>	p. 13
D6- <i>Ballasts et appareillage</i>	p. 14
D7- <i>Appareil propulseur</i>	p. 14
D.8- <i>Equipement électrique</i>	p. 15
Chapitre E – Les appendices	
E1- La quille	p. 16
E2- Les gouvernails	p. 18
E3- Arbre d'hélice, chaise et cache d'arbre	p. 20
Chapitre F – Le gréement	
F1- Sparcraft	p. 21
F2- Le mât	p. 21
F3- La bôme	p. 22
F4- Les tangons	p. 22
Chapitre G – Les voiles	
G1- Mesurage et certification	p. 22
G2- <i>Fabrication</i>	p. 22
G3- Grand-Voile	p. 23
G4- Voiles d'avant	p. 24
G5- Spinnakers	p. 26

REGLES SPORTIVES

Chapitre H – Règles concernant les épreuves

H1- Epreuves	p. 27
H2- Matériels, équipements et dispositions obligatoires	p. 28
H3- Matériels et équipements autorisés	p. 35
H4- Equipements et usages réglementés	p. 39
H5- Courses en Equipage	p. 40
H6- Règles de course	p. 40
H7- Remorquage	p. 40
H8- Plombage	p. 40
H9- Pénalités	p. 41
H10- Championnats	p. 43
H11- Conduite	p. 43

Chapitre I – infractions aux règles de classe constatées hors des épreuves sportives.

I1- Rappel	p. 43
I2- Hors des épreuves	p. 44

LISTE DES ANNEXES

A	Liste des Mesureurs Classe
B	Inventaire général de la livraison
C	Equipement de pont et accastillage
D	Charte décoration voiles d'avant
E	Spécification du gréement courant
F	- chapitre 1 : Nomenclature du système de gouvernails + schémas (Code 12101100DO- SYSTEME DIRECTION) - chapitre 2 : Nomenclature de l'équipement de ballast + schémas (Code 1210100LO- LEST- CO BALLAST) - chapitre 3 : Nomenclature de l'appareil propulseur (Code 1210100MC- CIRCUIT COMBUSTIBLE) (Code 1210100MP- PROPULSION INSONORIS.) (Code 1210100 MR- REFROID.AERATION MOTEUR) - chapitre 4 : Nomenclature de l'équipement électrique + schémas (Code 1210100ME- ELECT. DEMARR. SERVITUDE) - chapitre 5 : Nomenclature du gréement Sparcraft - chapitre 6 : Nomenclature Sparcraft Rigging
G	Dessin de sécurité
H	Poids indicatifs
I	Publicité
J	Fiche de contrôle et pesée avant livraison
K	Position logo GV
L	Gabarits « Minimum » de jauge de quille
M	Position des gabarits de jauge de quille
N	Modifications bannettes
O	Mode opératoire réparation varangues
P	Latte de pataras
Q	Cales « anti-algues »
R	Modification de la composition des safrans Figaro Bénéteau 2 et Plans de la composition des safrans Figaro Bénéteau 2
S	Inventaire pesage « prêt à naviguer », déclaratif avant pesée & Protocole pour le pesage « prêt à naviguer »
T	Fiche de pesée des poids embarqués
U	Formulaires de jauge
V	Pharmacie

NOTE

Les nouveautés par rapport au texte de jauge 2017 et ses avenants sont repérés par l'utilisation de caractères : « **GRAS** »

Les modifications apportant un sens nouveau par rapport au texte de 2017 sont en plus « surlignées en jaune »

Les passages ~~barrés~~ concernent les suppressions par rapport au texte de 2017 , les paragraphe antérieurs barrés ont été supprimés pour simplifier la lecture.

Figaro Bénéteau 2

REGLES DE CLASSE 2018

Le Figaro Bénéteau 2 a été dessiné en 2001 par Marc Lombard Architecture Navale, agréé par La Classe Figaro Bénéteau, construit et vendu par les Chantiers Bénéteau.

CHAPITRE A - REGLES FONDAMENTALES

A.1. REGLES DE CLASSE

A.1.1. Le Figaro Bénéteau 2 est un voilier habitable de course au large, monotype, à règles de classe fermées.

Ceci signifie que le bateau dans l'état de la livraison par le constructeur ne peut pas être modifié sauf lorsque cela est clairement précisé et décrit par les présentes règles.

L'intention des présentes règles est d'assurer que les bateaux sont aussi semblables que possible en ce qui concerne la construction, les formes de la coque et des appendices, le poids, la répartition du poids, le gréement, le plan de voilure, l'accastillage et l'équipement.

A.1.2 L'utilisation du titane, des fibres de carbone, d'aramide (Kevlar, Technora, Twaron, etc.), de para-aramide (PBO, Zylon, etc.), de copolymères à cristaux liquides de polyester (Vectran, etc.) et le Cuben est interdite, pour des raisons de coût, dans les composants autorisés et ajoutés après livraison, sauf s'ils sont clairement autorisés par les présentes règles pour des usages spécifiques.

A.2. ABREVIATIONS

Les abréviations suivantes sont utilisées :

COLREG	International Regulations for Preventing Collisions at Sea
FFVoile	Fédération Française de Voile
WS	Word Sailing ex (International Sailing Association Federation)
RCV	Règles de Course à la Voile
REV	Règles pour l'Équipement des Voiliers
RIPAM	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
RSO	Réglementations Spéciales Offshore

A.3. AUTORITE

A.3.1. L'autorité gestionnaire des présentes règles est l'association des propriétaires dénommée La Classe Figaro Bénéteau, en abrégé « Classe » dans les présentes règles. Elle est régie par ses propres statuts et son règlement intérieur.

A.3.2. La Classe décline toute responsabilité légale relative à l'application des règles et n'acceptera aucune plainte pouvant en découler.

A.3.3. Le propriétaire du copyright des dessins et spécifications du bateau est Marc Lombard Architecture Navale.

A.4. LANGUE

La langue officielle des règles de Classe est le français.

A.5. REGLES DE COURSE A LA VOILE ET REGLES POUR L'EQUIPEMENT DES VOILIERS

Les présentes règles de Classe doivent être lues et appliquées accompagnées des REV, des RCV et des RSO.

A.6. INTERPRETATIONS

Toute interprétation des règles de Classe ne peut être faite que par la Commission Jauge de La Classe. Cette commission est composée d'un membre du Bureau, responsable de la commission ou son assesseur, de membres de La Classe et d'un mesureur de La Classe.

Toute interprétation nécessaire lors d'une épreuve ne peut être faite que par le Jury après avis des membres de la Commission de Jauge / Monotype non-inscrits à l'épreuve, mais elle n'est valable que pour la durée de l'épreuve et doit faire l'objet d'un rapport par le Jury à la Commission de Jauge / Monotype.

CHAPITRE B – ORGANISATION

B.1. REDEVANCES ET COTISATIONS

B.1.1. A l'achat du bateau neuf, le propriétaire reçoit du vendeur la facture, les différents bulletins de garantie, les notices d'utilisation, les documents permettant l'inscription auprès des Affaires Maritimes et des Douanes, et, de La Classe, le certificat de conformité.

B.1.2. Les propriétaires et les skippers doivent être membres de La Classe et pour cela verser une cotisation annuelle dont le montant est décidé en assemblée générale.

B.2. JAUGE

Rappel : l'autorisation d'achat en exonération de TVA nécessite une visite annuelle par un mesureur Classe pour certifier que le bateau reste conforme à sa destination purement sportive. Cette visite pourra avoir lieu à l'occasion des épreuves. Le certificat de conformité annuel confirme cette destination.

B.2.1. Les bateaux, leur équipement et leurs voiles ne peuvent être certifiés et contrôlés que par des mesureurs agréés par La Classe et disposant des timbres officiels, dont la liste est donnée en annexe A.

B.2.2. Aucun propriétaire ne peut cependant certifier ni contrôler son propre matériel, ni un fabricant de voiles sa propre production.

B.2.3. Les certifications et contrôles doivent être exécutés à partir des documents officiels, c'est-à-dire des présentes règles et des dessins qui en font partie, des formulaires de mesures, des RCV et des REV.

B.2.4. Les mesurages doivent être conduits suivant les REV sauf lorsque la méthode est décrite par les présentes règles.

B.2.5. Après certification, il appartient au propriétaire de s'assurer que son matériel est à tout moment conforme aux règles.

B.2.5.1. A la demande du propriétaire et à ses frais uniquement, des contrôles de certification peuvent être effectués concernant la conformité des appendices quille et gouvernails et la pesée volontaire Prêt A Naviguer (PAN) du bateau. La quantité de poids correcteurs ne peut être réduite qu'une fois par année calendaire.

B.2.6. Des contrôles de conformité entre skippers sont autorisés et recommandés en dehors des épreuves de façon à éviter les sanctions relatives à la jauge pendant les épreuves :

- Tout skipper a droit de contrôle sur tout bateau dont le propriétaire ou le skipper est membre de La Classe.
- Ce contrôle (visite extérieure et intérieure, présentation du certificat de conformité, etc.) doit être fait en présence du représentant du bateau contrôlé.
- De tels contrôles ne peuvent avoir lieu dans la période qui commence 48 heures avant l'heure de départ prévue de la première course d'une épreuve et qui se termine à la publication du classement définitif.
- Le contrôle est obligatoirement suivi le jour même d'un rapport écrit à La Classe, qu'il y ait ou non non-conformité.
- La Classe informe par écrit le skipper du bateau non conforme des corrections à apporter et informe le comité technique de l'épreuve suivante et les mesureurs Classe.

B.2.7. Le Bureau de La Classe peut, en dehors des épreuves, ordonner pour tout bateau la vérification de la conformité de la coque, du pont, des appendices, du gréement ou de toute autre partie du bateau, à l'état de la livraison d'origine ou aux présentes règles par tout moyen, y compris la vérification des structures par des prélèvements d'échantillons et leur analyse.

IMPORTANT :

Tous travaux affectant le bateau doivent être préalablement autorisés par La Classe qui pourra déléguer un mesureur Classe ou un membre pour contrôle travaux. (Imprimé de demande de travaux en annexe U).

Les frais de déplacement du mesureur Classe sont à la charge du demandeur et seront facturés par La Classe.
Les dates, lieux et la durée prévue des travaux doivent être préalablement communiqués à La Classe.
En cas de défaut de déclaration, un contrôle complet du bateau pourra être réalisé aux frais du responsable du bateau.

B.2.7.1. Contrôles hors épreuves

Les bateaux désignés par La Classe suite à un chantier ou pour une gestion optimale du panel des pesées devront être pesés. Les bateaux pesés en dessous du poids référencé en **D.5.1.** devront se mettre en conformité. Le représentant du bateau devra remettre au mesureur Classe, en amont du contrôle, le déclaratif en annexe S-1. Les frais liés à la pesée sont à la charge du responsable du bateau.

B.2.7.2. Contrôles avant épreuves

Dans les 15 jours avant la mise à disposition de chaque course du championnat de France, des bateaux pourront être pesés et leurs appendices contrôlés. Ces bateaux pourront être tirés au sort parmi les préinscrits ou désignés par La Classe. Les bateaux pesés en dessous du poids référencé en **D.5.1.** devront se mettre en conformité pour l'épreuve. Les bateaux dont les appendices ne sont pas en conformités devront se mettre en conformité pour l'épreuve. Le représentant du bateau devra remettre au mesureur Classe, en amont du contrôle, le déclaratif en annexe S-1.

B.2.8. Contrôles d'épreuve (Voir H.1.2)

B.2.8.1. Contrôles systématiques

Ces contrôles concernent tous les bateaux et portent sur l'armement de sécurité et les déclarations sur l'honneur (voiles embarquées,...). D'autres contrôles peuvent être demandés par l'organisation.

B.2.8.2. Contrôles aléatoires

Des contrôles peuvent être effectués à l'initiative des arbitres (Comité de Course, Jury, Comité Technique) éventuellement à la demande de La Classe, à tout moment en cours d'épreuve, c'est-à-dire depuis le jour et l'heure à partir desquels les concurrents doivent être à la disposition de l'organisation et jusqu'à l'arrivée à terre du dernier concurrent de la dernière course, sauf pendant les courses elles-mêmes, suivant ce qui est raisonnable compte tenu de la nature et de la durée des contrôles, des moyens disponibles et du programme de l'épreuve.

Ces contrôles doivent concerner les poids embarqués ; ils peuvent également porter sur :

- Les voiles embarquées : conformité à la déclaration sur l'honneur, marques de certification, etc.
- Les appendices (dimensions, positions, présentation des gabarits)
- Le poids du bateau
- La pharmacie (inventaire, dates de péremption)
- Etc...

Un bateau tiré au sort parmi les trois premiers, un bateau tiré au sort entre le quatrième et le dixième et un bateau tiré au sort parmi le reste de la flotte pourront être pesés.

Les bateaux pesés en-dessous du poids référencé en **D.5.1.** devront se mettre en conformité et devront recevoir des pénalités (H.9.1.1.3.)

Les modalités et les numéros des bateaux à contrôler sont définis par l'organisateur, les arbitres et éventuellement à la demande de la Classe.

B.2.9. Les instruments de mesure et de contrôle utilisés doivent être

- pour les mesures de longueur : de la classe II des normes européennes
- pour les pesages : soit des instruments de précision 0,2% à condition de disposer de leur certificat d'étalonnage daté de moins d'un an, soit des instruments de classe III (Décret du 27 mars 1991) ou d'instruments à 3000 échelons
- les gabarits décrits dans les présentes règles.

B.3. CERTIFICAT DE CONFORMITE

Un certificat de conformité est délivré par La Classe au propriétaire lors de la livraison. Il certifie que le bateau tel que fourni par le constructeur, identifié par son numéro de fabrication gravé à tribord sur le tableau arrière, est conforme aux plans et spécifications de l'architecte, à la réalisation standard par le constructeur et aux règles de classe. Cependant, il ne garantit pas la conformité des formes de la quille, des safrans et du cache d'arbre d'hélice (sauf si spécifié sur le certificat).

Il indique la valeur des poids correcteurs, le numéro de moteur, le numéro du mât.

~~Ce certificat est remis au propriétaire contre la remise d'un engagement. Le propriétaire s'engage sur l'honneur à maintenir et à veiller à ce que son bateau reste conforme aux règles. Ce certificat est renouvelé annuellement si le bateau reste conforme aux règles. Il est conservé à La Classe. Une version numérique est disponible sur demande. Le changement de propriété d'un bateau invalide le certificat de conformité, un nouveau certificat sera établi une fois la cotisation propriétaire réglée auprès de la Classe.~~

A partir du 1^{er} janvier 2018 : Chaque année en amont de sa participation à toute épreuve sportive régie par les présentes règles, le propriétaire détenteur du certificat de conformité doit demander son renouvellement à la classe. Ce renouvellement ne pourra être délivré par la Classe qu'après rapport favorable du mesureur, diligenté par la classe, qui aura fait une visite de conformité au cours de laquelle (en conformité avec l'art. B.2.7 de nos règles) toute partie du bateau pourra être contrôlée par tout moyen, y compris la vérification des structures par des prélèvements d'échantillons et leur analyse.

Cette visite est facturée par la classe au propriétaire du bateau selon un montant défini annuellement par le bureau (100 € TTC pour 2018)

Le skipper (adhérent coureur) du bateau, s'il est différent du propriétaire (adhérent propriétaire) est réputé, vis-à-vis de la classe et de ses règles prendre cet engagement à sa charge à compter de sa prise de possession du bateau et doit signer lui-même, le jour de sa prise de possession du bateau, cet engagement sur l'honneur à maintenir et à veiller à ce que son bateau reste conforme aux règles. Il reste tenu par cet engagement jusqu'au jour où le propriétaire reprend effectivement possession du bateau.

Le skipper lorsqu'il est différent du propriétaire, peut, lors de sa prise de possession du bateau, demander à la classe une visite de conformité. Cette dernière lui sera facturée par la classe au même montant qu'au propriétaire.

Tout bateau sans certificat de conformité, n'ayant pas obtenu de renouvellement de son certificat de conformité ou dont le certificat de conformité aura été suspendu ne peut pas participer à une épreuve régie par les présentes règles.

B.4. IDENTIFICATION BATEAU

B.4.1. Les numéros de coque et de voile sont attribués par La Classe et correspondent aux numéros de fabrication identifiant les coques sauf les numéros 1 à 10 inclus qui sont réservés chaque année aux 10 premiers concurrents du classement du Championnat de France Elite de Course au Large de l'année précédente et qui doivent être obligatoirement utilisés par les concurrents.

En cas de demande de dérogation pour un changement de numéro en cours de saison, suivant le cas celle-ci pourra être accordée si et seulement si le numéro est identique dans les voiles, sur le roof et le pont ou sur un cagnard en cas d'absence de numéro sur le pont. Le numéro pourra être différent de celui de fabrication.

B.4.2. Les numéros de fabrication des coques sont attribués par le constructeur dans la suite

FR-BEYB6002I303 conformément à la norme ISO 10087, où

002 est le premier bateau de la série (001 est le prototype),

I est le mois de production,

3 (derrière I) est l'année de production.

Ils sont gravés sur le tableau arrière à tribord. Ils doivent rester lisibles tant que le bateau sera reconnu par La Classe.

Ils doivent impérativement être visibles à l'intérieur du bateau côté bâbord sur la cloison moteur .

B.4.3. La correspondance entre les numéros de coque et les numéros de voile est la suivante :

N° de coque	N° de voile	N° de coque	N° de voile
002	92	090	190
003	93	091	191
004	94	092	192
...
009	99	099	199
010	100	100	200
011	11	101	101
012	12	102	102
...	...	103	103
089	89

B.4.4. Le numéro de voile doit être inscrit en chiffres arabes d'une couleur contrastée avec celle du roof de 100 mm de haut minimum sous les logotypes Bénéteau de chaque côté du roof.

B.4.5. Le numéro de voile du bateau, de la même dimension qu'en G.3.5.2. des règles de La Classe Figaro Bénéteau en vigueur, doit être apposé en caractères pleins, d'une couleur contrastée avec le pont sur le pont en avant du mât ou sur un cagnard à bord en l'absence de numéro sur le pont.

B.4.6. Le nom du bateau (acte de francisation ou équivalent pour les étrangers) et son quartier maritime doivent figurer sur le tableau arrière du bateau, dimensions minimales des caractères : hauteur 4 cm, largeur 1,5 cm, trait 0,5 cm. Le numéro d'immatriculation doit être visible à l'intérieur, dans le cockpit ou depuis le poste de pilotage dans l'environnement de la table à cartes. Les dimensions sont libres sans être inférieures à 2 cm de hauteur ; chaque caractère doit avoir une largeur de minimum 1 cm ; l'épaisseur du trait doit être de 6 mm minimum.

B.5. IDENTIFICATION SKIPPER

Le nom du skipper (**et celui du co-skipper pour les courses en double**) doit être inscrit en lettres de couleur contrastée avec celle du roof et au-dessus des logotypes Bénéteau de chaque côté du roof (et le numéro de voile en dessous, voir B.4.4). Les dimensions sont libres sans être inférieures à 2 cm de hauteur ; chaque caractère doit avoir une largeur de minimum 1 cm ; l'épaisseur du trait doit être de 6 mm minimum. L'écriture au marqueur est tolérée sur les épreuves événementielles. Un skipper (**ou un co-skipper**) ayant été Champion de France Elite de Course au Large doit porter une ou autant d'étoiles à la suite de son nom que de Championnats de France remportés.

CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR

Un bateau ne peut être admis à courir que :

- s'il dispose de son certificat de conformité valide,
- s'il répond aux exigences des RSO pour la catégorie de course concernée, telles que définies dans les présentes règles,
- si son propriétaire et son skipper (et son co-skipper pour les épreuves en double) sont membres de La Classe et à jour de leurs cotisations,
- si son skipper (et son co-skipper pour les épreuves en double) a un groupe de classification World Sailing à jour www.sailing.org/classification
- si le skipper pour les épreuves en solitaire, deux membres d'équipage pour les épreuves en double ou en équipage sont en possession d'un certificat de stage de **survie ISAF WORLD SAILING** en cours de validité.
- si le skipper pour les épreuves en solitaire, deux membres d'équipage pour les épreuves en double ou en équipage possèdent, depuis moins de 5 ans avant le départ de la course, un brevet de secourisme.
- Sont acceptés, ~~le PSC1~~ le PSMer. Dans certaines conditions une équivalence peut être obtenue auprès de la commission médicale de la FFVoile.
- si les voiles portent leurs vignettes et les marques de certification,
- s'il a satisfait aux contrôles obligatoires d'armement et de sécurité.

REGLES DE JAUGE 2018

CHAPITRE D – COQUE

D.1. CONTRÔLES COQUE

D.1.1 Un gabarit d'étrave permet de vérifier la conformité du profil de l'étrave : lorsqu'il est en place avec les 2 talons d'extrémité en contact avec l'étrave et le dessous de la coque, l'étrave ne doit pas toucher le gabarit ni être à plus de 3 mm (voir E.1.5. pour la fourniture de ce gabarit).

Le rayon de l'intersection du dessous de la coque avec le tableau arrière est de 8 mm environ.

Le rayon de l'intersection du dessous de la coque avec le tableau arrière est de 8 mm mini sur un développé de 2700 mm puis, progressif jusqu'au livet, le tout symétriquement.

D.1.2 Des carottages (Ø 25mm) de la peau extérieure dans les zones autour des safrans et dans une zone proche du bord de fuite de quille seront mis en place afin de contrôler les éventuelles modifications. Les échantillons de peau extérieure seront conservés pour preuve au Bureau de la Classe Figaro Bénéteau.

En cas de doute, le jaugeur avec l'accord du bureau, pourra faire un carottage débouchant afin de contrôler l'épaisseur totale de la coque. Les zones d'exclusion de carottage sont : La bande transverse sous la voute du bateau comprise entre l'angle du tableau arrière et les 200mm en arrière des axes de mèche. La zone d'un rayon de 30mm autour du diamètre extérieur de la bague de mèche. (Zone dans laquelle on retrouve l'enduit pour ajuster la bague de mèche E.2.4) La bande longitudinale en arrière du bord de fuite de la quille d'une largeur de 100mm (sachant que les bateaux ont été repris à ces endroits à la sortie du chantier Bénéteau)

La zone longitudinale et transverse sous la voute du bateau, et autour des safrans ne doit jamais être concave en posant un réglelet d'1mètre de long.

L'épaisseur de la peau extérieure des bordés de coque doit être comprise entre 2 et 3mm.

L'épaisseur totale des bordés de coque est 17,6mm. Au-delà de 18,6mm, il sera considéré que la forme de la coque a été modifiée.

D.2. MODIFICATIONS AUTORISEES SUR LA COQUE

IMPORTANT :

La coque, ses aménagements, ses équipements, son accastillage et le joint pont/coque tels qu'ils sont livrés par le fabricant ne peuvent être modifiés sauf si cela est précisé par les présentes règles. Les parties antidérapantes du roof, du tableau arrière et du pont ne doivent pas être poncées. Aucun élément faisant partie de la fourniture du chantier ne peut être débarqué pour courir (par exemple le réchaud). Voir inventaire en annexe B.

Pour ce paragraphe seulement, la coque comprend la coque elle-même, le pont, le cockpit, les aménagements intérieurs fixés à la coque, les ballasts, l'hélice, son arbre, le palier et le cache d'arbre.

D.2.1. Peinture et décoration

La peinture et la décoration de la coque sont libres sous réserve de respecter les règles relatives à la publicité (voir annexe I) et de conserver visibles en permanence les logotypes Bénéteau posés près de l'étrave, sur les côtés du roof et sur le tableau arrière.

D.2.2. Perçages

Les perçages sont autorisés à l'intérieur de la coque pour permettre la fixation des matériels non livrés par le chantier mais obligatoires ou autrement autorisés. Les dimensions de ces perçages doivent être raisonnables et adaptées aux systèmes de fixation correspondants.

Les perçages débouchant sur l'extérieur (pont, cockpit) servant à fixer des accessoires autorisés (poches à drisses, etc.), ou permettant l'installation d'éléments extérieurs devront être soigneusement étanchés de façon à maintenir les conditions d'homologation.

Deux perçages de diamètre 4 mm sont autorisés dans chaque banc. Ces perçages peuvent être bouchés en épreuve par du mastic facilement retirable pour contrôle.

Un perçage de 10 mm, entre les pieds de l'échelle de descente au point le plus bas de la varangue doit être effectué pour assainir l'ensemble des varangues arrière. Ce perçage est bouché en navigation par un bouchon de nable de type Plastimo réf : 16 691.

D.2.3. Montage des passe-coques non livrés par le chantier

Le bateau est livré sans sondeur, ni loch.

Les capteurs des centrales NKE doivent être posés en perçant la partie de la coque construite en stratifié monolithique. Leurs positions exactes et leurs réalisations sont libres. Le sondeur peut être installé à l'intérieur, au contact de la coque. Le passe-coque sondeur peut être utilisé pour l'observation de la quille à l'aide d'une mini caméra ou d'un endoscope. Le passe-coque sondeur ne peut être fermé qu'avec une partie mâle amovible sans changer l'état de surface extérieure. Les extrémités des passe-coques peuvent être incrustées.

D.2.4. Enduit et mastic

Ils sont autorisés pour réparer des défauts mineurs d'état de surface (rayures) et pour améliorer les liaisons de la coque avec les hublots d'hélice et de quille, avec le cache d'arbre et avec la quille. L'orifice de la prise d'eau moteur et l'écope de ballast peuvent être mastiqués ou enduits du côté extérieur de la coque.

La liaison des hublots d'hélice et de quille avec la coque peut être stratifiée et mastiquée du côté extérieur de la coque.

D.2.5. Aménagements

D.2.5.1. Des systèmes anti-roulis constitués de toiles, de joncs, de bouts, de padeyes textiles ou de sandows sont autorisés pour le stockage des matériels embarqués.

Des padeyes textiles ou autres attaches sont autorisés au niveau de chaque côté de la tête de quille pour retenir les réserves de boissons (H.2.10).

D.2.5.2. La porte de la descente peut être coupée en deux afin de faciliter son stockage à l'intérieur du bateau. La porte d'origine en bois peut être remplacée par une porte dans un matériau différent.

Le poids de la porte doit être compris entre 2 et 4 kg.

La dépose de la butée de fermeture du capot coulissant de descente est autorisée pour des motifs de sécurité durant les épreuves.

D.2.5.3. Une bannette de chaque côté peut être débarquée. Dans ce cas, les bannettes restantes et leurs supports de fixation doivent obligatoirement être modifiés conformément aux 3 dessins et aux 2 photos jointes en annexe N :

- entretoise nylon.pdf
- modification support arrière.pdf
- modification support avant.pdf
- n°1 implantation support arrière (1).jpg
- n°2 implantation support avant (1).jpg

D'autre part, les bannettes peuvent être élargies conformément et uniquement au dessin joint en annexe N :

- modification bannette lg 700.pdf

Les bannettes seront plombées. (Voir H.8.)

D.2.5.4. Le système à cardan du **réchaud** peut être modifié avec le kit proposé par les Chantiers Bénéteau. Le réchaud d'origine peut être remplacé par le modèle Atoll ENO 061481 (LR). Le système de balancier peut être remplacé par un kit balancelle KB0614 ENO.

D.2.5.5. Il doit y avoir à bord un seau de 10 litres adapté et affecté à l'usage unique de toilettes. Il doit être arrimé à la **face arrière de la cloison** du crash box. Des pad eyes peuvent être réalisés à cet effet.

D.2.6. Modifications

D.2.6.1. Les varangues et tous les modules d'aménagement polyester et de ballast rapportés sur la coque et présentant un décollement doivent être réparés suivant le mode opératoire de réparation défini par Bénéteau. Cf document "Mode opératoire réparation varangue Figaro 2 format A4.pdf". Annexe O. Seul le nombre de tissus à appliquer varie suivant la position et la fonction de l'élément dans le bateau. Cette intervention peut être effectuée à titre préventif.

IMPORTANT :

Cette intervention doit être justifiée et ne peut être effectuée sans accord préalable du bureau de La Classe.

D.2.6.2. La fixation du panneau avant du tableau électrique auxiliaire peut être modifiée pour faciliter sa manipulation. La fixation des deux panneaux électriques situés de part et d'autre de la descente peut être modifiée pour faciliter sa manipulation. Le support des panneaux électriques de descente peut être changé après autorisation de La Classe **par** du Komacel 10 mm.

D.2.6.3. Une trappe de visite circulaire du commerce de \varnothing utile 160 mm maximum peut être installée sur la cloison bâbord du capot moteur en face du démarreur pour avoir un accès direct à celui-ci. La pose d'une trappe est obligatoire si la cloison est percée.

D.2.6.4.

La suppression de l'aérateur de roof est autorisée pour des motifs de sécurité (aérateur type dorade dans le carré, annexe B). Il peut être remplacé soit par un aérateur type champignon, soit par une pièce plastique collée et vissée sur le roof. Cette pièce plastique peut être transparente. Toute stratification est interdite.

D.3. ACCASTILLAGE

D.3.1. L'équipement de pont et l'accastillage sont définis par l'annexe C, ils ne doivent être ni modifiés ni déplacés ; ils ne peuvent être remplacés que par des constituants de même référence, sauf ce qui est autorisé et précisé ci-dessous :

- Une cale peut être ajoutée sous les taquets coinçeurs de balancine de tangon et de cunningham de grand-voile.
- Les poulies de renvoi des écoutes de spi peuvent être remplacées par des poulies à coinçeur SPINLOCK BRS63 ou BRS50 ou par un système libre comprenant une poulie et un taquet
- Un taquet coinçeur à mâchoires est autorisé sur chaque bord entre les poulies d'écoute de spi et de renvoi d'écoute de spi.
Il doit être fixé dans la zone de stratification monolithique. Le positionnement en latéral est contre le cale pied en teck du livet et en longitudinal au niveau de la bande sans antidérapant reliant le livet et la zone du barreur.
- Les poulies de renvoi des écoutes de génois peuvent être remplacées par des poulies à coinçeur SPINLOCK BRS63 ou BRS50 ou par un système libre comprenant une poulie et un taquet mais sans perçage du pont.
- La poulie n°4 du palan de génois (Cf Annexe C-Palans) et la poulie n°8 du rentreur de génois ainsi que les poulies n°25 du barber de spi peuvent être remplacées par des anneaux de friction.
- Un anneau de friction, fixé à hauteur du deuxième étage de barre de flèche est autorisé pour la balancine.
- La poulie haute de hale-bas de bôme peut être remplacée par un anneau à friction.
- Les guides (pontets) des taquets à bille peuvent être déposés ou modifiés.
- Les taquets coinçeurs à mâchoires peuvent être remplacés par d'autres modèles ayant des fixations identiques (diamètre et écartement des vis).
- Les poulies pivotantes (avec le taquet associé) du palan de réglage du chariot de grand-voile peuvent être déplacées.
- Les poulies mobiles (celles n'étant pas directement vissées au travers du pont) peuvent être enlevées du bord.
- Pour la cascade de HB de Bôme et de pataras, des poulies peuvent être supprimées mais aucune ne peut être ajoutée.
- Cadène de bras de spi : une cadène à 3 vis est autorisée.

D.3.2. De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis en H.3.1.1.a) et b) sont autorisés.

D.3.3. Balcon avant

Il est autorisé de fixer ou souder 2 pattes ou anneaux sur le balcon avant pour attacher le sac à spi et les drisses.

D.3.4. Balcons arrière

L'espace situé à hauteur de la filière basse de chaque côté du bateau doit être fermé soit avec un câble métallique soit avec un laçage, indépendants des filières latérales.

D.3.5. Filières

Voir RSO 3.14.1 et 3.14.6. Les filières doivent être tendues : la flèche ne doit pas dépasser 50 mm lorsqu'on applique un poids de 4 kg à mi-distance de 2 supports (définition de « tendues » par les RSO 3.14.1 i).

Les filières ne doivent pas être gainées.

Une fixation libre est autorisée tant qu'elle respecte l'article 3.14.6 d) des RSO.

D.4. GREEMENT COURANT

Le grément courant doit rester conforme aux spécifications données en annexe E.

D.5. POIDS

D.5.1. Le poids du bateau en état de naviguer (Prêt A Naviguer : PAN) conforme à l'inventaire défini en annexe S et pesé selon les conditions du protocole défini en annexe S ne doit pas être inférieur à 3215 kg. Le poids du bateau en configuration PAN est reportée sur le certificat de conformité.

La pesée devra être effectuée avec le peson de La Classe. Lorsqu'il est inférieur à 3215 kg, il est compensé à l'aide de poids correcteurs constitués de plaques de plomb de 5 et de 10 kg et disposés comme suit :

<i>Poids du bateau prêt à naviguer</i>	<i>Poids correcteurs</i>		
	<i>Totaux</i>	<i>Avant</i>	<i>Arrière</i>
De 3210 à 3214 kg	5	5	0
De 3205 à 3209 kg	10	1 × 10	0
De 3200 à 3204 kg	15	5	2 × 5
De 3195 à 3199 kg	20	1 × 10	2 × 5
De 3190 à 3194 kg	25	1 × 10 + 5	2 × 5
De 3185 à 3189 kg	30	2 × 10	2 × 5
De 3180 à 3184 kg	35	1 × 10 + 5	2 × 10
De 3175 à 3179 kg	40	2 × 10	2 × 10
De 3170 à 3174 kg	45	2 × 10 + 5	2 × 10
De 3165 à 3169 kg	50	3 × 10	2 × 10
De 3160 à 3164 kg	55	2 × 10 + 5	2 × 15

Et ainsi de suite...

Les dimensions des poids correcteurs, leurs positions et leurs fixations sont données par les dessins de l'architecte.

D.5.2. Les poids correcteurs du bateau, peuvent être seulement déposés suite à la pesée PAN de l'année uniquement avec l'autorisation immédiate du mesureur Classe ou reçue sous deux jours ouvrés. Après une pesée PAN, le responsable du bateau peut choisir de conserver ses poids correcteurs. Les poids correcteurs du bateau pesé prêt à naviguer, posés pour atteindre le poids minimum autorisé, sont plombés.

Les valeurs de l'ensemble des poids correcteurs dans la configuration PAN sont reportées sur le certificat de conformité. Ils ne peuvent être réduits ni déposés en dehors d'une pesée PAN, et sont donc immuables pour que le certificat de conformité reste valide. En cas de besoin, voir les poids donnés en annexe H.

D.6. BALLASTS

D.6.1. La nomenclature de l'équipement des ballasts est donnée en annexe F, chapitre 2. Du matériel de rechange est autorisé. Le support d'axe de la pompe de ballast peut être renforcé. Une biellette est autorisée.

D.6.2. Pour les épreuves en solitaire ou à deux, les bateaux doivent, être équipés de tubes d'évent Ø 40 mm intérieur, montés sur les raccords fournis à la livraison et fixés au chandelier le plus proche. La longueur maximale développée des tubes est de 700mm et ils ne devront pas dépasser la filière supérieure.

D.6.3. Pour les épreuves à plus de deux, l'usage des ballasts est interdit, les tubes d'évent doivent être démontés et remplacés par les bouchons d'origine ; les vannes pourront être plombées.

D.6.4. Les tubes de transfert de ballast peuvent être raccourcis sans que leur fonctionnalité soit modifiée.

D.6.5. La pompe de ballast d'origine peut être remplacée par le modèle Johnson F4B19 12V. La turbine peut être remplacée par le modèle de référence 09-824P-9 ;

D.6.6. La poignée de la vanne de transfert de ballast peut-être remplacée par un écrou à œil.

Le support de la pompe de ballast doit rester identique à la fourniture standard.

Support d'origine : Contreplaqué L 51 cm X l 27 cm Epaisseur 15 mm.

Tasseaux Bois : L 27 cm 3X3 cm.

D.7. APPAREIL PROPULSEUR

D.7.1. La nomenclature de l'appareil propulseur est donnée en annexe F, chapitre 3.

D.7.2. Le numéro du moteur est reporté sur le certificat de conformité.

D.7.3. Les bateaux sont équipés d'un moteur VOLVO / Perkins MD 2020 ou d'un moteur NANNI DIESEL / Kubota 3.75 HE ou N3.21.

Un échange de moteur doit être préalablement autorisé par La Classe qui délèguera un mesureur Classe en vue du contrôle des poids et enregistrement du numéro du nouveau moteur. Imprimé de demande de changement de moteur disponible en annexe U. Les frais liés à la jauge du moteur sont à la charge du demandeur.

D.7.4. Le régulateur de charge peut être remplacé par un modèle identique mais équipé d'une vis de réglage de tension.

D.7.5. L'hélice à pales repliables RH 25 15/11 réf. Bénéteau 040252 ne peut être remplacée par un modèle différent. Au repos, les pales de l'hélice doivent rester écartées de 22 mm minimum.

D.7.6. L'anode montée sur l'arbre d'hélice peut être retirée ou remplacée par une anode cylindrique Ø 50 mm de diamètre et de 20 mm d'épaisseur maximum; si elle est laissée en place, elle ne doit être ni mastiquée, ni enduite.

D.7.7. Une poire de réamorçage du circuit de gasoil est autorisée.

D.7.8. La « trappe impellar » peut être entaillée dans le but de faciliter l'accès à l'impellar.

D.8. EQUIPEMENT ELECTRIQUE

La nomenclature de l'équipement électrique est donnée en annexe F, chapitre 4 (Equipement obligatoire fourni par le chantier, équipement supplémentaire autorisé).

D.8.1. Batteries

Les batteries de servitude d'origine peuvent être remplacées par des batteries au plomb étanches de provenance différente. Leur capacité unitaire et leur nombre sont libres, leur poids total est de 60 kg minimum et 80 kg maximum. Si ce poids est inférieur à 60 kg, l'écart doit être compensé par des poids correcteurs en plomb fixés dans le coffre à batteries, percés pour permettre leur plombage. Les calages et fixations ne sont pas comptés dans les poids correcteurs. Les calages doivent être en mousse légère.

Les poids des nouvelles batteries doivent être notés par le mesureur Classe sur des étiquettes collées sur les batteries et portant le timbre du mesureur Classe. Des poids correcteurs arrondis au kilo le plus proche devront compenser 2017 les batteries plus légères.

Les valeurs des poids correcteurs doivent être notées par le mesureur Classe sur une étiquette jointe.

Le poids des batteries est compté dans le poids PAN jusqu'à 80 kg ; au-delà l'excédent de poids des batteries sera déduit du poids PAN.

Le câblage des batteries peut être modifié mais les câbles et leur chemin d'origine doivent être conservés.

La batterie de démarrage d'origine peut être remplacée par une batterie au plomb étanche de provenance différente. Sa capacité unitaire doit être comprise entre 70 Ah et 75 Ah.

D.8.2. Alternateurs

D.8.2.1. L'alternateur principal du moteur doit être de 60A.

D.8.2.2. L'alternateur secondaire doit être de 140A ou 160A.

D.8.3. Feux

Les fils d'alimentation d'origine des feux de tête de mât, de hune, de proue et de poupe (0,75 mm² gris) peuvent être remplacés par des fils isolés avec âme cuivre ou cuivre étamé de qualité courante.

D.8.3.1. Feu de tête de mât

Le feu tricolore de tête de mât doit être équipé d'une ampoule à incandescence d'au moins 10 Watts ou d'un feu à LEDs d'un modèle conforme au COLREG, règle 22 assurant une visibilité minimale de 2 milles. RSO 3.27.2.

Le feu de tête de mât, à ampoules à incandescence peut être remplacé par un feu à diodes électroluminescentes (LED) d'un modèle conforme au COLREG, règle 22 assurant une visibilité minimale de 2 milles.

D.8.3.2. Feux de proue et de poupe

Chaque bateau doit être équipé de feux (un bicolore de proue et un blanc de poupe) avec ampoules à incandescence de 10 Watts minimum ou de LEDs d'un modèle agréé et homologué ou assurant une visibilité minimale de 2 milles, alimentés par les batteries du bord par un câblage différent du feu de route de tête de mât. RSO 3.27.3.

Les feux de secours de proue et de poupe à ampoule à incandescence peut être remplacé par un feu à LED. Le feu de proue peut être déplacé jusqu'à toucher le pont et/ou protégé des chocs par un ou des arceaux en fil inox soudés sur le balcon.

D.8.3.3. Feu de hune

Le feu de hune à ampoule à incandescence peut être remplacé par un feu à LED.

D.8.4. Eclairages intérieurs

D.8.4.1. Les éclairages intérieurs peuvent être remplacés par des éclairages à diodes électroluminescentes (LED) situés aux mêmes emplacements ; toute modification du câblage est interdite.

D.8.4.2. Un feu de capot avant est autorisé pour éclairer les voiles d'avant.

D.8.5. Une modification du circuit électrique de la table à carte peut être effectuée pour des raisons de sécurité sur la connectique de puissance (éviter le black out total). Sont autorisés : une barre bus pour le 'moins' et un faisceau de 'plus' direct sur le tableau.

D.8.6. Le tableau électrique situé dans la descente peut être remplacé par un tableau de même dimension avec 6 disjoncteurs (3 x 5A, 2 x 15A et 1 x 10A).

D.8.7. Pompe de cale

La pompe de cale d'origine peut être remplacée par le modèle Johnson F4B19 12V. La turbine peut être remplacée par le modèle de référence 09-824P-9.

CHAPITRE E – APPENDICES

E.1. LA QUILLE

Modalités de contrôle

Lors d'un contrôle de quille, il appartient au concurrent de présenter ou de faire présenter le bateau concerné de telle façon que tous les gabarits puissent être mis en place, y compris le gabarit D, le bateau étant posé sur ber en laissant un espace de minimum 20 cm sous le bulbe.

E.1.1. Déplombage et déquillage

Le bateau est livré avec sa quille plombée par l'intermédiaire des trappes d'accès aux 2 vis de quille avant. (Imprimé de demande d'autorisation de déplomber les 2 trappes en annexe U.)

IMPORTANT :

La dépose ultérieure de la quille doit être préalablement autorisée et contrôlée par La Classe qui délèguera un mesureur Classe pour pesage et contrôle à la dépose et pour pesage avant remontage et plombage. (Imprimé de demande d'autorisation de dépose de quille en annexe U).

Si aucun mesureur Classe n'est disponible au déquillage, un adhérent de La Classe pourra être mandaté par La Classe. Il rendra un rapport avec photos à l'appui au secrétariat de La Classe. La pesée devra être effectuée avec le peson de La Classe.

Les frais de déplacement du mesureur Classe sont à la charge du demandeur et seront facturés par La Classe. Les frais liés à la jauge de la quille (contrôles à la dépose et au remontage) sont également à la charge du demandeur.

E.1.2. Finition

La surface de la quille peut être retouchée pour sa finition (peinture, anti-fouling et autocollant) et l'entretien de son état de surface, mais il est interdit d'intervenir sur les parties métalliques de quelque façon que ce soit et d'utiliser des produits de revêtement (enduit, mastic, peinture, etc.) ayant pour but de modifier la masse de la quille et sa répartition. La liaison avec la coque peut être stratifiée et mastiquée, mais suivant un rayon maximum de 15 mm. (Il est recommandé d'utiliser du tissu bi-biais (+/- 45°) de 300 g/m² maximum imprégné de résine époxy).

La liaison entre le bulbe et le voile de quille peut être stratifiée et mastiquée, sur une zone de 200 mm de hauteur maximum. (Il est recommandé d'utiliser du tissu bi-biais (+/- 45°) de 300 g/m² maximum imprégné de résine époxy).

E.1.3. Le voile de quille

Les formes du voile de quille sont définies par les sections A et B du dessin « Positions des gabarits de jauge de quille-2005 » du 24/11/2004 de l'architecte (Annexe M) et par les gabarits H, I et J qui définissent les courbes qui relient l'avant et l'arrière du voile à la coque et au bulbe dans le plan longitudinal.

Les sections A et B sont repérées par des traits en creux sur la quille, traits signalés à la livraison par des étiquettes de couleur rouge ; ces traits devront rester visibles pendant la durée du certificat de conformité du bateau et ne devront donc jamais être mastiqués ou enduits.

a) Epaisseur minimale

- Les gabarits A et B ci-dessus définis par le dessin « Gabarits minimum de jauge de quille » du 24/11/2004 donnent les épaisseurs minimales du voile et les profils définis par l'architecte (Annexe L).
Présentés en position, il ne doit pas y avoir de jeu entre ces gabarits et le voile. La lecture des gabarits se fait côté tribord en alignant la face supérieure du gabarit avec le milieu du trait de jauge de la quille.
- Entre les sections A et B, la surface du voile est une surface réglée : une règle présentée respectivement sur les milieux et sur les quarts avant et arrière de chaque profil, sur le bord d'attaque et le bord de fuite, ne doit pas montrer de creux supérieur à 2 mm,

- De plus, les longueurs des profils devront respecter les dimensions suivantes :
Section A : minimum : 669 mm, maximum : 672 mm
Section B : minimum : 457 mm, maximum : 460 mm
- Ces gabarits sont définis par des fichiers numériques. Voir E.1.5.

La fuite du voile de quille conserve une épaisseur constante jusqu'à la liaison (E.1.2) avec la coque telle qu'en l'état de la livraison (A.1.1) par le constructeur.

b) Epaisseur maximale

Pour tenir compte des conditions de fabrication, le constructeur tolère une épaisseur supplémentaire de 2 mm de chaque côté du voile par rapport aux formes définies en a).

Le contrôle de l'épaisseur maximale est effectué à l'aide des mêmes gabarits en intercalant une cale de 4 mm à chaque extrémité des gabarits, qui doivent alors se fermer sur les sections à contrôler.

c) Respect du profil

Cette tolérance de 2 mm ne doit pas être exploitée pour modifier les profils définis par l'architecte, le comité technique ou les mesureurs de Classe contrôleront le profil en appliquant les demis gabarits sur le voile : ils ne devront pas pouvoir glisser une cale supérieure à 0,5 mm entre les deux.

- d) Le gabarit H contrôle la liaison Bord d'attaque/ Coque, mettre le trait A du gabarit en face du trait A de la quille
Le gabarit I contrôle la liaison Bord de fuite/ Coque, mettre le trait A du gabarit en face du trait A de la quille
Le gabarit J contrôle la liaison Bord de fuite/ Bulbe, mettre le trait B du gabarit en face du trait B de la quille

Lorsqu'ils sont en place avec leurs talons d'extrémité en contact avec la quille et le dessous de la coque (H et I) ou le dessus du bulbe (J), ces gabarits de forme ne doivent pas toucher le voile ni être à plus de 3 mm. Le nez de la quille, dans sa liaison stratifiée et masticquée avec la coque, ne doit pas être avancé.

E.1.4. Le bulbe

Les formes du bulbe sont contrôlées par les gabarits C, D et E des dessins joints (annexes L et M).

C : est la section horizontale au niveau de la largeur maximale,

D : est le profil vertical du dessous du bulbe et de sa liaison avant avec le voile,

E : est la section verticale transversale au niveau de la largeur maximale.

Les processus de réalisation et de contrôle sont identiques à ceux du voile pour tenir compte de l'épaisseur supplémentaire maximale de 2 mm

Contrôles :

- Les gabarits C et E doivent se fermer sur les sections à contrôler,
- Le bulbe ne doit pas se trouver à plus de 2 mm de chaque gabarit,
- Le gabarit D se positionne sur l'extrémité arrière du bulbe et au niveau de la section B,
- La longueur de la section C devra être de 1366 mm minimum et de 1369 mm maximum.

E.1.5. Gabarits

Les gabarits sont définis par des fichiers disponibles auprès de La Classe **au format PDF** et peuvent être commandés à :

M.C.N

5 rue Eugène Flachet

66000 Perpignan Tél. 04 68 84 59 27

m-c-n@orange.fr

E.1.6. Position de la quille

La position longitudinale de la quille est définie par la distance entre l'arrière du voile de la section B et l'angle du tableau arrière avec le fond de coque :

Minimum :	5135 mm
Maximum :	5171 mm

La distance entre la coque et le dessus du bulbe (section E) :

Minimum :	1500 mm
Maximum :	1515 mm

E.1.8. Poids

Le poids de la quille finie et après compensations est mesuré avant assemblage sur la coque ; sa valeur est reportée sur le certificat de conformité.

Des vérifications seront effectuées systématiquement à l'occasion du remontage des quilles (voir E.1.1.).

E.2. LES GOUVERNAIS

E.2.1. La nomenclature du système de gouvernail est donnée en annexe F, chapitre 1.

Un système de sécurisation rapide des vis de la tringlerie de gouvernail est autorisé en remplacement de l'écrou.

Les vérins du pilote principal et du 2^{ème} pilote doivent agir sur le secteur de barre prévu à cet effet (Bras mèche repère 11 du schéma du système de direction, annexe F) ; l'axe peut être déplacé sur le bras.

Le vérin du pilote de secours autorisé peut commander directement la barre franche.

La barre peut être renforcée.

E.2.2. Butée de barre

La butée de barre peut être coupée et les 2 parties écartées de façon à augmenter le débattement des safrans. Leur fixation devra être renforcée (force du vérin) et leur distance réglée de façon à ne pas permettre l'inversion des safrans.

E.2.3. Formes des safrans

E.2.3.1. Les safrans peuvent être modifiés comme suit :

- Le plan de l'architecte intitulé « Gabarits safrans Figaro Bénéteau 2 », daté du 2/06/03 donne la position de 8 gabarits numérotés S1 à S8 dont les formes sont définies par des fichiers numériques disponibles auprès de La Classe.
- Ces gabarits d'exécution donnent pour chaque section
 - Les épaisseurs minimales,
 - Les longueurs maximales (cordes).Ces gabarits autorisent une amélioration des profils et un allongement des cordes des sections.

E.2.3.2. Les contrôles sont faits sur les sections **S0**, S1, S4 et S7

Ces sections sont situées respectivement :

- Sur le bord d'attaque :
 - au niveau du bord supérieur (S1)
 - à 601 mm du bord supérieur (S4)
 - à 1105 mm du bord supérieur (S7)
- Sur le bord de fuite :
 - à 9 mm du bord supérieur (S1)
 - à 610 mm du bord supérieur (S4)
 - à 1112 mm du bord supérieur (S7)

Les épaisseurs minimales sont données par les gabarits S1, S4 et S7 identiques aux gabarits d'exécution ci-dessus. Les épaisseurs maximales sont données par des gabarits de contrôle S1J, S4J et S7J dont les tracés sont à 3 mm de ceux des sections S1, S4 et S7 (« Offset »),

Les longueurs maximales des cordes sont tracées sur chaque gabarit :

S1 : 384 mm
S4 : 325 mm
S7 : 212 mm

Enfin, les longueurs des bords d'attaque et de fuite sont :

- longueur développée du bord d'attaque : minimum 1370 mm
maximum 1380 mm
- longueur développée du bord de fuite : minimum 1250 mm
maximum 1260 mm.

Nota 1 : la longueur développée du bord d'attaque s'étend du bord supérieur avant jusqu'à l'intersection de son prolongement avec celui du bord de fuite.

Nota 2 : les safrans livrés par le constructeur avec chanfrein à droite ou à gauche rentrent dans les tolérances ci-dessus sauf :

1 - la position des gabarits de contrôle S4/S4J dont les distances développées par rapport à la face supérieure deviennent :

- sur le bord d'attaque = 571 mm (au lieu de 601)
- sur le bord de fuite = 580 mm (au lieu de 610)

2 - les longueurs développées des bords d'attaque et de fuite qui deviennent :

Bord d'attaque :	minimum	1350 mm
	maximum	1362 mm
Bord de fuite :	minimum	1245 mm
	maximum	1255 mm

Nota 3 : La tolérance de 3 mm citée en E.2.3.2. ne doit pas être exploitée pour modifier les profils définis par l'architecte. Le comité technique ou les mesureurs de Classe contrôleront les profils en appliquant les demi-gabarits sur les sections : ils ne devront pas pouvoir glisser une cale de 1 mm entre les deux.

Nota 4 : S0 Voir E.2.3.4

E.2.3.3. Modifications de structure

Il est autorisé :

- a) de renforcer le sommet des safrans avec du roving (réparation ou prévention des fissures autour de la mèche), mais pas plus bas que 200 mm en dessous du sommet
- b) de modifier la surface des safrans suivant les spécifications en annexe R :
 - « Modification de la composition des safrans Figaro2.pdf », code pièce 058061 du 27/01/06
 - « Plans Modification de la composition des safrans Figaro2.pdf », dessin 058061 indice XB du 27/01/06

Les zones ainsi modifiées restent soumises à E.2.3.1 et E.2.3.2.

Toute autre modification de structure est interdite.

Après renfort ou modification, la face supérieure doit conserver l'aspect géométriquement plan d'origine (le numéro d'identification gravé disparaît). Elle est inclinée d'environ 88° sur la mèche Ø 44.

E.2.3.4 Face supérieur des safrans (Chapitre ajouté en 2018)

Il peut être demandé à tout moment de retirer les safrans (qui doivent toujours être facilement démontables du bateau). Une plaque percée du diamètre Ø 44 de la mèche sera posée sur la face supérieure du safran. Ce gabarit que l'on appellera « section S0 » permettra de vérifier l'angle et l'aspect plan de la face supérieure du safran. Face à l'attaque du safran, l'angle entre la mèche et la face supérieure du safran doit être de 90° (+/- 0,5°). Face au côté du safran, l'angle entre la mèche et la partie arrière de la face supérieure doit être comprise entre 88° et 90°.

Note : les safrans neufs sont livrés par Bénéteau avec renforts.

E.2.4. Bague de mèche

Le chambrage dans la coque qui reçoit la mèche de safran peut être mastiqué entre les parois latérales de la coque et la bague et dans l'alignement de la coque ; il ne doit pas dépasser sous la coque. La bague peut être ajustée en épaisseur, sa face extérieure ne doit pas être mastiquée et doit rester visible.

(Il est recommandé de réserver un jeu entre le mastic et la bague \varnothing 65 pour permettre son débattement et sa rotation et d'autre part de s'assurer que la face supérieure du safran ne vient pas en contact avec la coque).

Le diamètre extérieur de la bague peut être augmenté de façon à pouvoir retirer la rotule sans casser l'enduit.

E.2.5. Cale anti-algues

Une cale anti-algues conforme au dessin de l'architecte « Cale anti-algues safrans Figaro Bénéteau 2 » du 2/07/03 est autorisée (Annexe Q).

Les formes devront être respectées ; les dimensions indiquées sont des minima ; les maxima correspondants sont :

Longueur :	45 mm
Largeur :	35 mm
Épaisseur :	12 mm.

Tout autre type de cale ou de coupe algues est interdit.

E.2.6. Poids des safrans

Le poids minimal d'un safran est de 18,5 kg.

E.3. ARBRE D'HELICE, CHAISE ET CACHE D'ARBRE

E.3.1. La chaise d'arbre d'hélice et le cache d'arbre ne peuvent être modifiés que pour améliorer leur état de surface. Cependant, de façon à uniformiser les effets des écarts observés dans le montage du cache d'arbre, l'arrière du cache pourra être modifié seulement comme suit :

- L'arrière du cache, à sa liaison avec la chaise, devra présenter une arête extérieure nette sur toute sa longueur de chaque côté et cette arête ne doit être à aucun endroit plus près que 50 mm de l'arrière de la chaise, mesure prise le long de la chaise au-dessus du moyeu. La liaison du cache avec la chaise ne doit pas être mastiquée, de façon à permettre le mesurage de l'épaisseur des parois du cache. Bien entendu, l'arrière de la chaise ne doit pas être mastiqué.
- L'épaisseur des parois du cache à leur liaison avec la chaise ne doit pas être inférieure à 4 mm sur toute leur longueur.
- L'épaisseur maximale du cache à hauteur de l'arbre d'hélice ne doit pas être inférieure à 72 mm au niveau de la chaise, ni à 60 mm en avant de la chaise.

E.3.2. La liaison du cache d'arbre avec la coque peut être mastiquée mais suivant un rayon maximum de 15 mm.

E.3.3. Le cache d'arbre doit être percé de chaque côté de 5 trous de \varnothing 10 mm minimum, régulièrement espacés et débouchant sur l'arbre.

Rappel : Pour l'anode, voir D.1.6.

CHAPITRE F – GREEMENT

Nota : Pour la définition des marques limites sur le mât, on remplace « marque limite inférieure » par « axe de vit-de-mulet », « marque limite supérieure » par « axe de réa de drisse de grand voile » ; pour la définition des marques limites sur la bôme, on remplace « marque limite extérieure » par « axe de réa de bout de bôme ». Ceci modifie les REV F.2.2 et F.3.2.

F.1. Le mât et la bôme de série sont exclusivement fabriqués par la société Sparcraft.

Leurs nomenclatures sont données en annexe F, chapitre 5. Le mât et la bôme ne peuvent être remplacés que par des articles de même référence. (Imprimé de changement de mât en annexe U.)

F.2. LE MÂT

Le mât peut être peint après autorisation de La Classe (imprimé de demande d'autorisation en annexe U) qui délèguera un mesureur Classe pour pesage du poids total du mât tel que défini en F.2.3 p) des REV et du poids de l'extrémité du mât tel que défini en F.2.3 r) et H.4.6 des REV avant et après peinture. Le résultat de la pesée après peinture ne pouvant être inférieur à la pesée avant peinture. Les frais de jauge du mât seront à la charge du demandeur. document de suivi de pesée du mât en annexe W. **Le Centre de gravité du mât doit rester identique avant et après peinture.**

Nota : Il existe une nouvelle version de l'annexe W (Suivi peinture mât)

F.2.1. Le numéro de fabrication est gravé sur la ralingue près de l'engoujure et reporté sur le certificat de conformité.

F.2.2. La tête de mât et son manchonnage peuvent être renforcés par stratification sur une zone allant jusqu'à 400 mm sous le point de tête de mât (REV F.2.1.C). Le carbone est autorisé pour cette opération.

F.2.3. Pataras

Le pataras et son système de réglage tels que fournis par Sparcraft ne peuvent être modifiés mais peuvent être remplacés par du matériel d'autre provenance de caractéristiques identiques, voir annexe F, chapitre 6, nomenclature BENE058240 Ind B, BENE059960 Ind : A et les commentaires de la page qui suit le dessin de la tête de mât exception en **D.3.1.**

La latte de pataras montée d'origine peut être remplacée par une latte d'origine différente mais de spécification identique, c'est-à-dire conforme au dessin Sparcraft n° 497 000 000 03 maj 17/06/03 (matériau, dimensions, usinage). Néanmoins son épaisseur est libre et peut même être variable sur sa longueur. Les présences de l'embout, vis, manille, conforme aux fournitures Sparcraft, sont obligatoires. Annexe P.

L'installation de la latte de pataras est optionnelle.

F.2.4. Taquet coinqueur tribord de drisse.

Ce taquet monté d'origine peut être déposé et remplacé par un taquet de spécification différente positionné à l'identique.

F.2.5. Etai creux

Les étais creux d'origine et leurs accessoires NORFOIL type NOR FIG-06 peuvent être remplacés par des ensembles TUFF LUFF (Sparcraft) type 1706-46, HARKEN type 7001, J.lift ref SCJL5085 ou Sparcraft C-Strand. Les longueurs des sections des profilés sont comprises entre 30 et 35 mm.

F.2.6. Ferrures de tangon

Les ferrures montées d'origine sur le mât peuvent être modifiées et renforcées mais en conservant les platines d'origine et leurs fixations sur le mât, ou changées par les ferrures renforcées livrées en fourniture standard par Sparcraft depuis mai 2005.

F.2.7. Barres de flèche

Le jeu des barres de flèche peut être supprimé par calage et peut être complété par un collage et/ou un masticage.

F.2.8. Etai

Seuls les étais avant en câble dyform fournis par Sparcraft et portant un numéro de série sont autorisés. La nomenclature de l'étau est donnée en annexe F, chapitre 6.

F.2.9. Le rod utilisé pour les D1 doit impérativement être de dash 12. Ces pièces ne peuvent être fabriquées que par Sparcraft, à l'exception des D1 fournis exceptionnellement par Iroise Grément pour la Lorient Horta Solo 2014.

F.3. LA BÔME

Le point fixe de hale-bas de grand-voile sur la bôme peut être renforcé et/ou doublé, ou changé afin de le renforcer. L'ajout de pontets sous la bôme pour faciliter la prise de ris est autorisé.

F.4. LES TANGONS

F.4.1. Deux tangons sont autorisés à bord, leur fournisseur est libre ; l'utilisation du tangon fourni par le chantier n'est pas obligatoire. La nomenclature du tangon d'origine est donnée en annexe F, chapitre 5.

F.4.2. Leur longueur maximale hors tout est de 4210 mm et leur poids minimal de 3,950 kg, tout équipé. Le corps des tangons doit avoir une section constante sans rétreint. Les matériaux sont libres.

CHAPITRE G – VOILES

G.1. MESURAGE ET CERTIFICATION

G.1.1. Pour courir, chaque voile doit porter une vignette numérotée :

- pour la grand-voile, posée sur tribord à proximité du point d'amure
- pour les autres voiles, posée sur tribord à proximité du point de drisse

complétée, datée et signée par le mesureur et portant sa marque de certification apposée à cheval sur la vignette et le corps de la voile. Cette marque est un timbre aux initiales des mesureurs agréés par La Classe.

De plus, la grand-voile doit porter l'emblème de La Classe ; cet emblème, numéroté, et les vignettes sont délivrés par le secrétariat de La Classe ; leurs prix sont fixés par La Classe.

Les emblèmes peuvent être rouges avec l'étoile noire, ou blancs avec l'étoile blanche ; ces couleurs devront être contrastées par rapport à la couleur de la voile.

G.1.2. Les voiles doivent être conformes aux règles en vigueur au moment de leur certification.

G.1.3. Le mesurage doit être effectué conformément aux REV et aux RCV, sauf lorsque la méthode est précisée par les présentes règles. En complément à la REV H.5.1, les nerfs de bordure et de chute doivent être détendus. Ceci modifie la REV H.5.1. Précision des instruments : voir B.2.9.

Nota : Pour une meilleure précision des définitions, les termes anglais des REV ont été ajoutés par parenthèses après les termes français correspondants.

G.2. FABRICATION

G.2.1. Le choix du fabricant de voiles est libre.

G.2.2.

Les matériaux Carbone, Vectran, PBO et Titane sont interdits.

Les procédés Cuben Fiber, les membranes à filaments (3DI, Dfi et similaire) sont interdits.

De manière générale, tout procédé innovant de fabrication des voiles autres que ceux détaillés en G3.1.1 et G4.1.1 et non validé au préalable par La Classe sera refusé.

Le nerf de bordure est autorisé sur toutes les voiles.

Le nerf de chute est autorisé sur toutes les voiles et libre de construction Les définitions ci-après font référence à la section G des Règles pour Équipements des Voiliers :

- corps de la voile (G.1.4.a), renforts (G.1.4.n), goussets de lattes (G.1.4.k) et accessoires (pièces rapportées G.1.4.o).

G.3. GRAND-VOILE

G.3.1. Construction

G.3.1.1. Matériaux : seuls sont autorisés pour le corps de la voile, les goussets de lattes et les renforts, les matériaux tissés et/ou laminés en fibres polyester (PET et PEN), en Polyéthylènes Haute Densité (exemple nom commercial Spectra ou Dyneema) et Aramides (exemple nom commercial Kevlar, Technora, Twaron).

Les procédés de voile « membrane » insérant un complexe de fibres orientées (fibres non parallèles entre elles et/ou orientées dans la direction des efforts) entre deux films en Mylar sont autorisés : 3DL, D4, Diax LP, Diax M, FiberPath, Fusion, Millenium, SpiderTech, StarLight, Tape Drive, Trilam et similaires.

L'ajout d'un taffetas (tissage chaîne / trame) est autorisé sur toute ou partie de la voile, sur une ou plusieurs faces, y compris à l'intérieur de la structure de la voile. Ce taffetas doit alors être en Polyester.

Ce taffetas (tissage chaîne / trame) peut également venir en remplacement des films Mylar.

Les accessoires doivent être des produits standards du commerce et de qualité courante. ~~Le matériau des nerfs de chute est libre.~~

Les fabricants devront apposer le nom des fibres utilisées dans un périmètre inférieur à 50cm du point d'amure.

Des contrôles de fibres par prélèvement pourront être effectués.

L'aspect esthétique de la voile est libre (coloration et teinture des Fibres, Films et colles) dans le respect de l'article G.3.2.3.

G.3.1.2. Ris

La voile doit comporter au moins 2 bandes de ris de fabrication strictement identique en tout point (liste non exhaustive : œillets, anneaux, sangles, renforts, fibrage, etc.) ; le ris de fond et le cunningham ne sont pas considérés comme des ris et sont autorisés.

G.3.1.3. Fenêtres

Deux fenêtres sont autorisées en matériau transparent libre et n'excédant pas 0,80 m² au total.

G.3.1.4. Lattes

La voile doit comporter au maximum 4 goussets de latte sur la chute. Les 2 lattes supérieures doivent être forcées. Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.3.1.5. Bordures

Les voiles à bordure libre sont autorisées. Les fermetures à glissières ou à crémaillères sont interdites.

G.3.2. Dimensions

	Minimum	Maximum
Largeur du sommet (Top Width)		175 mm
Largeur aux trois-quarts de chute (Three-Quarter Width)		1980 mm
Largeur à mi-chute (Half Width)		3240 mm
Longueur de la chute (Leech Length)		13750 mm
Médiane de bordure (Foot median)		13500 mm
Longueur intérieure des goussets de latte inférieurs (Inside Batten Pocket Length)		2000 mm
Distance entre l'axe du gousset de latte supérieur sur la chute et le point de drisse (Head Point)	2700 mm	2850 mm
Distance entre l'axe du gousset de latte inférieur sur la chute et le point d'écoute (Clew Point)	2700 mm	2850 mm
Distance entre les axes de goussets de lattes consécutifs sur la chute		3000 mm
Distance entre le point de drisse et la bande de ris supérieure sur le guindant		9000 mm

G.3.3. La voile ne doit pas dépasser au-dessus de l'axe de réa de drisse, au-delà de l'axe de réa de bordure et ne doit pas être fixée en dessous du vit de mulet.

G.3.4. Une poulie simple fixée au sommet de la grand-voile est autorisée.

G.3.5. Emblème, numéros de voile et décoration

G.3.5.1. L’emblème de Classe doit être posé conformément au dessin de l’annexe K. Il est de couleur rouge par défaut. Pour les voiles neuves, l’emblème de couleur blanche peut être autorisé par La Classe après demande particulière du skipper.

Il doit être positionné dans un espace situé entre 250 mm du sommet pour la limite supérieure et 2500 mm du sommet pour la limite inférieure. Un skipper ayant été Champion de France de Course au Large en Solitaire peut porter une étoile dorée dans son emblème de grand-voile.

G.3.5.2. Les numéros de voile doivent être entre les 2 lattes supérieures. Ils doivent être conformes aux RCV « Identification sur les voiles » à l’exception des dimensions minimales qui sont :

Hauteur :	500 mm
Largeur :	350 mm sauf le 1
Epaisseur :	65 mm
Espace :	100 mm

G.3.5.3. La voile peut être peinte ou décorée. La couleur devra être unie depuis le sommet jusqu’à une ligne horizontale perpendiculaire au guidant située à 200 mm sous le numéro de voile inférieur.

G.4. VOILES D’AVANT

Nota 1 : Pour la définition du point de drisse (Head Point), on ne prendra pas en compte les éléments de fixation qui dépassent le corps de la voile : sangle, ralingue d’étai creux. Ceci modifie les REV (G.4.2.b).

Nota 2 : L’article 50.4 des RCV ne sera pas appliqué pour le mesurage des voiles d’avant. Ceci modifie la RCV 50.4.

Nota 3 : Les voiles d’avant ne peuvent être envoyées que sur l’étai principal. Ceci modifie la RCV 54.

G.4.1. Génois

G.4.1.1. Construction

G.4.1.1.1. Matériaux : seuls sont autorisés pour le corps de la voile, les matériaux laminés en fibres Polyester (PET et PEN), Polyéthylènes Haute Densité (exemple nom commercial Spectra ou Dyneema) et Aramides (exemple nom commercial Kevlar, Technora, Twaron).

Seuls sont autorisés pour les goussets de lattes et les renforts les matériaux tissés et/ou laminés en fibres Polyester (PET et PEN), en Polyéthylènes Haute Densité (exemple nom commercial Spectra ou Dyneema) et Aramides (exemple nom commercial Kevlar, Technora, Twaron).

Les procédés de voile « membrane » insérant un complexe de fibres orientées (fibres non parallèles entre elles et/ou orientées dans la direction des efforts) entre deux films en Mylar sont autorisés : 3DL, D4, Diax LP, Diax M, FiberPath, Fusion, Millenium, SpiderTech, StarLight, Tape Drive, Trilam et similaires.

Le corps de la voile ne peut pas être recouvert d’un taffetas.

Les accessoires doivent être des produits standards de qualité courante.

~~Le matériau des nerfs de chute est libre.~~

Les fabricants devront apposer le nom des fibres utilisées dans un périmètre inférieur à 50cm du point d’amure.

Des contrôles de fibres par prélèvement pourront être effectués.

Le matériau utilisé pour la fabrication de la voile peut être noir, blanc ou jaune (coloration et teinture des Fibres, Films et colles) dans le respect de l’article G.4.1.4.

G.4.1.1.2. Les ris et les cunninghams ne sont pas autorisés mais une sangle de tack-change sans poulie est autorisée. Un système de largage rapide de mousqueton est autorisé.

G.4.1.1.3. Une fenêtre pour penons est autorisée, en matériau transparent libre ; sa surface ne doit pas dépasser 0,2m².

G.4.1.1.4. Lattes et leurs positions

3 lattes au maximum sont autorisées sur la chute :

Latte 1 : L'axe du gousset de la latte 1 sur le guindant est distant de 2450 mm minimum du point de drisse. Le gousset doit s'étendre de la chute au guindant (la latte doit être forcée).

Latte 2 : L'axe du gousset de la latte 2 sur la chute est distant de 7800 mm maximum du point d'amure

Latte 3 : L'axe du gousset de la latte 3 sur la chute est distant de 5150 mm maximum du point d'amure

Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.4.1.2. Dimensions

	Mini	Maximum
Largeur du sommet (Top width), ralingue d'étai creux comprise		80 mm
Longueur du guindant (Luff length)		13150 mm
LP (Luff Perpendicular)		4200 mm
Longueur intérieure des goussets de latte (Inside batten pocket length)		1000 mm
LP2 : Largeur de l'axe du gousset de la latte 2 sur la chute au guindant		2250 mm
LP3 : Largeur de l'axe du gousset de la latte 3 sur la chute au guindant		3350 mm

G.4.1.3 Forme de la chute

La chute ne doit pas être convexe entre le gousset de latte supérieur et le point de drisse arrière (Aft Head Point).

G.4.1.4. Sauf avis contraire dans l'avis de course, de la publicité (hors lettrage) et/ou de la décoration (hors lettrage) peuvent être apposées sur la voile suivant les données de l'annexe D.

G.4.2. Solent

G.4.2.1.

Matériau : seuls sont autorisés pour le corps de la voile, les goussets de lattes et les renforts, les matériaux tissés en fibres polyester, les laminés à fibres polyester (PET et PEN) et les laminés à fibres aramides (Kevlar, Technora, Twaron...).

Seules sont autorisées les références commerciales suivantes :

Bainbridge :	gammes Diax-nnHMT, Diax-OSnnHMT et DIAX nnTT
Contender France :	gamme AK nn naturel, MAXX Aramid nn Naturel, ZZ nn et ZZP nn
Dimension Polyant :	gammes enn Clear, Xnn Clear et FLEX nn A Clear, XB nn, XT nn
CLM :	gamme Triax nn film/film

Le matériau utilisé pour la fabrication de la voile peut être noir, blanc ou jaune (coloration et teinture des Fibres, Films et colles) dans le respect de l'article G.4.2.7.

Des laminés respectant les critères précédents, mais n'entrant pas dans les références ci-dessus, devront d'abord être validés par La Classe pour être acceptés lors de la jauge de la voile.

Les fabricants de voiles devront indiquer la référence du matériau utilisé à proximité ou sur leur marque de fabrique, sur support tissé, avec leur tampon et leur signature.

Nota : les mesureurs de classe disposent d'un jeu d'échantillons des laminés aramides autorisés.

~~Le matériau des nerfs de chute est libre.~~

L'ajout d'un taffetas (tissage chaîne / trame) est autorisé sur toute ou partie de la voile, sur une ou plusieurs faces, y compris à l'intérieur de la structure de la voile. Ce taffetas doit alors être en Polyester.

Ce taffetas (tissage chaîne / trame) peut également venir en remplacement des films Mylar.

G.4.2.2. Un ris est obligatoire à au moins 1200 mm du point d'amure sur le guindant. Au-delà, des œilletons doivent être posés sur le guindant, espacés entre eux et du ris de 1000 mm au maximum. Un système de largage rapide de mousqueton est autorisé.

G.4.2.3. Une fenêtre pour penons est autorisée, en matériau transparent libre ; sa surface ne doit pas dépasser 0,2m².

G.4.2.4. Trois lattes sont autorisées sur la chute. Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.4.2.5. Dimensions

	Mini	Maximum
Largeur du sommet (Top width), ralingue d'étai creux comprise		80 mm
Longueur du guindant (Luff length)		10950 mm
LP (Luff Perpendicular)		3800 mm
Longueur intérieure des goussets de lattes (Inside batten pocket length)		1000 mm

G.4.2.6. Forme de la chute

La chute ne doit pas être convexe entre le gousset de latte supérieur et le point de drisse arrière (Aft Head Point).

G.4.2.7. Sauf avis contraire dans l'avis de course, de la publicité (hors lettrage) et/ou de la décoration (hors lettrage) peuvent être apposées sur la voile suivant les données de l'annexe D.

G.4.3. Tourmentin

G.4.3.1. Matériau : seuls sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts les matériaux tissés en fibres polyester. Le tourmentin doit être de couleur vive (effet rétroactif pour les voiles déjà certifiées). ~~Le matériau des nerfs de chute est libre.~~

G.4.3.2. Des œillets doivent être posés sur le guindant, espacés entre eux et du point d'amure de 1000 mm au maximum. Les moyens d'attache doivent être à bord, prêts à l'emploi.

G.4.3.3. Les lattes sont interdites.

G.4.3.4. La surface maximale est de 8 m². Elle est calculée pour les tourmentins produits depuis le 1^{er} janvier 2012 suivant la formule :

$$S : 0,255 \times \text{longueur du guindant} \times (\text{LP} + 2 \text{ fois la largeur à mi-hauteur}).$$

G.5. SPINNAKERS

G.5.1. Matériau : seuls sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts, les tissus en fibres polyester ou polyamide de marque Bainbridge, Challenge, Contender et Dimension Polyant. ~~Le matériau des nerfs de chute est libre.~~

G.5.2. Spinnakers symétriques

G.5.2.1. Construction : Les spinnakers doivent être des voiles symétriques à 3 angles dont les longueurs des guindants seront égales, à 100 mm près.

G.5.2.2. Dimensions maximales :	Grand spi	Petit spi
Longueur de guindant (Leech length)	13400mm	12900 mm
Largeur à mi-hauteur (Half width)	7200mm	6500 mm
Longueur de la bordure (Foot length)	7200mm	6500 mm

G.5.2.3. La largeur à mi-hauteur ne sera pas inférieure à 75% de la longueur de la bordure.

G.5.3. Sac à spinnaker

Seuls les sacs de spi avec un fond en tamis sont autorisés.

CHAPITRE H – REGLES CONCERNANT LES EPREUVES

H.1. ÉPREUVES

H.1.1. TYPES D'ÉPREUVE

L'organisateur doit préciser dans l'avis de course le type d'épreuve qu'il organise (en solitaire, en double, en équipage) le nombre de courses prévu et la catégorie RSO.

Ceci conditionne en effet les matériels, équipements et dispositions obligatoires et autorisés, les plombages, les pénalités.

Définition des catégories d'épreuves RSO :

- Catégorie 0 : La Classe Figaro Bénéteau n'est pas concernée
- Catégorie 1 : Courses de longue distance et loin au large où les voiliers doivent être complètement autonomes pendant de longues périodes, capables de résister à de fortes tempêtes et en mesure de faire face à des urgences sérieuses sans espoir d'assistance extérieure. RSO 2.01.2.
Exemples : Transatlantiques La Transat Bretagne Martinique, La Transat AG2R La Mondiale, Douarnenez Horta Solo
- Catégorie 2 : Courses d'une longue durée le long ou non loin des côtes ou dans de grands golfes ou grands lacs non protégés, où une grande autonomie est demandée aux voiliers. RSO 2.01.3.
Exemples : La Solitaire URGO Le Figaro,
- Catégorie 3 : Courses en pleine mer, dont la plus grande part se déroule dans des zones relativement protégées ou proches des côtes. RSO 2.01.4.
Exemples : Le Tour de Bretagne, La Le Havre Allmer Cup
- Catégorie 4 : Courses courtes, proches de la côte dans des eaux relativement chaudes ou des eaux protégées se déroulant normalement de jour. RSO 2.01.5
Exemples : Le National Equipages, Spi Ouest France ~~Intermarché~~

Pour les épreuves déclarées en catégorie 5, ce sont les matériels, équipements et dispositions de la catégorie 4 qui s'appliquent.

2017 : Les RSO peuvent être consultées sur le site web de L'ISAF et, pour la traduction française, ainsi que pour les dispositions particulières prises par la FFVoile, sur celui de la FFVoile, rubrique Réglementation. Le texte français prévaut.

H.1.2. CONTRÔLES ET VÉRIFICATIONS AUX ÉPREUVES (voir B.2.8.)

Les bateaux devront impérativement être en configuration de course, c'est-à-dire de pesage, pesage des poids embarqués, contrôles et vérifications, au plus tard à l'heure précisée au tableau officiel. Cette heure, ou le délai avant le signal d'avertissement prévu, sera affichée avant 18h00 la veille du jour où elle prend effet, ou dans la demi-heure qui suit la décision de modification du programme quand celle-ci intervient après 18h00. Le pesage se fera au maximum 3 heures avant le signal d'avertissement ou 1h30 avant l'heure prévue par la Direction de Course d'appareillage des bateaux.

Après cette heure, aucun matériel, vivre ou boisson ne devra être embarqué sur les bateaux, ni débarqué sauf exceptions suivantes :

- Seuls peuvent être débarqués après l'heure de mise en configuration : le taud de GV, **le taud de génois**, les pare-battages, les aussières.
- Aucun élément liquide ne peut être embarqué après l'heure de mise en configuration. L'ordinateur de bord doit être à poste pour l'heure de mise en configuration.

Cette heure tiendra compte du programme de sortie des bateaux défini par l'organisateur.

Les numéros des bateaux désignés par tirage au sort pour contrôles resteront à la discrétion du Comité Technique et/ou du jury et/ou du Comité de Course et ne seront pas diffusés.

En cas de retard à terre, les bateaux doivent rester en configuration de course, et des contrôles peuvent être effectués à tout moment. Le comité de course peut envoyer éventuellement un retard pour permettre à ces contrôles de se dérouler dans de bonnes conditions.

H.1.3. Durant une épreuve, les bateaux ne peuvent être sortis de l'eau pour réparations qu'après autorisation écrite préalable du Comité Technique ou du Jury après avis du Comité Technique. Une durée de mise à terre doit être définie et affichée par le Comité Technique pour permettre les seules réparations. Le dépassement du temps défini doit faire l'objet d'un rapport du Comité Technique auprès du Jury et peut amener à pénalités.

Le carénage de la coque est interdit durant la sortie de l'eau.

H.1.4. Les contrôles de fonctionnement des feux lors d'une jauge d'épreuve ne pourront être faits avant l'heure légale du coucher du soleil.

H.2. MATERIELS, ÉQUIPEMENTS ET DISPOSITIONS OBLIGATOIRES

Tout l'équipement doit fonctionner correctement, être régulièrement vérifié, nettoyé et entretenu, être facilement accessible et adapté à l'usage prévu et à la taille du bateau.

H.2.1. Chaque voilier doit être armé pour le nombre de personnes embarquées suivant l'article 240-02.08 Division 240 de l'arrêté du 11 mars 2008 modifié au 02 décembre 2014, matériel d'armement et de sécurité hauturier et suivant les RSO pour la catégorie de course concernée.

H.2.1.1 Matériel, équipements et dispositions obligatoires

Désignations	Voir détails :	Catégories				Plombé	Observations
		4	3	2	1		
a) MATERIEL FIXE							
A l'extérieur :							
Numéro de voile sur le pont ou cagnard	B.4.5	1	1	1	1		RSO 4.01.2
N° voile de chaque côté du roof		x	x	x	x		hauteur > 10cm
Nom du skipper sur le roof		x	x	x	x		avec étoile(s) si champion de France
Marquages Beneteau sur roof, étrave et tableau arrière		x	x	x	x		
Pavillon Championnat de France		x	x	x	x		Si course du championnat de France
Feu de proue (vert et rouge)	D.8.3.2	1	1	1	1		
Surface fluo 1m² sur le pont	H.2.12				1		RSO 4.02.1
Feu de poupe (blanc)	D.8.3.2	1	1	1	1		
Filières non gainées et tendues	D.3.5	x	x	x	x		RSO 3.14.6
Lignes de vies (2000 daN)	H.2.11	2	2	2	2		RSO 4.04
Compas de route		1	1	1	1		livré (cloison)
Retenue(s) des éléments de porte	H.2.15.1	x	x	x	x		RSO 3.08.4.b.ii
Bouteille de gaz pour réchaud		1	1	1	1	x	Butagaz 907
Levier de pompe		1	1	1	1		RSO 3.23.5
Echelle de bain		1	1	1	1		
Radeau	H.2.4	1	1	1	1	x x	RSO 4.20-4.17- 4.18
Bouée de sauvetage modèle fer à cheval équipée + perche type IOR	H.2.3.1	1	1	1	1		RSO 4.22.2

H.2.1.1 Matériel, équipements et dispositions obligatoires a) Matériel Fixe (Suite)		4	3	2	1	Plombé	Observations
Couteau dans son étui	H.2.15.8	1	1	1	1		Sur la barre
Collier de récupération d'homme à la mer	H.2.3.2		1	1	1		RSO 4.22.6
<u>Conteneur étanche de survie</u> , contenant :	H.2.17	1	1	1	1	× ×	plombé en cat. 1, 2, 3 et 4
2 ^{ème} VHF portable + accus rech.		1	1	1	1		RSO 3.29
Miroir de signalisation		1	1	1	1		+ piles et ampoule de rechange
Lampe électrique étanche		1	1	1	1		
Couverture de survie (2)		1	1	1	1		
Feux rouges automatiques à main		4	4	4	4		
Fusées rouges à parachute		6	6	6	6		
Fumigènes orange		2	2	2	2		
Sachets de fluorescéine		2	2	2	2		
Bâtons Cyalume		2	2	2	2		
Pharmacie	H.2.15.9			1	1		Rédaction réservée
Dans la mâture :							
Antenne VHF		1	1	1	1		
Feu tricolore de tête de mât	D.8.3.1	1	1	1	1		
Dans le bateau :							
Mouillage « lourd »	H.2.2.1	1	1	1	1	× ×	
Mouillage « léger »	H.2.2.2				1	×	mobile en cat. 2 & 3
Dessin « sécurité »	H.2.15.3	1	1	1	1		RSO 4.12
Mains courantes au plafond	H.2.15.2	2	2	2	2		RSO 3.22
VHF fixe ICOM M601 ou M603 ou M506 Euro+	H.2.6	1	1	1	1		
AIS	H.2.6	1	1	1	1		RSO 3.29
Balise de détresse Sarsat Cospas	H.2.9	1	1	1	1	x	RSO 4.19
Téléphone par satellite Iridium	H.2.14				1		
2 ^{ème} pilote monté et câblé	H.3.2.2				1		Courses en solitaire
Pompe de cale électrique		1	1	1	1		
Pompe de cale manuelle		1	1	1	1		
Sondeur électronique + loch NKE	D.2.3	1	1	1	1		
Réchaud		1	1	1	1		
Couteau dans son étui	H.2.15.8	1	1	1	1		dans la descente
Extincteurs type 89B	H.2.15.6	2	2	2	2	× ×	
Pinoches	H.2.15.4	×	×	×	×		
Jerrican alimentaire	H.2.10.1.1.	1	1	1	1	×	volume 20l
Jerrican d'eau de survie	H.2.10.1		1	1	1	××	9 l d'eau douce RSO 3.21.3
Réserves de boisson	H.2.10.2				×	×	100 l mini
N° immatriculation lisible depuis le cockpit		x	x	x	x		

H.2.1.1 Matériel, équipements et dispositions obligatoires (Suite) b) Matériel Mobile		4	3	2	1	Plombé	Observations
b) MATERIEL MOBILE							
Surface fluo 1m² sur le pont	H.2.12				1		RSO 4.02.1
Réflecteur radar	H.2.5	1	1	1	1		RSO 4.10.1
Antenne de secours VHF		1	1	1	1		
VHF portable	H.2.6	1	1	1	1		RSO 3.29.05
Tourmentin	G.4.3	1	1	1	1		non pesé
Pavillons national, N et C		3	3	3	3		
Boule de mouillage		1	1	1	1		
Cône de moteur		1	1	1	1		
Corne de brume		1	1	1	1		
Lampe électrique étanche	H.2.15.7	1	1	1	1		RSO 4.07.b
Projecteur de recherche		1	1	1	1		RSO 4.07. a.
Seaux rigides avec cordage		2	2	2	2		
Dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques marine à bord		1	1	1	1		RSO 3.29.06
Feux à éclats individuels (2)		1	1	1	1		ou "flashlight"
Mouillage « léger »	H.2.2.2		1	1			fixe en cat. 1
Masque de plongée		1	1	1	1		
Boîte à outils	H.2.15.5	1	1	1	1		
Compas de relèvement			1	1	1		RSO 3.24.b
Règle de navigation		1	1	1	1		
Cartes marines papier à jour des zones fréquentées		x	x	x	x		
RIPAM (1)		1	1	1	1		
Livre ou Liste des feux (1)		1	1	1	1		
Annuaire des marées, sauf en Méditerranée (1)		1	1	1	1		
Journal de bord tenu à jour (1)		1	1	1	1		
Pharmacie selon liste Figaro 2018	H.2.15.9	x	x	x	x		Annexe V (à venir)
Livret de conseils médicaux	H.2.15.9	1					
Guide de la médecine à distance	H.2.15.9		1	1	1		
Réserve de gazole	H.2.16.2				1		20 l
Gilets de sauvetage 150N (2)	H.2.3.3	2	2	2	2		mini 2, 3 en double (3)
Kit cartouche de rechange	H.2.3.3			1	1		RSO 5.01.2
Harnais avec longe (2)	H.2.3.4	2	2	2	2		mini 2, 3 en double, RSO 5.02.2
Combinaison de survie (2), sauf en équipage	H.2.13	1	1	1	1		non pesée
Balise de localisation personnelle (2)	H.2.9			1	1		
Balise AIS (2)	H.2.9	1	1	1	1		
Couverture anti-feu		1	1	1	1		RSO 4.05.1
Seau à usage de toilettes	D.2.5.5	1	1	1	1		
Levier de pompe		1	1	1	1		RSO 3.23.5 attaché dans logement bouteille de gaz

(1) Les informations nautiques doivent être à jour ; tout ou partie des documents peut être rassemblé dans un ouvrage tenu à jour (le « Bloc Marine » de l'année en cours rassemble les documents exigés).

(2) par personne.

(3) le bateau doit emporter au moins un gilet de réserve pour toutes les catégories.

H.2.2. Mouillages

H.2.2.1. Le mouillage lourd doit avoir les spécifications suivantes :

- Ancre dite de 14 kg (réf. Plastimo n° 35205)
- De la chaîne \varnothing 8 mm en un seul tenant et une manille de 10 mm, (à titre indicatif, environ 11 mètres de chaîne sont nécessaires pour obtenir le poids requis par la jauge)
- 32 mètres de câblot \varnothing 14 mm, minimum

Les tasseaux support de la caisse de sécurité peuvent être déposés. L'ancre et les chaînes doivent être solidement saisies, devant la cloison de mât. Un trou de diamètre 3mm doit être fait au milieu du bras de l'ancre pour permettre le plombage. Des pad eyes textiles ou autres attaches sont autorisés au niveau de la cloison de mât ou du fond de coque pour maintenir le mouillage lourd.

Un sac adapté est autorisé, mais doit permettre le plombage du mouillage de manière simple. Le comité technique ou le mesureur Classe sont habilités à refuser un sac.

L'ancre et la chaîne sont plombées séparément.

Le poids de l'ancre et de sa chaîne doit être compris entre 28 et 32 kg.

H.2.2.2. Le mouillage léger est constitué de :

- Une ancre
- De la chaîne. L'ancre et sa chaîne doivent peser 10 kg au moins.
- Du cordage, de nature, diamètre et longueur libres
Dans les courses de catégorie 1, il doit être fixé devant la cloison de mât à côté du mouillage lourd et plombé (ancre et chaîne).

H.2.3. Bouée, collier de récupération, gilets et harnais

H.2.3.1. La bouée de sauvetage modèle fer à cheval équipée

- du feu de retournement SOLAS
 - d'un sifflet
 - d'une ancre flottante légère
 - d'une ligne de récupération (RSO 4.22.5)
 - d'une perche dite IOR, reliée à la bouée par un filin flottant de 3 mètres environ ; les modèles télescopiques ou gonflables ne sont admis que s'ils sont à déclenchement automatique et doivent être positionnés sur le radeau de sauvetage. Les autres modèles peuvent être positionnés entre la bouée et le radeau de sauvetage.
- La bouée doit être arrimée verticalement à l'arrière du cockpit. Elle doit porter des bandes réfléchissantes, le nom et le numéro de voile du bateau.

H.2.3.2. Un-collier de récupération d'homme à la mer doit être arrimé à l'arrière du cockpit. Le modèle est libre, avec toutefois une flottabilité minimum exigée de 9 Kg et un cordage flottant exigé d'une longueur minimum de 40m.

H.2.3.3. Gilets de sauvetage

Voir RSO 5.01. Les gilets intégrés à un vêtement sont autorisés si le vêtement porte le marquage CE EN 396 ou SOLAS.

Note :

RSO 2016 5.01.1 d) Avoir une protection de visage conforme à la norme ISO 12402-8.

RSO 2016 5.01.2 Avoir un kit cartouche de rechange pour gilet.

RSO 2016 5.01.3 Le bateau doit emporter au moins un gilet de réserve (2 gilets en solitaire, 3 gilets en double)

H.2.3.4. Harnais de sécurité et longes

Voir RSO 5.02. Les harnais intégrés à des gilets de sauvetage ou à des vêtements sont autorisés si l'ensemble porte les marquages correspondants. Un harnais et une longe conforme aux normes en vigueur sont obligatoires par membre d'équipage avec un minimum de 2. **RSO 5.02.3 a) une longe pas plus longue que 1m b) un mousqueton intermédiaire à 1m sur une longe de 2m.**

H.2.4. Le radeau de sauvetage (Ref Plastimo ~~16235~~ ou 54563 (ISAF 53kg) ou 52389 (ISO 53kg))

doit être saisi derrière la barre d'écoute. Son positionnement doit permettre la lecture des éléments inscrits : n° de voile, nom du bateau (acte de francisation)

Le poids minimum du radeau de sauvetage est de 52 kg ; ce poids doit être certifié par Plastimo à chaque révision.

H.2.5. Le réflecteur radar (RSO article 4.10.1.a)) est de forme octaédrique et sa diagonale est ≥ 456 mm ; il se range plié dans le bateau. Il est vivement conseillé de le monter, à 4 mètres au moins au-dessus de la flottaison, lorsque le transpondeur radar n'est pas actif.

H.2.6. VHF fixe

Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur V.H.F. ICOM M601 ou M603 ou M506 Euro+ d'une puissance antenne de 25 Watts.

Cette VHF ICOM M601 ou M603 ou M506 Euro+ doit avoir été préparée par ICOM avant d'être installée sur le panneau électrique avant au-dessus de la table à carte.

Il est connecté à une antenne d'une longueur au moins égale à 5/8 de la longueur d'onde (1.29 m) et possédant un taux d'onde stationnaire inférieur à 1 W. Elle doit être fixée en tête de mât de telle sorte que le sommet de l'antenne soit au moins à 1.20 m au-dessus du haut de profil du mât. Le diamètre du fil ne doit pas être inférieur à 4 mm. Le support en aluminium peut être remplacé par un support en inox.

Nota : l'antenne de la VHF peut être remplacée par une antenne type Jaybeam MA212L22.

Une antenne de secours adaptée devra pouvoir être rapidement raccordée au poste.

Le système AIS, émission et réception, est obligatoire en catégorie 1,2, 3 et 4. Le transpondeur doit être codé au numéro MMSI du bateau, au nom du bateau figurant sur l'acte de francisation, avec l'indicatif VHF et inscrit en mode voile (ou équivalent). Ce transpondeur doit être raccordé à l'antenne de tête de mât.

La VHF portable doit être au niveau de la table à carte et doit être rechargeable sur les batteries du bord.

Un combiné relié à la VHF fixe, permettant l'émission, doit être accessible depuis l'extérieur.

H.2.7. Sans objet

H.2.8. Sans objet

H.2.9. Balises de détresse

Chaque bateau doit être équipé d'une balise de détresse EPIRB de type SART – COSPAS, fréquences 406 et 121,5 MHz, correctement codée au code MMSI du bateau et vérifiée par le constructeur,

fixée sur la face arrière de la cloison de mât au-dessus de l'ouverture vers la soute à voiles. Cette balise **à déclenchement manuel et à eau** ne doit pas être une balise **de localisation** personnelle. Voir RSO 4.19.

Une balise **de localisation** personnelle est obligatoire pour les courses de catégorie 1 et 2.

Une balise AIS par personne est obligatoire pour les courses de catégorie 1, 2, 3 & 4.

H.2.10. Réserves de boisson

H.2.10.1. Un jerrican de 10L, sans robinet, muni d'un cordage, rempli de 9 litres d'eau douce environ jusqu'à l'arrivée, doit être saisi à la droite immédiate de la tête de quille, sous la table à carte, et plombé (fermeture et emplacement).

Ce jerrican doit être marqué « SURVIE », du n° de voile et du nom du bateau.

H.2.10.1.1. Un jerrican de qualité alimentaire de 20 litres pouvant être rempli ou non doit être saisi à la gauche immédiate de la tête de quille, sous la table à carte, et plombé (emplacement).

H.2.10.2. Les contenants de boissons, en conditionnement supérieur à 2 litres et d'un volume total de 100 litres minimum en au moins quatre contenants, doivent être solidement saisis de part et d'autre de la tête de quille, sous la table à carte, et plombés (emplacement). Ils doivent être remplis au minimum de 100 litres au départ. (Le jerrican de qualité alimentaire (H.2.10.1.1) de 20 litres est inclus dans les 100 litres minimum).

H.2.11. Ligne de vie (avenant N°1 AUX REGLES DE CLASSE 2017)

2017 :Une ligne de vie doit être installée sur le pont sur chaque bord, entre les pontets de hale-bas de tangon et les pontets de renvoi de génois. Elle doit respecter la RSO 4.04.1

H.2.12. Une surface d'environ 0.5 m² de couleur hautement visible doit être apposée sur le pont du bateau (RSO 4.02.1).

RSO 4.02.1 une surface de 1 m², d'un seul tenant, de couleur hautement visible, rose, orange ou jaune pouvant être exposée sur le roof ou sur le pont.

H.2.13. Combinaison de survie

Une combinaison de protection thermique de port permanent par personne, conforme à la norme ISO 15027-1, catégorie A, c'est-à-dire garantissant une protection thermique de 0,75 clo en immersion. Ces indications sont reprises sur l'étiquette du fabricant. Elle n'est pas obligatoire pour les épreuves en équipage à partir de 3 personnes.

H.2.14. Iridium

En catégorie 1 et selon l'avis de course pour les autres catégories :

Chaque bateau doit être équipé d'un appareil de communication par satellite système Iridium portable. Un second appareil de communication satellite système Iridium fixe ou portable peut être embarqué. Dans le cadre de la Transat AG2R La Mondiale ~~2016~~, **2018** un coureur pourra embarquer des appareils électroniques avec carte SIM ;

H.2.15. Prescriptions diverses

H.2.15.1. Chaque élément de porte de la descente doit être assuré au bateau, par exemple par un bout.

H.2.15.2. Mains courantes. Des poignées ou des mains courantes doivent être fixées solidement au plafond de la cabine, de résistance 1500 N minimum ; aucune dimension transversale (largeur ou diamètre) ne doit être inférieure à 10 mm.

H.2.15.3. Dessin « sécurité ». Un dessin, sur un matériau étanche, durable et résistant à la lumière, format A4, montrant les emplacements du matériel de sécurité dans le bateau, doit être affiché sur la cloison de descente près du compas de route. Voir modèle en annexe G.

H.2.15.4. Pinoches. Des pinoches coniques en bois tendre, en nombre et dimensions adaptés à leur usage doivent être collées ou assurées par des garcettes à proximité des orifices de la coque : capteurs de loch et sondeur, prises d'eau de ballast, mèches de gouvernail, échappement moteur, etc.

H.2.15.5. Boîte à outils. Une boîte à outils contenant une scie à métaux avec 5 lames, des outils permettant d'opérer de petits dépannages et notamment de purger un décanteur et réamorcer le moteur, des pièces de rechange et un absorbeur d'hydrocarbures.

H.2.15.6. Extincteurs type 89 B, 2 kg à poudre sèche (réf Plastimo n°38360) marqués CE 0029 PED 97/23/EC ou SOLAS 0029/03 (barre à roue) en cours de validité (maximum 5 ans après la date de fabrication indiquée sur l'appareil, ou 1 an après la dernière révision) fixé l'un à bâbord à l'extérieur de l'équipet entre la cadène de galhauban et le cadre en alu du trou d'équipet, l'autre à tribord, entre le hublot de cockpit et la descente accessible sans avoir à passer la tête dans le bateau.

H.2.15.7. Lampes électriques. Les lampes dynamo sont autorisées. Voir RSO 4.07.

H.2.15.8. Couteaux. Deux couteaux solides et tranchants dans leurs étuis, un fixé dans la descente et l'autre fixé le long de la barre.

H.2.15.9. Médical

« rédaction réservée dans l'attente des directives de la FFVoile, fera l'objet d'un avenant sécurité »

Les produits pharmaceutiques sont définis par la liste Pharmacie Classe Figaro Bénéteau ~~2017~~ **2018**© suivant la catégorie de course, y compris le conteneur si nécessaire. Les dates de péremption doivent être respectées.

A cet effet, la liste Pharmacie doit être complétée pour chaque bateau par le nom commercial et la date de péremption de chaque article présent. Cette liste sera exigée lors des contrôles de sécurité.

Le livret de conseils médicaux est celui délivré avec la pharmacie.

Ouvrage obligatoire à partir de la catégorie 3, au choix :

- Le guide de la médecine à distance, du Dr Jean-Yves Chauve (2 volumes)
- International Medical Guide for Ships, de l'OMS,
- First Aid at Sea, par Douglas Justins et Colin Berry, publié par Adlard Coles Nautical.
- Ou tout autre livret en accord avec les RSO 4.08 ou le médecin de l'épreuve.

La fiche médicale confidentielle, complétée pour chaque membre d'équipage, sera exigée par le médecin de la course selon l'avis de course.

H.2.16. Gazole

H.2.16.1. Le réservoir de gazole doit être plein au départ de chaque course d'une épreuve ou de la 1^{ère} course du jour. Le plein correspond à une hauteur de 15 cm depuis l'orifice de remplissage.

H.2.16.2. 20 litres de gazole en 1 contenant est obligatoire en catégorie 1 et selon avis de course en catégorie 2. Ce contenant peut être plombé en emplacement à bâbord du radeau de survie (l'ajout d'un pad eye de fixation est autorisé) et éventuellement en fermeture selon l'avis de course ou les instructions de course.

H.2.17. Conteneur de survie. Il doit être étanche, muni d'un bout terminé par un mousqueton et être marqué « SURVIE » et du numéro de voile et du nom du bateau en gros caractères indélébiles. Sa fermeture sera plombée ainsi que son emplacement sur le côté tribord du radeau de survie.

Un padeye, collé ou vissé, peut servir de fixation au conteneur de survie.

Le container doit avoir une flottabilité positive. Un test sera réalisé avant ses plombages. (Note : quand il y a un container de sécurité, il doit avoir une flottabilité incorporée, au moins 0,1 m² de couleur fluorescente orange sur l'extérieur, doit porter le nom du voilier, et doit avoir un bout et un système d'attache. En accord avec les RSO 4.21 « container de sécurité »).

H.3. MATERIELS ET ÉQUIPEMENTS AUTORISÉS

H.3.1. ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS :

L'article 51 des RCV (lest mobile) ne s'applique pas, ceci modifie la RCV 51. Tout lest mobile doit être dans la limite intérieure du bateau ou de ses filières sauf balcon avant pour les sacs à spis.

Quand des poids limites sont indiqués, ils tiennent compte des éventuels contenants correspondants.

H.3.1.1. Liste du matériel autorisé :

Désignations	Voir détails	Catégories				Observations
		4	3	2	1	
a) MATERIEL FIXE						non pesé
Centrale de navigation NKE	H.3.3.1	1	1	1	1	
Un ordinateur de bord fixé		1	1	1	1	
Un écran fixé à la cloison de mât ou au tableau électrique et/ou déporté		1	1	1	1	
Un clavier fixe et sa souris		1	1	1	1	
Un GPS fixe		1	1	1	1	
Équipements électriques et électroniques fixes	H.3.3.2	x	x	x	x	
Équipements fixes améliorant la sécurité de l'équipage		x	x	x	x	
Routeur Boitier 4G	H.3.3.6	x	x	x	x	Plombé en fermeture
Un récepteur décodeur d'informations météorologiques	H.3.3.3	1	1	1	1	
Poches de rangement dans le bateau		x	x	x	x	
Poches de rangement dans le cockpit		x	x	x	x	
Poches de rangement dans les filières		x	x	x	x	
Protection gréement dormant		x	x	x	x	
Système de stockage du tangon sur le pont par sandows		x	x	x	x	
Sièges et coussins de barre fixes		x	x	x	x	
2 ^{ème} pilote monté et câblé	H.3.2.2	1	1	1		Obligatoire en Cat.1 en solo
Transpondeur de radar	H.3.2.4	1	1	1	1	

b) MATERIEL MOBILE						pesé <i>sauf en Cat. 1</i>
GPS portable		1	1	1	1	
VHF portable supplémentaire		1	1	1	1	
Alarmes		x	x	x	x	
Ordinateur portable supplémentaire		1	1	1	1	
Accastillage supplémentaire mobile	D.3.	x	x	x	x	voir *
Pare-battages et aussières		x	x	x	x	
Filet anti-coquetier		1	1	1	1	
Equipements électroniques et électriques supplémentaires mobiles		x	x	x	x	
Ustensiles de cuisine		x	x	x	x	
Deuxième tangon	F.4.2	1	1	1	1	
Equipements mobiles améliorant la sécurité de l'équipage		x	x	x	x	
Anode si elle est amovible		1	1	1	1	
Un pilote de secours	H.3.2.1	x	x	x	x	Non pesé inclus dans la PAN
Des panneaux solaires (puissance libre)		x	x	x	x	
Boissons	H.3.1.2.1.1	x	x	x	x	
Sièges et coussins de barre amovibles		x	x	x	x	
*Guides de ralingue d'étai creux		x	x	x	x	
*Mousquetons, manilles, poulies de rechange		x	x	x	x	
*Ecoutes de foc de rechange		x	x	x	x	
*Ecoutes et bras de spi de rechange		x	x	x	x	
*Ecoutes légères de spi (minimum Ø 6)		x	x	x	x	
*Bras de spi de largue volants avec palan		x	x	x	x	
*Poulies pour bras de spi		2	2	2	2	
*Lattes de voiles de rechange		x	x	x	x	
Caisse de rangement non étanche mobile		x	x	x	x	
Manivelles de winch		x	x	x	x	
Clés de bouchons		x	x	x	x	
Rallonge de barre, stick, raquette		x	x	x	x	non pesés (inclus dans la Pan)
Caméra	H.3.5.1	x	x	x	x	non pesés (inclus dans la Pan)
Endoscope						non pesés (inclus dans la Pan)
Canne à algues						

H.3.1.2. Tableau récapitulatif et conditionnement des poids embarqués

Le poids maximum du matériel mobile embarqué défini par les tableaux de H.2.1.1.b et de H.3.1.1.b des boissons, des vivres, et des effets personnels est donné par le tableau ci-dessous. Cependant, une paire de bottes, un ciré complet et une combinaison de survie (avec son sac) par équipier ne sont pas compris dans les poids embarqués.

Un sac de dimensions et poids appropriés par voile sera exclu de la pesée. Un taud est considéré comme un sac à voile. Les sacs à voile ne doivent pas être étanches.

Des contenants étanches (sacs, bidons, etc...) sont autorisés pour ranger la pharmacie du bord, les vêtements du ou des personnes navigantes, la nourriture en adéquation avec la course à effectuer et le matériel fragile du bord. Ils doivent être de dimensions appropriés à leur contenu, c'est à dire que leur remplissage doit être optimal.

Tout contenant étanche (**tel qu'une fois rempli et fermé, de l'eau ne pourrait s'en échapper**) n'ayant pas de réelle utilité à bord sera **interdit à bord des voiliers entre l'heure de mise en configuration de course affichée au tableau officiel (voir H.1.2) et leur retour au poste d'amarrage après la dernière course.**

Le seau à usage de toilettes sera exclu de la pesée.

Types de courses	En solitaire	En double	En équipage
Catégorie 1	Libre	Libre	Libre
Catégorie 2	100 kg	120 kg	150 kg
Catégorie 3	80 kg	100 kg	100 kg
Catégorie 4	80 kg	80 kg	80 kg

L'ensemble du matériel embarqué (outillage, pièces de rechange, vêtement, etc.) doit être en adéquation avec la course prévue (distance, conditions météo, etc.).

H.3.1.2.1. Conditionnement des poids embarqués

H.3.1.2.1.1. Des boissons et/ou des aliments liquides d'un conditionnement maximum de 2 litres sont autorisés.

- pour les épreuves de catégorie 1 en solitaire : d'un volume inférieur ou égal à 30 litres
- pour les épreuves de catégorie 2 et 3 en solitaire : d'un volume inférieur ou égal à 15 litres
- pour les épreuves en double d'un volume inférieur ou égal à 50 litres

De la nourriture solide est autorisée dans des quantités adaptées à l'épreuve disputée.

Les contenants étanches vides (bidons, bouteilles, etc...) sont comptés pour pleins. ~~Voir H.4.1.~~

En supplément sont autorisés sans être comptés dans les volumes ci-dessus :

- un autocuiseur est autorisé, volume inférieur à 5 litres
- une bouilloire est autorisée, volume inférieur à 5 litres
- Par personne à bord : une gourde alimentaire isotherme étanche max 1,5 l pour liquides
- Par personne à bord : une boîte alimentaire étanche max 1,5 l pour aliments

H.3.1.2.1.2. Conditionnement pour le pesage lors des contrôles :

Les skippers devront présenter au comité technique le matériel en un conditionnement simple, afin d'effectuer des pesages rapides.

Le pesage se fera selon la fiche de pesée en Annexe T.

H.3.2. PILOTE(S) AUTOMATIQUE(S)

L'article 52 des RCV est modifié comme suit : « Le gréement dormant, le gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coque, à l'exception de l'appareil à gouverner, doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force fournie par l'équipage ».

H.3.2.1. Un pilote de secours pour barre franche est autorisé, autonome, indépendant du pilote principal, du 2^{ème} pilote et des autres systèmes du bateau (notamment Bus NKE) sauf pour son alimentation en énergie. En aucun cas les différents éléments (calculateur, compas, vérin, capteur d'angle de barre, etc...) de ce pilote de barre franche ne doivent être de meilleure qualité ou performance que les éléments décrits en H.3.3.1.

H.3.2.2 Le deuxième pilote

Un deuxième système de pilote in-bord complet (calculateur, compas, vérin, capteur d'angle) de marque NKE ou Raymarine est autorisé. Il est obligatoire pour les courses en solitaire de Catégorie 1.

Une seule commande est autorisée pour ce pilote, soit commande pilote NKE ancien modèle (Référence produit 90-60-189 ou 90-60-188), soit Gyrographic (référence produit 90-60-348 ou 90-60-352), soit MultiGraphic (référence produit 90-60-359 ou 90-60-399), soit commande Raymarine (référence produit ST6002 ou ST7002 ou P70 ou ST70), emplacement libre.

En aucun cas les différents éléments (calculateur, compas, vérin, capteur d'angle, etc.) du deuxième pilote ne doivent être de meilleure qualité ou performance que les éléments décrits en H.3.3.1.

Pour les pilotes de marques et/ou modèles différents, et antérieurs au 31/12/2011, une dérogation sera possible auprès de La Classe Figaro Bénéteau sous réserve que leurs qualités et performances ne soient pas supérieures aux modèles autorisés.

H.3.3. EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES AUTORISES

H.3.3.1. Centrale de navigation : La centrale de marque NKE est seule autorisée. (Le capteur speedo électromagnétique (Référence produit 90-60-002) et le baromètre (Référence produit 90-60-358) sont autorisés ; du matériel de rechange est autorisé ; le capteur speedo à ultrasons est interdit ; la boîte de jonction BJ5 est autorisée).

Sont autorisés :

- à la table à cartes : 1 Intercom (Référence produit 90-60-091) ou 1 GyroGraphic (Référence produit 90-60-348 ou 90-60-352) ou un MultiGraphic (Référence produit 90-60-359 ou 90-60-399) **ou un VICTRON Ref BVM 700** et une sortie NMEA (Référence produit 90-60-360 ou (90-60-538 ou 90-60-508 pour la version wifi)).

- en arrière des winches de cockpit (soit sur la barre, soit sur l'espace réservé à cet effet à bâbord et tribord) : au maximum 2 Commandes Pilote (Référence produit 90-60-189 ou 90-60-188) ou 2 GyroGraphic (Référence produit 90-60-348 ou 90-60-352) ou 2 MultiGraphics (Référence produit 90-60-359 ou 90-60-399)

- en pied de mât : 2 TL25 (Référence produit 90-60-244)

- sur le roof : 2 afficheurs au choix Multifonction Performance (Référence produit 90-60-182 ou 90-60-340) ou GyroGraphic (Référence produit 90-60-348 ou 90-60-352) ou MultiGraphic (Référence produit 90-60-359 ou 90-60-399)

L'ensemble de la centrale comprend également :

1 capteur anémo-girouette Pale carbone ou époxy - Référence produit : 90-60-268 ou 90-60-105 ou 90-60-105-006,

1 moulinet monobloc - Référence produit : 90-60-503,

1 capteur speedo électromagnétique - Référence produit : 90-60-002, ou roue à aube - Référence produit 90-60-457,

1 capteur sondeur - Référence produit : 90-60-003 ou 90-60-456,

1 capteur compas - Référence produit 90-60-088 ou 90-60-452,

1 récepteur universel (Référence produit 90-60-250) avec 1 émetteur radio gyropilot (Référence produit 90-60-247) et

1 émetteur radio multifonction (Référence produit 90-60-248),

1 calculateur gyropilot 2 - Référence produit 90-60-130,

1 vérin type 40 - Référence produit 90-60-412,

1 contrôleur de batterie Référence 90-60-455,

1 capteur GPS Référence 90-60-393,

1 compas regatta Référence produit 90-60-395 avec son interface Référence produit 90-60-389.

Le support du capteur anémo-girouette NKE peut être renforcé par collage ou stratification avec le mât. Matériau libre.

H.3.3.2. Équipements électriques et électronique fixes : 1 baromètre supplémentaire, une installation musicale sur le bloc table à carte ou sa façade ou sur la cloison de l'équipet à bâbord de la table à cartes ainsi que des lampes d'éclairage supplémentaires sont autorisés.

H.3.3.3. Un récepteur décodeur d'informations météorologiques sur support papier est autorisé, fixé sur le bloc table à carte ou sa façade ou sur la cloison de l'équipet à bâbord de la table à carte.

La réception de cartes émises par des organismes affiliés à l'O.M.M (Organisme Météorologique Mondiale) sur ordinateur, avec logiciel adapté (par ex : type ICS Fax 4), à partir d'un récepteur BLU avec ou sans imprimante, est autorisée.

H.3.3.4. L'antenne du transpondeur doit être fixée au balcon arrière bâbord et la partie active (transparente sur l'Activ'écho) doit dépasser entièrement du tube supérieur.

H.3.3.5. Une modification du câblage du Bus NKE peut être faite dans le but d'obtenir un fonctionnement du pilote en mode compas en cas de dysfonctionnement sur l'ensemble du Bus.

Cette modification doit être faite de la manière suivante dans la Boite de Jonction 1 :

- alimentation 12V
- 1 gyrographique ou commande pilote ou MultiGraphic
- le compas (fluxgate ou regatta)
- le calculateur du pilote
- la liaison vers les autres BJ du Bus

H.3.3.6. Les bateaux pourront être équipés de ~~routeur~~ **boitier** 4G fourni et configuré spécialement par Rom arrangé pour le circuit Figaro Beneteau. Le boitier sera plombé en fermeture une fois la carte SIM en place.

H.3.4. VOILES AUTORISÉES

Définition de voile nouvelle :

Une voile nouvelle est une voile n'ayant jamais été enregistrée sur une épreuve de catégorie RSO 1 ou 2 du calendrier de La Classe ou n'ayant pas été utilisée plus de 50% du temps de course globale du premier pour une course en temps ou plus de 50% des coefficients pour une course aux points, sur une de ces épreuves.

Définition de voile d'occasion :

Une voile d'occasion est une voile ayant été enregistrée sur une épreuve de catégorie RSO 1 ou 2 du calendrier de la Classe ou ayant été utilisée plus de 50% du temps de course du premier pour une course en temps ou plus de 50% des coefficients pour une course aux points, sur une de ces épreuves.

H.3.4.1. Voiles embarquées

Un seul jeu de voiles est autorisé par épreuve,

Ces voiles doivent être conformes au chapitre G des règles de Classe. Le jeu de voiles est obligatoirement composé de :

- une grand-voile
- un génois
- un solent
- un grand spi
- un petit spi
- un tourmentin

Pour les épreuves de catégorie RSO 1, un deuxième grand spi d'occasion est autorisé.

H.3.4.2. Limitations du nombre de voiles nouvelles :

Principe général : Les voiles nouvelles sont attribuées à un skipper.

Un quota limite le nombre de voiles nouvelles pouvant être utilisées pour une durée d'une année civile lors des épreuves du calendrier de la Classe. Cependant, certaines épreuves peuvent être hors quota et ne sont donc pas soumises à ces restrictions. Le quota de voiles est limité à :

- 1 jeu de voile complet pour la Transat AG2R La Mondiale
- + 1 jeu de voile complet + 1 vignette grand spi ou génois

Pour l'année **2018, la Solo Maître CoQ, la Solo Normandie**, le Spi Ouest-France et la Rolex Fastnet Race sont **hors quota**.

H.3.4.3. Les seules voiles autorisées en course sont celles dont le numéro de vignette est reporté par le concurrent sur sa déclaration sur l'honneur.

Toutes ces voiles doivent rester à bord en course, sauf dans les cas prévus par H.3.4.4 et H.3.4.5.

La déclaration de voile doit être remise au secrétariat de la classe à la date fixée par la commission jauge.

Des contrôles des vignettes de voile peuvent être effectués aux arrivées des courses.

H.3.4.4. Réparations des voiles

Durant une épreuve, les voiles peuvent être réparées, après autorisation écrite préalable du Comité Technique ou du jury après avis du Comité Technique, à condition que la surface réparée ne soit pas supérieure à 50% de la surface totale de la voile et qu'elle reste conforme au chapitre G des règles de Classe. Elles devront être présentées au Comité Technique pour contrôles éventuels après réparation.

H.3.4.5. Remplacement de voile

Une voile pourra être remplacée, après accord du Comité Technique, par une voile d'occasion certifiée, Voir pénalité applicable en H.9.4.

H.3.4.6.5. Application de la règle : le contrôle de l'application de la règle H.3.4.2 est placé sous l'autorité du comité technique d'épreuve, en collaboration avec le secrétariat de La Classe. Tout skipper désirant bénéficier de disposition particulière pour cas de force majeure doit en faire la demande auprès du mesureur agréé de La Classe, en présentant les arguments et tous documents ou attestations justifiant sa demande.

H.3.5. ÉQUIPEMENTS FOURNIS OU DEMANDES PAR LES ORGANISATEURS

Lorsque des équipements sont demandés ou fournis par les organisateurs, ils doivent obligatoirement rester à bord pendant toute la durée de la course. Leurs poids peuvent être contrôlés mais ils seront hors poids embarqués. Leurs utilisations doivent être spécifiées dans l'avis de course et/ou les instructions de course.

H.3.5.1. Le poids de la caméra fournie par l'organisation est limité à 1 kg. Ce poids inclut la caméra, le(s) supports(s), les batteries, le chargeur et les cartes mémoire ainsi que tous accessoires liés à son utilisation.

H.3.5.2. Le poids de la caméra personnelle est limité à 1 kg. Ce poids inclut la caméra, le(s) supports(s), les batteries, le chargeur et les cartes mémoire ainsi que tous accessoires liés à son utilisation. Son poids peut être contrôlé mais il sera hors poids embarqués.

H.3.5.3. Pour la Transat AG2R - La Mondiale, le poids d'un drone est limité à 3kg. Ce poids inclut le drone, la caméra, le(s) support(s), les batteries, le chargeur et les cartes mémoire, ainsi que tous les accessoires liés à son utilisation. Son poids peut être contrôlé mais il sera hors poids embarqués.

H.4 ÉQUIPEMENTS ET USAGES RÉGLEMENTÉS

H.4.1. Iridium

En catégorie 1 et selon l'avis de course pour les autres catégories :

Toutes les communications extérieures sont autorisées sauf les communications pouvant aider un concurrent dans le domaine de la stratégie de course, du routage et/ou de la météo (autre que précisé dans l'article H.3.3.3. des Règles de Classe). Les informations concernant les autres concurrents ne doivent pas être transmises sauf par la direction de course. En cas d'infraction avérée à la règle, la personne en faute sera convoquée devant le Conseil de Discipline de La Classe.

Il est interdit de se servir des entrées et sorties fax et e.fax.

Une charte de non-routage sera signée par chaque concurrent avant le départ de l'épreuve.

Les cartes SIM pourront être plombées avant le départ de l'épreuve.

L'envoi et la réception d'Emails et SMS sont autorisés.

Les requêtes e-mails de carte météo sont autorisées.

L'organisation enverra aux coureurs au minimum deux classements par jour.

H.4.1.1. Météo Courses de catégorie 1, réception de fichiers numériques : les règles seront précisées dans les Avis de Course ou les Instructions de Courses des épreuves concernées.

H.4.2. Communications privées

Les téléphones cellulaires et tous autres moyens de communications privés sont interdits, à l'exception de celui défini par l'article **H.4.1.** des présentes règles.

Les cartes SIM de tous les appareils type caméra, tablettes ... doivent être retirées et les espaces leur étant réservés condamnés par un scellé sous forme de sticker numéroté qui sera fourni et posé par le secrétariat de La Classe et/ou les mesureurs de classe.

Les communications privées avec la famille, amis, sponsors, etc. sont autorisés à condition que la communication n'aide pas le concurrent dans les domaines de la météo, le routage et la stratégie de course dans les conditions suivantes :

Pour les épreuves de catégorie 1 : par iridium, VHF et voix directe,

Pour les autres catégories : par VHF et voix directe.

Les informations concernant d'autres concurrents ne doivent pas être transmises.

H.4.3. Les tangons ne doivent pas dépasser à l'extérieur de la coque lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

H.4.4. Les émetteurs BLU sont interdits.

H.4.5. Les appareils à dessaler sont interdits.

H.4.6. Lorsque les concurrents sont équipés d'une balise de positionnement (Argos...) fournie par les organisateurs, il est interdit d'arrêter ou de perturber le fonctionnement de celle-ci.

H.4.7. Le GPS haute fréquence est interdit.

H.4.8. Les pare-battages gonflables sont interdits.

H.5. COURSES EN ÉQUIPAGE

H.5.1. Poids de l'équipage :

450 kg maximum, pesage en tenue légère (sous-vêtements). L'équipage est constitué de 3 personnes minimum. Il est déclaré à l'inscription et est fixe pour la durée de l'épreuve.

H.5.2. L'usage des ballasts durant les courses en équipage est interdit. Le circuit de transfert peut être vidangé. Les événements de ballasts doivent être déposés et remplacés par les bouchons d'origine.

H.5.3. Le pilote fixe et ses équipements de commandes, contrôles et asservissements doivent rester en place.

H.6. RÈGLES DE COURSE

H.6.1. Les régates de La Classe seront courues selon les RCV en vigueur et les prescriptions de la Fédération Française de Voile.

H.6.2. Lors des épreuves retenues au championnat de France, un pavillon FFVoile et Championnat de France Elite de Course au Large en Solitaire, fourni par la FFVoile, devra être hissé dans le pataras. Le bas du pavillon devra être fixé à 0,40 m environ au-dessus de la filière arrière haute.

H.6.3. Sauf pour les courses de catégorie 1 et 2, le comité de course ne devra pas donner de départ si la vitesse moyenne du vent pendant 30 minutes est supérieure à 30 nœuds.

H.7. REMORQUAGE

Quand en modification de la règle 41 des RCV, les Instructions de Course d'une épreuve autorisent une aide extérieure, un voilier peut (en modification de la règle 42 des RCV) être pris en remorque jusqu'à un port ou un abri sous réserve que :

- La distance parcourue soit inférieure à 2 milles nautiques,
- Le remorquage ne le rapproche pas de la prochaine marque de parcours ou ne lui procure pas un avantage.
- Le comité de course accepte les conditions de remorquage
- Un rapport détaillé de l'opération devra être remis au comité de course avec la déclaration d'arrivée.

H.8. PLOMBAGES

Plusieurs équipements du voilier doivent rester à des emplacements spécifiques définis dans les présentes règles.

Un ou des fils textiles ou métalliques ou plastiques, bouclés par un sertissage inviolable, passés dans ces équipements et dans un perçage du bateau limitent leur déplacement ou leur utilisation. La pose d'un plombage supplémentaire est autorisée.

H.8.1. Devront être plombés :

- Les poids correcteurs prévus par l'article **D.5.2.**
- La quille (voir E.1.1)
- Le radeau de sauvetage à l'arrière du cockpit
- L'ancre, la chaîne **et le cablot** du mouillage lourd, à l'emplacement défini en H.2.2. Ancre, chaîne et **cablot** sont plombées séparément.
- Les batteries et leurs poids correcteurs, l'accès aux contacts devant rester libre.
- La bouteille de gaz
- Le jerrican marqué « Survie » de l'article H.2.10.1 (fermeture et emplacement)
- Le jerrican alimentaire de l'article H.2.10.1.1. (emplacement)
- La vanne écope en position fermée et/ou la vanne de transfert en position ouvert (courses en équipage)
- Les extincteurs (voir H.2.15.6) (emplacement)
- Les bannettes (emplacement), à l'avant ou à l'arrière par des scellés en lieu et place des boulons du support alu ou perçage de l'axe d'un de ces boulons
- Le conteneur de survie (fermeture et emplacement, voir H.2.17)
- **La balise EPIRB de type SARSAT-COPAS**
- **Boîtier 4G**

Dans les courses de catégorie 1 :

- Le mouillage léger, voir H.2.2.2
- Les réserves d'eau douce de l'article H.2.10.2 (emplacement)

H.8.2. Arbre d'hélice : courses en catégories 1, 2 et 3 : l'arbre d'hélice doit être plombé.

Le plombage est réalisé par passage de scellé(s) dans un trou de boulon du tourteau d'arbre (trou libéré par dépose de l'un des quatre boulons) et soit dans un trou - à percer - dans l'étagère supportant le réservoir de gazole, soit dans la boucle d'un câble posé par le mesureur Classe.

Cet ensemble de scellés doit avoir suffisamment de longueur pour effectuer avec la ligne d'arbre au moins un tour dans chaque sens. L'installation d'un frein d'arbre est conseillée.

Le Comité Technique peut dans des circonstances exceptionnelles déroger à cette obligation.

En catégorie 4, l'arbre d'hélice n'est plombé que si l'avis de course et/ou les instructions de course le précisent.

H.8.3. Toute rupture de plomb pendant une épreuve devra être signalée au Comité de Course et/ou au Comité Technique avant d'avoir fini la course et faire l'objet par le skipper d'un rapport déposé auprès du jury dans le temps limite du dépôt des réclamations.

H.8.4. La rupture de l'un ou plusieurs plombs de :

- l'ancre lourde
- la chaîne de l'ancre lourde
- le mouillage léger si H.2.2.2 s'applique pour la catégorie 1 des RSO

est autorisée sans pénalité, si les conditions de navigation le requièrent, à condition de respecter l'article H.8.3.

H.9. PÉNALITÉS

H.9.1. Les non-respects des règles de Classe constatés donneront lieu aux pénalités ci-après. Il revient au Jury de chaque épreuve d'étudier les cas de non-respects avec leurs circonstances atténuantes ou aggravantes. Devront notamment être pris en compte le gain éventuel de performance et/ou la volonté du skipper de se mettre en dehors des règles.

H.9.1.1. Non-respect des règles de Classe ayant un effet direct sur une amélioration des performances :

H.9.1.1.1. Modification de la coque, des appendices ou non-respect des dimensions prescrites :

Disqualification pour les courses courues dans l'épreuve en cours ou toute pénalité laissée à l'appréciation du jury pour les cas non intentionnels, ou mineurs, ou dus à une usure possible.

H.9.1.1.2. Dépassement des poids embarqués :

Lorsqu'un poids embarqué défini en **H.3.1.2** dépasse le maximum autorisé, la pénalité est de :

- une minute maximum par kg et fraction de kg au-delà du poids maximum et par tranche commencée de 100 milles nautiques pour la course concernée si le classement est basé sur le temps.
- un point maximum par kg et fraction de kg au-delà du poids maximum pour la ou les courses concernées si le classement est par point. Les pénalités en point seront appliquées selon les modalités de la RCV 44.3.(c).

H.9.1.1.3. Absence ou non-respect des poids correcteurs de coque prévus en D.4.2. :
Disqualification pour les courses déjà courues dans l'épreuve en cours.

H.9.1.1.4. Non-respect de l'article H.3.4.6., Limitation du nombre de voiles nouvelles :
Disqualification pour les courses déjà courues dans l'épreuve en cours.

H.9.1.2. Modification d'accastillages ou accessoires

- 24 heures maximum de pénalité dans une course courue dans une épreuve de catégorie 1 ou 2
- 5 heures maximum de pénalité dans une course courue dans une épreuve de catégorie 3 dont le classement se fait en temps
- 50 % maximum de pénalité du nombre d'inscrits ou en temps à l'appréciation du jury pour les courses courues dans une épreuve autre que celles ci-dessus. Les pénalités en point seront appliquées selon les modalités de la RCV 44.3 (c).

H.9.2. Rupture de plomb et absence de plomb

H.9.2.1. Pénalités pour infraction à H.8 (sauf H.8.2. arbre d'hélice)

Maximum, 2 minutes suivant appréciation du jury, par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée si classement au temps ou 5% maximum du nombre d'inscrits pour la course concernée si classement au point, cette pénalité sera appliquée selon les modalités de la RCV 44.3 (c).

H.9.2.2. Pénalités pour infraction à H.8.2. (Arbre d'hélice) :

Pour les courses de catégorie 1, de 1 minute minimum par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée à la disqualification si classement au temps ou de 15% minimum du nombre d'inscrits à la disqualification pour la course concernée si classement aux points, cette pénalité sera appliquée selon les modalités de la RCV 44.3 (c).

Pour les courses de catégories 2, 3 et 4, de 5 minutes minimum par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée à la disqualification si classement au temps ou de 15% minimum du nombre d'inscrits à la disqualification pour la course concernée si classement aux points, cette pénalité sera appliquée selon les modalités de la RCV 44.3 (c).

H.9.3. Si le jury établit après instruction que les infractions pénalisées par H.9.1. et/ou H.9.2. ont servi à améliorer les performances, il doit prononcer des sanctions plus lourdes.

H.9.4. Remplacement ou perte d'une voile (voir H.3.4.5)

Le coureur doit avertir par écrit le Comité Technique de la perte d'une voile et demander son accord pour le remplacement. Dans le cas où le coureur n'informerait pas le Comité Technique, il doit être disqualifié pour la ou les courses concernées.

H.9.4.1. Le remplacement ou la perte d'une voile sera assujéti d'une pénalité de 60 minutes maximum si course en temps. La pénalité ne pourra cependant pas être inférieure à 10 minutes. Si classement aux points, une pénalité sera appliquée selon les modalités de la RCV 44.3 (c). Cette pénalité s'applique sur la course au cours de laquelle la voile a été perdue ou endommagée et justifiant le remplacement. En cas d'abandon suite à une avarie de gréement, la pénalité peut ne pas s'appliquer pour les voiles détériorées lors de l'avarie.

H.9.5. Autres infractions :

Des infractions avérées aux articles des règles de Classe non prévues ci-dessus devront également donner lieu à l'application d'une pénalité de 1 minute maximum par tranche de 100 milles si le classement est basé sur le temps ou une pénalité de 10 % maximum du nombre d'inscrits si le classement est par point. Cette pénalité s'appliquera à la course (la manche ou l'étape) lors de laquelle l'infraction a été constatée.

H.10 CHAMPIONNATS

H.10.1 Championnat de France Elite de Course au Large.

Les épreuves retenues et les modalités de classement de ce championnat sont définies chaque année avec la FFVoile. En 2018, les épreuves retenues sont :

- La SOLO Maître CoQ
- La SOLO CONCARNEAU Trophée Guy Cotten
- La TRANSAT AG2R LA MONDIALE
- La LE HAVRE ALLMER CUP 2018
- La Solo Normandie
- La Solitaire URGO LE FIGARO

H.10.2 National Equipages

Il se court sur une seule épreuve, les modalités sont définies dans l'avis de course et les instructions de course.

H.10.3 Définition bizuth

Pour la Solitaire URGO Le Figaro et les épreuves de catégorie 1 des RSO : est bizuth celui qui participe (prend le départ d'une épreuve ou d'une étape d'une épreuve ou d'un parcours d'une épreuve) pour la première fois, Pour toutes les autres courses du championnat et le championnat lui-même: est bizuth celui qui participe (prend le départ d'une épreuve ou d'une étape d'une épreuve ou d'un parcours d'une épreuve) pour la première année à une ou plusieurs épreuves du championnat. Il sera bizuth sur toutes les épreuves du championnat auxquelles il participe cette année-là. (préciser du circuit figaro)

A titre exceptionnel la participation à la seule Solo Maitre CoQ en 2015 ne fait pas perdre le statut de Bizuth du Championnat en 2016.

H.10.4. Définition amateur

Est considéré comme amateur le skipper qui peut justifier pour l'année en cours d'une classification world sailing groupe 1.

H.11. CONDUITE

Lors des remises des prix, les skippers doivent être présents. Au cas où des prix seraient attribués à des skippers absents, ces mêmes prix seraient intégralement remis à La Classe.

NOUVEAU CHAPITRE

Chapitre I – infractions aux règles de classe constatées hors des épreuves sportives.

I.1 - Rappel

Le principe fondamental des présentes règles est que « Toutes les règles énoncées dans la Jauge Figaro Beneteau sont régies par le principe suivant :

La fourniture standard ne peut être modifiée sauf quand cela est précisé dans les présentes règles.

Tout ce qui n'est pas expressément précisé ou autorisé dans les mêmes règles est interdit. ».

La commission de jauge de La Classe est hors des épreuves sportives, la seule à même d'interpréter les règles de La Classe (article A.6 de nos règles).

Le renouvellement du certificat de conformité est accordé au propriétaire contre la remise d'un engagement sur l'honneur à maintenir et veiller à ce que son bateau reste conforme aux règles. Le skipper du bateau, s'il est différent du propriétaire est réputé, vis à vis de La Classe et de ses règles, prendre cet engagement à sa charge à compter de sa prise de possession du bateau et jusqu'au jour où le propriétaire reprend effectivement possession du bateau (article B.3 de nos règles).

Le Bureau de La Classe dispose des moyens les plus étendus pour faire vérifier, en dehors des épreuves, la conformité d'un bateau à nos règles (article B.2.7 de nos règles).

I.2 – Hors des épreuves :

toute non-conformité d'un bateau ou non-respect des présentes règles par un membre de La Classe qui seraient constatés par un mesureur de La Classe, un membre du comité technique FFV ou un membre de La classe doivent faire l'objet d'un rapport à la commission jauge qui peut décider de suspendre immédiatement le certificat de conformité du bateau concerné. Cette décision est notifiée par tous moyens et dans les meilleurs délais au skipper du bateau concerné.

Dans le cas où la commission jauge décide de suspendre le certificat de conformité du bateau, la non-conformité constatée fera l'objet d'un rapport de la commission jauge au bureau de La Classe, qui pourra, notamment et non limitativement, demander la remise en conformité du bateau en cause.

L'association étant affiliée à la Fédération Française de Voile, le bureau de La Classe devra faire rapport de toute non-conformité au Président de la FFVoile.

Ce rapport pourra être de deux types :

– De niveau 1, pour les faits mineurs, il vaut signalement.

– De niveau 2, il vaut saisine du Président de la FFVoile aux fins d'ouverture d'une procédure disciplinaire au sens des règlements de la Fédération .

L'ensemble de ces dispositions ne sont pas exclusives de celles du règlement intérieur de La Classe et tout skipper à qui aura été notifié un blâme ou une autre sanction plus sévère pour non-conformité dans les 3 ans précédant une nouvelle non-conformité fera l'objet d'un rapport de niveau 2 pour cette dernière.