

REGLES DE CLASSE

FIGARO BENETEAU 3



EDITION 2021

Sommaire

CHAPITRE A - REGLES FONDAMENTALES	8
A.1. REGLES DE CLASSE	8
A.2. ABREVIATIONS	8
A.3. AUTORITE.....	8
A.4. LANGUE	8
A.5. REGLES DE COURSE A LA VOILE ET REGLES POUR L'EQUIPEMENT DES VOILIERS	9
A.6. PASSEPORT BATEAU (PB).....	9
A.7. INTERPRETATIONS	10
A.8. CONFORMITE.....	10
CHAPITRE B – ORGANISATION	11
B.1. FONCTIONNEMENT, CONFORMITE, CONTRÔLES	11
B.2. FONCTIONNEMENT DE LA JAUGE.....	12
B.3. DEMANDE DE MODIFICATION DES RCFB3	13
CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR	14
CHAPITRE D – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET REGLES	15
D.1. DESCRIPTIF	15
D.2. MODIFICATIONS AUTORISEES SUR LA COQUE.....	16
D.3. ACCASTILLAGE, EQUIPEMENTS ET AMENAGEMENTS	17
D.4. GREEMENT COURANT.....	18
D.5. PESEE DU BATEAU	20
D.6. INSUBMERSIBILITE.....	21
D.7. APPAREIL PROPULSEUR	21
D.8. EQUIPEMENT ELECTRIQUE	21
D.9. PILOTE AUTOMATIQUE, EQUIPEMENT ELECTRONIQUE, COMMUNICATION	22
D.10. PHARMACIE ET EQUIPEMENTS DE CONFORT	24
D.11. SAC OU CONTENEUR DE SURVIE	25
D.12. COMBINAISON DE SURVIE.....	26
D.13. MOUILLAGES.....	26
D.14. MATERIEL DE SECURITE	27
D.15. RESERVES DE BOISSONS	29
D.16. DIVERS ALIMENTATION.....	29
CHAPITRE E – APPENDICES	30
E.1. VOILE DE QUILLE ET BULBE	30
E.2. APPAREIL A GOUVERNER	31
E.3. LES FOILS	32
E.4. ARBRE D'HELICE, CHAISE D'ARBRE, CARENAGE d'ARBRE d'HELICE	33

CHAPITRE F – GREEMENT	35
F.1. GENERALITES	35
F.2. LE MÂT.....	35
F.3. LA BÔME	36
F.4. LE BOUT-DEHORS	36
CHAPITRE G – VOILES	37
G.1. MESURAGE ET CERTIFICATION.....	37
G.2. FABRICATION DES VOILES	38
G.3. GRAND-VOILE	38
G.4. VOILE D’AVANT	40
G.5. VOILE DE GROS TEMPS	41
G.6. GENNAKER.....	42
G.7. SPINNAKERS ASYMETRIQUES	42
CHAPITRE H - REGLES CONCERNANT les EPREUVES officielles inscrites au calendrier de la CFB	44
H.1. ÉPREUVES	44
H.2. CONTROLES ET VERIFICATIONS DURANT LES EPREUVES	45
H.3. PLOMBAGES	45
H.4. POIDS EMBARQUES	46
H.5. EQUIPEMENTS SPECIAUX FOURNIS	47
H.6. REMORQUAGE	47
H.7. INFRACTIONS AUX RCFB3 ET ANNEXES.....	47
CHAPITRE I – INFRACTIONS AUX REGLES DE CLASSE, constatées en dehors des EPREUVES SPORTIVES	50
I.1 TRAITEMENT DE CES INFRACTIONS.....	50

LISTE DES ANNEXES

FB3-AX00/A		Liste des mesureurs de la CFB
FB3-AX00/B		N° CIN
	Pont	
FB3-AX01/A		Position accastillage pont
FB3-AX01/B		Inventaire accastillage de pont
FB3-AX01/C		Commande et accastillage GV (palan GV-1)
FB3-AX01/D		Montage et accastillage (barre d'écoute GV-2)
FB3-AX01/E		Commande et accastillage Génois
FB3-AX01/F		Accastillage palan hale-bas bôme
FB3-AX01/G		Montage et accastillage palan de Hale-bas (2)
FB3-AX01/H		Accastillage palan cunningham
FB3-AX01/I		Équipement de pont et accastillage (Nomenclature bout-dehors)
	Safrans	
FB3-AX02/A		Accastillage du système de safrans
FB3-AX02/B		Géométrie de la commande des safrans
FB3-AX02/C		Positions des gabarits de jauge des safrans
FB3-AX02/D		Cordes et espacements des gabarits
FB3-AX02/E		Positions latérales et longitudinales des safrans
FB3-AX02/F		Emplacement des butées de barre et descriptif
	Foils	
FB3-AX03/A		Accastillage des foils
FB3-AX03/B		Nomenclature du système de commande des foils
FB3-AX03/C		Cadre extérieur rotule foil
FB3-AX03/D		Cales intérieures et extérieures foils
FB3-AX03/E		Tolérance épaisseur shaft foil
FB3-AX03/F		Position des gabarits de jauge des foils
FB3-AX03/G		Position sortie maximale foil
FB3-AX03/H		Position foil en sortie de coque (mesures)
FB3-AX03/I		Contrôle de l'incidence des foils
	Quille	
FB3-AX04/A		Position des gabarits de jauge voile de la quille
FB3-AX04/B		Position des gabarits de jauge du bulbe
FB3-AX04/C		Position spatiale du voile de quille
FB3-AX04/D		Position longitudinale du lest
FB3-AX04/E		Plan quille et bulbe
FB3-AX04/F		Process opération de lestage (1)
FB3-AX04/G		Process opération de lestage (2)
	Mât/Bôme/Gréements	
FB3-AX05/A		Accastillage gréement SPARCRAFT (Mât)
FB3-AX05/A bis		Accastillage gréement SPARCRAFT (Mât) (2)
FB3-AX05/B		Inventaire accastillage gréement SPARCRAFT (2)
FB3-AX05/C		Accastillage bôme
FB3-AX05/D		Nomenclature bôme
FB3-AX05/E		Nomenclature du gréement dormant
FB3-AX05/F		Spécifications du gréement courant
FB3-AX05/G		Spécification du gréement courant – Bastaques
	Propulsion	
FB3-AX06/A		Nomenclature motorisation
FB3-AX06/A bis		Nomenclature motorisation (2)
FB3-AX06/B		Position spatiale de la ligne d'arbre
FB3-AX06/C		Emplacement plombage de l'arbre de transmission
FB3-AX06/D		Emplacement écrou de plombage de la marche avant
	Equipement Electronique	
FB3-AX07/A		Bloc navigation (implantation électronique)
FB3-AX07/B		Nomenclature du système électrique

FB3-AX07/C	Descriptif commande moteur, coupe-batteries et fermeture carburant
FB3-AX07/D	Batteries et alternateurs
FB3-AX07/E	Faisceaux électriques pont et coque
FB3-AX07/F	Détails connectique et repérage faisceaux électriques
FB3-AX07/G	Feux de tête de mât et secours
<hr/>	
Sécurité / Divers	
FB3-AX08/A	Emplacement mouillage / Eau 10 et 20L / Extincteurs/ Eau 100L
FB3-AX08/B	Emplacement pour les équipements de sécurité et GO supplémentaire
FB3-AX08/B bis	Solution alternative d'installation des lignes de vie
FB3-AX08/C	Cadre de couchette, position et descriptif
FB3-AX08/D	Zones de passage des câbles électriques à l'extérieur du bateau
FB3-AX08/E	Positions des zones de perçage intérieur
FB3-AX08/F	Stockage de la balise EPIRB
FB3-AX08/G	Emplacement des plombages externes et radeau
FB3-AX08/H	Emplacement des 18 plombages internes
FB3-AX08/I	Emplacement des masses correctrices
<hr/>	
Décorations voiles et bateau	
FB3-AX09/A	Positions et cotes de pose des LOGOS Bénéteau
FB3-AX09/B	Logo partie haute de la GV et N° VOILE
FB3-AX09/C	MARQUAGE VOILES D'AVANT
FB3-AX09/D	Décoration PONT COQUE SPONSORS Organismes
FB3-AX09/E	Logos
FB3-AX09/F	Règles de publicité
<hr/>	
Filières	
FB3-AX10/A	Filière haute et basse
FB3-AX10/B	Filière porte haute
FB3-AX10/C	Filière porte milieu
FB3-AX10/D	Filière porte basse
<hr/>	
Voiles	
FB3-AX11/A	Grand-Voile dimensions
FB3-AX11/B	Génois J2 dimensions
FB3-AX11/C	Solent J3 dimensions
FB3-AX11/D	GENNAKER dimensions
FB3-AX11/E	Spinnakers A2 et A4
<hr/>	
Navigation	
FB3-AX12/A	Implantations équipement électronique et pilote automatique (intérieur) (1)
FB3-AX12/A bis	Pilotes automatiques
FB3-AX12/B	Implantations équipements électroniques extérieur
FB3-AX12/C	Câblages NKE
FB3-AX12/D	Synoptique NKE
FB3-AX12/E	Nomenclature équipements NKE
FB3-AX12/F	Pilote de secours
<hr/>	
Équipements de confort	
FB3-AX13/A	Équipements « OUTILS OCEAN »
FB3-AX13/B	Synthèse équipements « OUTILS OCEAN »
<hr/>	
Conditions de pesée et procédure de levage	
FB3-AX14/A	Protocole pour la pesée « prêt à naviguer » (PAN)
FB3-AX14/B	Conditions générales et documents de pesage
FB3-AX14/C	Procédure de levage du FB3
<hr/>	
Modifications autorisées sur la coque	
FB3-AX15/A	Ragréage passes-coques
FB3-AX15/B	Ragréage safran Protocole pour la stratification de la quille
<hr/>	
Protocole Nautix	

FB3-AX16/A		Recommandation d'application d'un cycle de peinture Nautix sur carène FB3
FB3-AX16/B		Recommandation d'application d'un cycle de peinture Nautix sur carène FB3 (2)
FB3-AX16/C		Recommandation d'application d'un cycle de peinture Nautix sur carène FB3 (3)
FB3-AX16/D		Zone à traiter avec l'antifouling
FB3-AX16/E		Plan de prise de la flottaison pour antifouling
FB3-AX16/F		Enregistrements
FB3-AX16/G		Contrôles et contact fournisseur

Matériel de sécurité

FB3-AX17/A		Liste du matériel de sécurité
------------	--	-------------------------------

Insubmersibilité

FB3-AX18/A		Insubmersibilité
------------	--	------------------

Administration Règles de Classe

FB3-AX50/A		Demande de modification des RCFB3
FB3-AX50/B		Demande d'interprétations des RCFB3
FB3-AX50/C		Demande d'autorisation de déquillage
FB3-AX50/D		Demande d'autorisation de travaux

Pharmacies embarquées

FB3-AX60/A		Implantation et stockage des trousse à pharmacie
FB3-AX60/B		Contenu de la TROUSSE d'URGENCE
FB3-AX60/C		Contenu de la Trousse à Pharmacie du bord (1)
FB3-AX60/Cbis		Contenu de la Trousse à Pharmacie du bord (2)
FB3-AX60/D		Contenu de la pharmacie du « sac survie »

REGLES DE CLASSE 2021

Ces Règles de Classe sont des règles de classe fermées.

Lorsqu'il n'est pas expressément écrit dans les règles de Classe, leurs annexes et leurs interprétations que
« vous pouvez », alors « vous ne devez pas ».

INTRODUCTION

L'objectif de ces RCFB3 est de définir une nomenclature de la monotypie du FB3 assurant que tous les bateaux soient les plus proches possibles en termes de procédures de construction, de forme de coque et d'appendices, de répartition des masses, de disposition du pont et de l'équipement, de plan de voilure et, en général, de tous les éléments définissant la performance d'un voilier.

BASE FONDAMENTALE

La Classe FIGARO BENETEAU est une classe monotype stricte où seul(e) la femme ou l'homme doit faire la différence.

La Classe FIGARO BENETEAU doit promouvoir l'esprit sportif et le respect entre les compétiteurs qui doivent en tout temps respecter les règles. L'objectif fondamental de ces règles de classe est d'assurer le respect de ce principe.

Lorsqu'un équipement ou un composant n'est pas expressément autorisé par ces règles, leurs annexes ou leurs interprétations, il ne doit pas être installé et/ou utilisé.

Tout ce qui touche le bateau, ses voiles ou ses équipements et qui n'est pas couramment utilisé ou qui implique l'utilisation de matériaux n'ayant jamais été utilisés ou acceptés auparavant par la CFB, ou tout ce qui n'est pas clairement couvert dans ces **RCFB3**, annexes, interprétations, plans ou spécifications, doit être considéré comme étant illégal, tant qu'il n'y a pas eu une décision de la **CFB**.

La base fondamentale des Règles de Classe FIGARO BENETEAU 3 s'appuie sur le CERTIFICAT de CONFORMITE que délivre la CLASSE FIGARO BENETEAU. Toute tentative de la part des propriétaires et/ou de skippers de modifier leur bateau dans le but d'acquérir un avantage réel ou supposé fera l'objet de la suspension immédiate, à titre conservatoire, du Certificat de conformité, **ceci dans l'attente de l'application d'une pénalité prévue à cet effet aux chapitres H et I des présentes règles.**

Légende : **En bleu et en gras** : Les modifications apportées au texte pour 2021

Rayé : Les suppressions de la version 2020

CHAPITRE A - REGLES FONDAMENTALES

A.1. REGLES DE CLASSE

Les Règles de Classe sont constituées des documents suivants :

- Ø Le présent document et ses annexes ;
- Ø Les interprétations et modifications éventuelles des Règles de Classe émises chronologiquement ;
- Ø Les Règles concernant les épreuves agréées par la Classe Figaro Bénéteau.

A.2. ABREVIATIONS

RIPAM Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

FFVoile Fédération Française de Voile

WS Word Sailing

RCV (RRS) Règles de Course à la Voile

REV (ERS) Règles pour l'Équipement des Voiliers

RSO Réglementations Spéciales Offshore

PSMer Formation « premier secours » en mer

CFB Classe Figaro Bénéteau

FB3 Figaro Bénéteau 3

PB PASSEPORT BATEAU

CJ COMMISSION JAUGE

RCFB3 Règles de Classe Figaro Bénéteau 3

A.3. AUTORITE

A.3.1. L'autorité gestionnaire des présentes règles est l'association des propriétaires dénommée La Classe Figaro Bénéteau, en abrégé « **CFB** » dans les présentes Règles de Classe Figaro Bénéteau, en abrégé « **RCFB3** ». Elle est régie par ses propres statuts et son règlement intérieur.

A.3.2. La **CFB** 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 VPLP Design.

A.3.4. Le propriétaire du copyright du document « Règles de Classe Figaro Bénéteau » est la Classe Figaro Bénéteau.

A.4. LANGUE

Le Français et l'Anglais sont les deux langues officielles des RCFB3. En cas de désaccord sur une traduction, le texte Français prévaudra.

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

A.5.1 Modification de la règle RCV 51

Les présentes RCFB3 doivent être lues et appliquées, accompagnées des REV, des RCV et des RSO (voir RCFB3 A.2.)

La règle 51 des RCV est amendée et remplacée par la règle suivante :

a) Les équipements non scellés, les équipements internes empilables, lorsqu'ils ne sont pas utilisés aux fins prévues, doivent être stockés sous le pont ; ces articles peuvent être déplacés vers n'importe quelle position à l'intérieur de la coque ;

b) Les voiles lorsqu'elles se trouvent au-dessus du pont peuvent être arrimées n'importe où à l'intérieur d'une zone délimitée par les chandeliers et les balcons. Toutefois, il est interdit de stocker des voiles sur les radeaux de sauvetage ou dans la zone située entre le radeau de sauvetage et le chandelier central arrière.

A.5.2 Rappel de la règle RCV 3.3(c)

« L'acceptation des règles comprend l'accord (c) quant à une telle décision, de ne pas recourir à toute cour de justice ou tribunal non prévue par les règles ; »

A.6. PASSEPORT BATEAU (PB)

Chaque bateau possède un « **PASSEPORT BATEAU (PB)** ».

Le **PB** est un module numérique (Application propriété de la CFB) qui identifie le bateau et rassemble l'ensemble de l'historique technique de chaque bateau depuis sa livraison par le Chantier Bénéteau. Ce **PB** est stocké sur un serveur géré par la CFB.

Le skipper qui est en charge du bateau (il peut être propriétaire ou locataire) doit informer et renseigner en permanence son **PB**.

La CFB peut à tout moment déléguer un Mesureur dans le but de contrôler et/ou d'identifier le bateau.

En cas d'absence, le Skipper doit désigner un représentant.

Chaque PB de chaque bateau est protégé par un code personnel.

L'accès aux différents PB est réservé aux personnes dûment accréditées par la CFB.

Toutes les demandes d'autorisation de travaux envisagés doivent être déclarées préalablement dans le Passeport Bateau (PB).

A.6.1. Déclaration de demande d'autorisation de travaux, de modification, d'entretien

Cette déclaration doit être faite au moins 8 jours avant la date effective du projet d'intervention. Ce délai peut être réduit sur décision de la CFB.

Cette déclaration doit détailler avec précision l'intervention envisagée.

La déclaration doit stipuler :

- **Le nom du chantier et/ou d'Intervenant Technique** et le lieu exact où le bateau peut être vu,
- **Le nom de l'interlocuteur technique et ses coordonnées,**

- **La date et la nature des travaux et leurs durées prévues**

Les Chantiers et/ou les Intervenants techniques doivent être agréés et membres de la CFB (voir RCFB3 B.1.4).

Le skipper doit attendre l'autorisation de la CFB pour lancer les travaux.

A.6.2. Descriptions générales des procédures

Maintien ou suspension du Certificat de conformité (voir RCFB3 A.8).

Cette décision revient à la CFB.

En fonction de la demande d'autorisation de travaux, la CFB peut :

a) Autoriser une intervention libre **sans contrôle de la conformité** et ainsi maintenir la validation du Certificat de Conformité.

b) Autoriser une intervention libre **avec contrôle de la conformité**. Dans ce cas la validité du **certificat de conformité** doit être suspendue jusqu'à ce qu'un **mesureur mandaté par la CFB** ait effectué le **contrôle de la conformité**, et que la CFB ait **réédité ce certificat**.

Pour pouvoir décider de la procédure à suivre, la CFB peut demander de constater la situation en déléguant cette charge à un mesureur **ou** à toute personne ne présentant pas de conflit d'intérêt. Ces visites peuvent être effectuées à n'importe quel moment et à n'importe quel endroit, en présence du responsable du bateau ou de son représentant désigné.

Le **chapitre I** des présentes RCFB3 traite des cas d'infraction(s) aux procédures décrites dans le PB et/ou aux RCFB3 complétées par les Annexes et les interprétations,

A.7. INTERPRETATIONS

Toute interprétation des RCFB3 ne peut être faite que par la Commission Jauge de La Classe (CJ).

Cette dernière peut s'entourer à sa discrétion de membres de la Classe, d'un mesureur de la Classe, de personnalités extérieures à la Classe qui agissent comme sachant.

Les débats internes à cette Commission Jauge sont confidentiels, seules les conclusions sont publiées et diffusées aux adhérents à jour de leur cotisation.

A.8. CONFORMITE

Directive CE : Le FB3 a été soumis à une des procédures d'évaluation de la conformité spécifiées dans la directive pour obtenir le marquage CE (Directive 2013/53). Il n'entre pas dans les compétences de la CFB de vérifier la conformité à la Directive CE.

Règles de Classe : Le FB3 est soumis à des Règles de Classe définies dans le présent règlement. Ces Règles de Classe sont liées à des valeurs nominales, des tolérances qui s'appliquent sur les dimensions, les masses, les formes, les positions relatives entre les appendices. On parle alors de **certificat de conformité** aux Règles de Classe.

Ce certificat de conformité est de la seule et unique compétence de la CFB.

CHAPITRE B – ORGANISATION

B.1. FONCTIONNEMENT, CONFORMITE, CONTRÔLES

B.1.1. Généralités (Identification du bateau)

B.1.1.1. Les numéros de coque attribués par CFB sont les numéros de série de fabrication identifiant les coques (exemple « **002** » :

Extrait du N° CIN FR-SPB FL 002G718).

Un numéro de voile est délivré par la CFB. Ce numéro est identique dans les voiles et sur le roof. Il doit également être présent sur le pont ou sur un cagnard en cas d'absence de numéro sur le pont.

B.1.1.2. Les numéros de fabrication, nommés N° CIN (**ANNEXE « FB3-AX00/B »**) des coques sont attribués par le constructeur comme suit :

FR-SPB FL **002**G718 conformément à la norme ISO 10087, où

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

G est le mois de production,

7 (après la lettre G) est l'année de production, 18 est l'année du modèle.

Ce N° CIN est gravé par le Constructeur sur le haut du tableau arrière à tribord **et doit rester lisible en permanence.**

B.1.1.3. Le nom du bateau (acte de francisation ou équivalent pour bateaux battants pavillons étrangers) et son quartier maritime doivent figurer sur le tableau arrière du bateau tel que décrit dans l'ANNEXE « FB3-AX09/D ».

B.1.1.4. Certificat de conformité

Le FB3 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, à la Directive CE et aux RCFB3. A l'achat du bateau neuf, le propriétaire reçoit du vendeur la facture, les différents bulletins de garantie, les notices d'utilisation, les documents, dont la DEC (Déclaration Écrite de Conformité à la **Directive CE**) permettant l'inscription auprès des Affaires Maritimes, des Douanes, et de la CFB.

Avant la livraison du bateau, le **1^{er} certificat de Conformité aux Règles de Classe** sera émis par la CFB, après contrôle par un mesureur de Classe.

Tous travaux, réalisés sur le bateau après la livraison, suspendent automatiquement le certificat de conformité en cours. Une nouvelle demande de conformité doit être demandée à la CFB à la suite de ces travaux.

B.1.2. Les skippers (propriétaire ou locataire) doivent être membres de la CFB.

B.1.3. Vente ou location du bateau

En cas de vente ou de location du bateau par le propriétaire, un nouveau certificat de conformité doit être établi et un nouveau dossier PB doit être constitué. Une référence au dernier skipper doit être noté dans le PB afin de conserver un historique du bateau.

Le skipper et/ou propriétaire vendeur peut demander à la CFB que ses données personnelles soient effacées du PB.

B.1.4. Intervenants techniques

Les intervenants techniques, (personnes physiques ou morales) hors prestataires intellectuels, quels qu'ils soient (chantiers navals, préparateurs, liste non exhaustive) doivent être membres de la CFB.

B.2. FONCTIONNEMENT DE LA JAUGE

B.2.1. Les bateaux, leurs équipements et leurs voiles seront certifiés au sens des RCFB3 et contrôlés exclusivement :

- Par les mesureurs agréés par la CFB (liste donnée en **ANNEXE « FB3-AX00/A »**) et disposant des timbres officiels.
- Par le coordinateur technique en poste, mandaté par la commission jauge et sécurité.

B.2.2. Aucun propriétaire, skipper, ne peut certifier, ni contrôler son propre matériel, ni un fabricant de voiles sa propre production (conflit d'intérêt).

B.2.3. Les certifications et contrôles doivent être exécutés à partir des documents officiels, c'est-à-dire des présentes RCFB3, les dessins, les annexes, les interprétations et modifications qui en font partie, des formulaires de mesures, des RCV, des RSO et des REV.

B.2.4. Les mesurages doivent être conduits suivant les RCV sauf lorsque la méthode est modifiée et décrite par les présentes RCFB3.

B.2.5. Après émission du **certificat de conformité aux RCFB3**, il appartient au propriétaire et/ou skipper de s'assurer que son matériel est à tout moment conforme aux conditions d'attribution de ce certificat

B.2.6. Un skipper membre de la CFB peut, sur demande écrite à la CFB, visiter un bateau concurrent avant ou après une épreuve. Le but de ce type de visites est d'éviter les conflits pendant le déroulement des épreuves.

Cette visite devra être suivie le jour même d'une information écrite à la CFB.

Les conditions de ce type de vérification sont les suivantes :

- a) Ce contrôle (visite extérieure et intérieure, présentation du certificat de conformité, etc.) doit être fait en présence du skipper du bateau contrôlé ou d'un représentant mandaté par ce dernier.
- b) Le contrôle peut être réalisé bateau à flot ou à terre, mais le skipper qui effectue la visite ne peut pas imposer que le bateau soit mis à terre ou pesé.
- c) De telles visites ne peuvent pas avoir lieu durant les épreuves, c'est à dire la période qui commence 96 heures avant l'heure de la mise à disposition prévue dans l'avis de course ou modifiée par des avenants de la première course d'une épreuve et qui se termine à la publication par le jury du classement définitif.
- d) Seule la CFB, peut statuer sur le ou les problèmes évoqués après un débat contradictoire entre les Parties.

- e) La CFB informe les skippers de ses conclusions par écrit. Ces conclusions sont inscrites éventuellement sur le PB.

B.2.7. Contrôles

Le Bureau de la CFB peut, en-dehors des épreuves, ordonner (RCFB3 A.6 (PB)), la vérification de la conformité du FB3 à l'état de la livraison d'origine ou aux présentes règles, y compris la vérification des structures par des prélèvements d'échantillons et leurs analyses.

Les frais de déplacement du mesureur Classe sont à la charge du demandeur et seront facturés par La CFB.

B.2.7.1. Contrôles précédant une épreuve

Des contrôles portant sur les masses, les géométries des appendices, la géométrie générale, les matériaux des FB3 pourront être réalisés par la Commission Jauge (CJ) dans les 15 jours précédant la mise à disposition de chaque course. En cas de non-conformité aux RCFB3, le skipper devra prendre toute disposition, avant la mise à disposition de la régata, pour mettre son FB3 en conformité. Les anomalies identifiées devront être consignées dans le PB de chaque bateau.

B.2.7.2. Contrôles durant une épreuve

Des contrôles peuvent être effectués 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 ce 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.

B.2.8. Instruments de mesure

Les instruments de mesure et de contrôle utilisés doivent être :

- a) Pour les mesures de longueur : Des instruments à ruban métallique de classe II des normes européennes ;
- b) Pour les pesages : des instruments dont la précision n'est pas supérieure à 0,2% de l'étendue de la mesure du peson (capacité maximale du peson 5000 daN) ;
- c) Le peson utilisé doit disposer d'un certificat d'étalonnage daté de moins d'un an ;
- d) Les gabarits décrits dans les présentes règles ;
- e) Niveau optique (précision maximale +/- 1mm sur 1km) ;
- f) Le passage entre la notion de poids (Newton) et de masse (Kilogramme) sera réalisée en prenant $g=9.81 \text{ m/s}^2$.

B.3. DEMANDE DE MODIFICATION DES RCFB3

Voir l'**ANNEXE « FB3-AX50/A »**.

B.4. DEMANDE D'INTERPRETATION DE CERTAINES RCFB3

Voir l'**ANNEXE « FB3-AX50/B »**.

CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR

Un bateau ne peut être admis à courir que :

- a) Si son certificat de conformité est valide (statut « actif » ou « temporaire »).
- b) S'il répond aux exigences des RSO, éventuellement modifiées par les RCFB3, pour la catégorie de course concernée, telles que définies dans l'Avis de Course et/ou les Instructions de Course et/ou les avenants.
- c) Si son skipper (et son co-skipper pour les épreuves en double) sont membres de La CFB et à jour de leur(s) cotisation(s).
- d) Si son skipper (et son co-skipper pour les épreuves en double) possède(nt) un groupe de classification World Sailing (se référer à www.sailing.org/classification).
- e) Si le skipper (et le co-skipper pour les courses en double) est/sont en possession des certificats de stage (conformes à la section 6 des RSP) en cours de validité.
- f) Si les voiles portent leurs vignettes et les marques de certification de conformité aux RCFB3.
- g) S'il a satisfait aux contrôles obligatoires identifiés dans l'Avis de Course et/ou les Instructions de Course.
- h) Si la copie du « **plan review** » du **Figaro Bénéteau 3 « FB3 »** édité par World Sailing sous la référence suivante : Certificat Identification Number 000151-0098-S (format PDF) est à bord.

Se référer au site :-www.sailing.org/classesandequipment/offshore/plan_review.php

CHAPITRE D – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET REGLES

D.1. DESCRIPTIF

Généralités

La coque, le pont, les contre moules, la structure, l'aménagement intérieur, la motorisation, les équipements, ainsi que le lest, les safrans, les foils, les espars, et les voiles, doivent être conformes aux spécifications et descriptifs de construction, aux plans officiels, aux RCFB3, aux annexes, aux interprétations et/ou modifications.

- a) La coque et le pont sont en sandwich verre/résine/ PVC mis en œuvre par infusion, les foils et les safrans sont mis en œuvre par injection
- b) Les contre-moules et pièces sont moulés en infusion en monolithique verre/résine ou sandwich verre/résine/ PVC.
- c) Les moules sont fournis par CHANTIERS BENETEAU S.A.
- d) Exceptés les cas précisés, il est interdit de percer, reconstruire, remplacer des matériaux, changer la forme ou les contours de la coque, du pont, des contre-moules, de l'ensemble hélice/ligne d'arbre, dans le but de diminuer le poids ou d'améliorer ou de diminuer le moment d'inertie, et d'une manière directe ou indirecte d'améliorer les performances.
- e) Chaque FB3 est livré par le constructeur sans équipement électronique de navigation.

Il est **obligatoire** d'ajouter les équipements électroniques prévus en **ANNEXES « FB3-AX12/A, A bis, B, C, D et E »**.

Il est autorisé d'améliorer l'écoulement hydrodynamique autour des capteurs de ces équipements électroniques sur une surface de la carène limitée à un cercle de 150mm de diamètre centré sur chaque capteur. Une liaison d'enduit tangente entre ces deux cercles est autorisée (**ANNEXE « FB3-AX15/A »**).

- f) Il est autorisé de percer le pont pour passer des câbles électriques à condition de réaliser ces opérations dans les zones prévues par le Chantier BENETEAU et de conserver l'étanchéité (**ANNEXE « FB3-AX08/D »**).
- g) Il est autorisé d'améliorer l'écoulement hydrodynamique autour du passe-coque de prise d'eau moteur sur une surface de la carène limitée à un cercle de 150mm de diamètre centré sur le passe-coque.
- h) Il est autorisé de réaliser des ragréages d'enduits :
 - A la liaison entre la coque et le voile de quille ;
 - A la liaison entre la coque et le carénage de l'arbre d'hélice ;
 - A la liaison entre le carénage de l'arbre d'hélice et la chaise d'arbre.

Il est autorisé de ragréer la jonction coque/voile de quille selon les prescriptions suivantes :

- La surface « mouillée » de la coque au niveau de la liaison entre la coque et le voile de quille peut être ragréée sur une longueur égale à la corde à cet endroit + 100 mm maximum et sur une largeur de 150 mm maximum par côté (par rapport à l'axe du bateau) ;
- On limitera l'emprise du ragréage à 50 mm maximum sur les flancs verticaux du voile de quille ;
- Toute protection d'enduit rajoutée sera d'une couleur contrastée par rapport aux surfaces environnantes.

Il est autorisé de ragréer la surface de la coque proche de la chaise d'arbre et du carénage de l'arbre d'hélice en respectant les prescriptions suivantes :

- La surface « mouillée » de la liaison entre la coque et le carénage de l'arbre d'hélice peut être ragrée sur une longueur égale au carénage + 100 mm maximum et sur une largeur de 100 mm maximum par côté (par rapport à l'axe du bateau.) On limitera l'emprise du ragréage à 50 mm maximum sur les flancs verticaux du carénage ;
- La jonction verticale arbre/cache arbre peut être ragrée sur une largeur totale de 50mm ;
- Toute protection d'enduit rajoutée sera d'une couleur contrastée par rapport aux surfaces environnantes ;
- Le rayon de raccordement des appendices à la coque ne doivent pas dépasser 15mm ;
- Les 2 fois 5 perçages de Ø 10 mm minimum prévus et réalisés par le constructeur ne doivent pas être obstrués ni équipés de dispositifs destinés à diminuer la traînée.

Remarques :

- Il est interdit d'utiliser une anode profilée.
- L'attention des skippers est attirée sur le respect de la cote de Jauge « 9 » (**ANNEXE « FB3-AX06/B »**).

i) Il est interdit de stratifier :

- La jonction coque/voile de quille,
- ~~La jonction voile de quille/bulbe,~~
- La jonction arbre et cache arbre/coque.

j) Il est autorisé de stratifier (selon le protocole de l'ANNEXE FB3-AX15/B) :

- **la jonction voile de quille/bulbe, sur une largeur de 60 mm autour de la jonction ;**
- **le bord d'attaque du voile de quille, sur une largeur de 20 mm de chaque côté.**

D.2. MODIFICATIONS AUTORISEES SUR LA COQUE

Toute modification ou réparation ou opération d'entretien doit être conforme à la procédure du PB (se reporter au RCFB3 A.6).

D.2.1. Préparation des œuvres vives (ANNEXE « FB3-AX16 » : Protocole traitement des carènes)

La préparation des œuvres vives doit respecter le protocole décrit en **ANNEXE « FB3-AX16 »**.

En aucun cas les marques de contrôle de jauge de coque, références gravées sur la coque, ne doivent être masquées. Dans le cas de la préparation de carène selon le protocole décrit en **ANNEXE « FB3-AX16 »**, les marques de jauge en positif caractérisées par 2 X à l'arrière, 2 X au niveau des foils et deux traits à l'étrave doivent être passées en négatif d'au moins 1 mm en profondeur.

Le fairing (lissage des formes) des œuvres vives et de la coque, par ponçage et/ou enduit(s), est strictement interdit.

La CFB rappelle la règle 53 des RCV : "RESISTANCE AU FROTTEMENT " Un bateau ne doit pas expulser ou laisser filer de substance telle qu'un polymère ni avoir une texture spéciale des surfaces qui pourrait améliorer les caractéristiques de l'écoulement de l'eau à l'intérieur de la couche limite.

~~A partir du 1^{er} janvier 2020, les FB3 peuvent avoir une protection des œuvres vives en film adhésif ou complexe peinture époxy/antifouling sur les zones selon le protocole défini en annexe FB3-AX16, en respectant les points ci-dessous :~~

A partir du 1^{er} août 2020, Tous les FB3 doivent avoir une protection des œuvres vives en film adhésif ou complexe peinture époxy/antifouling sur les zones selon le protocole défini en ANNEXE « FB3-AX16 », en respectant les points suivants :

Une demande d'autorisation de travaux est obligatoire avant toute préparation des œuvres vives.

Les travaux réalisés doivent faire l'objet d'un rapport détaillé avec photos de chaque étape et description complète des travaux. Le mesureur de classe ou une personne mandatée par lui peut à tout moment intervenir pour inspecter les travaux réalisés.

D.2.2. Décoration des œuvres mortes.

La seule technique de décoration de la coque autorisée est celle utilisant l'application d'un film adhésif.

La disposition des lettrages et/ou dessins éventuels doit respecter les règles relatives à la publicité (**ANNEXE « FB3-AX09/A et D »**) et conserver visibles en permanence **les marquages liés aux contrôles de mesures de la jauge.**

D.2.3. Ragréage de désordres mineurs

Il est autorisé de ragréer des défauts mineurs d'état de surface (rayures, chocs locaux). Si des opérations de ce type sont réalisées, elles doivent être déclarées dans le PB (voir RCFB3 A.6).

D.2.4. Peinture intérieure et antidérapant

Il est interdit de repeindre l'intérieur du bateau à l'exception des zones où des réparations ont été effectuées. Elles doivent être déclarées dans le PB (voir RCFB3 A.6). L'application de bandes adhésives antidérapantes est autorisée sans restriction.

D.3. ACCASTILLAGE, EQUIPEMENTS ET AMENAGEMENTS

D.3.1. Équipement de pont

L'équipement de pont et l'accastillage sont définis dans les **ANNEXES « FB3-AX01/A/B/C/D/E/G/H/I »**, ils ne doivent être ni modifiés, ni déplacés ; ils ne peuvent être remplacés que par des constituants de mêmes références implantés aux mêmes endroits.

D.3.2. Équipement et accastillage supplémentaires

L'équipement et l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis ci-dessous sont autorisés :

- 1 - Systèmes de contrôle des barbers de spi,
- 2 - Système de blocage des rakes de foil réalisé au moyen de bouts, sandows, poulies et/ou anneaux de friction **et taquets de type ClamClea**t,
- 3 - Systèmes de maintien des drisses de pied de mât réalisés au moyen de padeyes textiles collées sur le pont et/ou tout autre moyen ne nécessitant pas le perçage du pont, du pied de mât et du mât,
- 4- Un deuxième jeu d'écoutes et de poulies est autorisé pour le gennaker ou les spis,
- 5- Système pour sécuriser les focs affalés sur le pont (les padeyes textiles sont autorisées),
- 6- Déflecteurs rigides et/ou en tissu pour limiter les entrées d'eau par les passages de bouts de commande des foils,
- 7- Les rattrapes-mou en élastique,
- 8- Système rigide ou souple fixé sur le pont à l'aide de colle et/ou de scratches ou tout autre système excluant de percer la coque et permettant de protéger la descente des entrées d'eau,
- 9- Un joint collé au niveau du capot de descente pour étanchéifier celui-ci,
- 10- Système de blocage et réglage des ridoirs,**
- 11- Système pour la prise de ris du J2 réalisé au moyen de bouts, anneaux de friction et T-bone,**
- 12- Système permettant de faciliter la circulation des écoutes.**

De l'accastillage « volant » supplémentaire pouvant notamment servir de matériel de rechange est autorisé sous réserve :

- 1- Que ce matériel fasse partie de l'inventaire du matériel du bateau listé dans les annexes,
- 2- Que ce matériel ne soit ni collé ni vissé ni cousu et que son démontage soit facilité pour les pesées (PAN et poids embarqués).

Devant l'impossibilité de lister tous les équipements susceptibles d'être rajoutés sur les bateaux, tout rajout d'équipement est soumis à l'accord préalable de la CFB.

D.3.3. Aménagements

D.3.3.1. Stockage

Les systèmes de stockage installés dans le bateau, constitués de toiles antiroulis, de joncs, de bouts, de padeyes composite/textile ou de sandows sont autorisés pour le stockage des matériels embarqués.

D.3.3.2. Porte de descente

La porte de descente d'origine en altuglas est partagée en deux parties, attachées entre elles. Elle ne peut être remplacée par une porte en matériau différent, ni allégée par quelque moyen que ce soit. La masse de la porte (2 éléments) est de **4.3 kg**. Chacune des deux parties doit répondre au chapitre RSO 3.08.4.

D.3.3.3. Bannettes

Les bannettes et leurs supports de fixation doivent rester conformes aux dessins joints en **ANNEXE « FB3-AX08/C »**. **Elles doivent être plombées (ANNEXE « FB3-AX08/H »)**. Il est autorisé de rajouter des bagues d'usure entre les supports de fixation, les cloisons et les bannettes.

D.3.3.4. Réchaud à gaz

Un réchaud à gaz est obligatoire à bord. **Il doit être soit fixe, soit**, lors de son utilisation en mer, le réchaud doit être fixé et sécurisé à l'intérieur du bateau dans un environnement immédiat sécurisé, permettant de prévenir tout risque de chute et de renversement pendant son utilisation. Il doit être muni d'une coupure sécurité d'alimentation en carburant.

D.3.3.5. Filières

L'ensemble des filières ceinturant le pont doit être conforme aux spécifications énumérées dans les **ANNEXES « FB3-AX10/A/B/C/D »**. La tension des filières doit respecter la règle RSO 3.14.1 i). Une protection de confort en mousse et tissu peut être installée sur les filières.

D.4. GREEMENT COURANT

~~Le gréement courant doit rester conforme aux spécifications données dans le tableau ci-dessous.~~

Les longueurs sont données à **titre indicatif**. **Les changements ou modifications du gréement courant fourni par le chantier sont autorisés avec les conditions suivantes :**

- **Les diamètres donnés dans le tableau ci-dessous sont des diamètres minimums. Une tolérance de 1 mm de diamètre est autorisée au niveau des surgainages. Les bouts doivent être de diamètre constant, sauf pour le besoin des épissures,**
- **Les bastaques et la sous-barbe peuvent être surgainées à condition que le diamètre total soit de 8 mm minimum et que la matière de l'âme puisse être contrôlée en un point,**
- **Il est interdit de dégainer les bouts sauf le hale-bas, toutes les estropes et tous les bouts de diamètre inférieur ou égal à 5 mm,**
- Les **sur-gainages** sont autorisés dans les bloqueurs **et les constrictors**, et aux zones de ragage,
- **A l'exception des fibres PBO, tous les autres types de fibres sont autorisés.**

Désignation	Quantity	Diamètre	Longueur
MÂT :			
DRISSE GV 2/1	1	8 MM	47 M
DRISSE CAPELAGE	2	8 MM	31 M
DRISSE SPI TETE	1	8 MM	35 M
BASTAQUE	2	7 MM	13,7 M
COURANT BASTAQUE 2/1	2	8 MM	13 M
BÔME :			
BOSSE DE RIS 1	1	8 MM	13 M
BOSSE DE RIS 2	1	8 MM	22 M
COURANT CUNINGHAM	1	6 MM	6 M
Estrope de cuningham à fixer sur poulie violon HARKEN	1	5 MM	1,5 M
PALAN DE REPRISE DE BORDURE	1	6 MM	6 M
LOOP point fixe palan GV arrière bôme	1	5 MM	0,5 M
LOOP fixation poulie palan GV 2151 N°1	1	4 MM	0,25 M
LOOP fixation poulie palan GV 2151 N°2	1	4 MM	0,35 M
LOOP fixation poulie palan GV 2151 N°3	1	4 MM	0,45 M
Manille textile pour bordure GV, écoute foc et spi	5	5 MM	0,2 M
PONT :			
ECOUTE DE SPI/GENNAKER	4	8 MM	26 M
BARBER DE SPI	2	6 MM	8 M
LOOP ANNEAU BARBER DE SPI	2	4 MM	0,2 M
TACK LINE SPI	1	8 MM	22 M
Transfilage + anneau antal à l'extrémité du bout dehors	1	3 MM	1,5 M
ECOUTE DE GV	1	8 MM	25 M
PALAN FIN ECOUTE DE GV	1	6 MM	9 M
VA ET VIENT ECOUTE DE GV	1	7 MM	16 M
Loop pour fixation poulie sur chariot de GV	1	5 MM	0,3 M
Loop pour fixation poulie de renvoi de spi et de génois	4	4 MM	0,25 M
ECOUTE DE GENOIS	2	8 MM	10 M
REGLAGE ALTITUDE CASCADE 1	2	6 MM	4,15 M
REGLAGE ALTITUDE CASCADE 2	2	5 MM	1,6 M
REGLAGE ALTITUDE PALAN FIN	2	8 MM	9 M
BARBER RENTREUR DE GENOIS CASCADE 1	2	6 MM	2 M
BARBER RENTREUR DE GENOIS PALAN FIN	2	8 MM	6,5 M
HALE BAS BÔME PALAN FIN	1	6 MM	14 M
ESTROPE DE HB 1	1	8 MM	2,1 M
ESTROPE DE HB 2	1	6 MM	1,9 M
ESTROPE DE HB 3	1	5 MM	1,8 M
Estrope de point fixe HB anneau de friction sur la bôme	1	6 MM	1,1 M
Loop pour fixation poulie simple retour HB sur padeye pied de mât	2	3 MM	0,2 M
Loop pour fixation poulie double HB sur padeye pied de mât	2	4 MM	0,25 M
Loop pour passage dans bushing pied de mât	1	5 MM	0,3 M
Lashing pour fixation estrope HB1 sur loop bashing	1	3 MM	0,5 M
Loop pour fixation mousqueton amure de ris sur vit de mulet	1	3 MM	0,12 M

REGLAGE CALE PIED BARREUR	2	6 MM	2,5 M
Loop de réhausse pour fixation poulie cunningham sur loop bushing	1	3 MM	0,12 M
Garcette de fixation poulie de retour bordure + poulie cunningham dans bushing	2	3 MM	0,7 M
FOILS :			
REGLAGE SORTIE DE FOILS	2	8 MM	12 M
REGLAGE ENTREE DE FOILS	2	8 MM	8 M
REGLAGE RAKE CASCADE 1	2	6 MM	2 M
REGLAGE RAKE CASCADE 2 EXTERIEUR	2	5 MM	2,2 M
PALAN FIN	2	6 MM	5 M
Garcette de fixation des axes de retenue de réa de tête de foil	2	2,5 MM	0,5 M
SANDOW DE RAPPEL DE RAKE	2	10 MM	2,5 M
Loop T-Bone pour fixation poulie de sortie de foil	2	5 MM	0,1 M
SOUS-BARBE :			
ESTROPE DE BOUT-DEHORS	1	8 MM	1,25 M
TRANSFILAGE	1	3 MM	1,5 M
INTERIEUR :			
ESTROPE DE BUTEE DE BARRE	2	6 MM	1,15 M
PALAN DE REGLAGE DE BANNETTE	2	7 MM	6,5 M
Transfilage pour fixation des poulies sur les bannettes	4	3 MM	0,6 M
Manille textile pour fixation des poulies hautes de réglage de bannettes	4	3 MM	0,1 M

D.5. PESEE DU BATEAU

D.5.1. Le poids du bateau en état de naviguer (Prêt A Naviguer : PAN), conforme à l'inventaire défini en **ANNEXE « FB3-AX14/B »** et pesé selon les conditions du protocole défini dans l'**ANNEXE « FB3-AX14/A »**, ne doit pas être inférieur à **3295 KG**. ~~Des campagnes de pesées officielles obligatoires seront réalisées durant les mois de février et mars 2020 afin d'adapter les gueuses des bateaux. Les bateaux doivent avoir participé à ces pesées pour valider leur certificat de conformité et pouvoir participer aux courses du calendrier officiel.~~

Le poids de chaque bateau en configuration PAN est reporté sur le certificat de conformité.

La pesée devra être effectuée avec un peson appartenant à la CFB. Lorsque le poids réel du bateau est inférieur à ~~la~~ **masse de référence 3295 KG**, elle est compensée à l'aide de masses correctrices constituées de lingots de plomb de 5 kg et disposées **comme suit à l'endroit** décrit dans l'**ANNEXE « FB3-AX08/I »** :

Poids du bateau prêt à naviguer	Poids correcteurs		
	Total	Avant	Arrière
De 3294 à 3290 KG	5	0	5
De 3289 à 3285 KG	10	5	5
De 3284 à 3280 KG	15	5	10
De 3279 à 3275 KG	20	10	10
De 3274 à 3270 KG	25	10	15
De 3269 à 3265 KG	30	15	15
De 3264 à 3260 KG	35	15	20
De 3259 à 3255 KG	40	20	20
De 3254 à 3250 KG	45	20	25
De 3249 à 3245 KG	50	25	25
De 3244 à 3240 KG	55	25	30

Et ainsi de suite.

Les gueuses doivent être plombées (annexe FB3-AX08/H). Il est autorisé de les stratifier partiellement pour éviter leur décollement mais elles doivent toujours rester bien visibles pour permettre leur contrôle **et leur plombage** par le jaugeur.

D.5.2. Les masses correctrices du bateau en place peuvent être débarquées suite à la pesée PAN de l'année mais uniquement avec l'autorisation écrite (Passeport Bateau) de la CFB.

Après une pesée PAN, le responsable du bateau peut choisir de conserver les masses correctrices antérieures.

Les valeurs de l'ensemble des masses correctrices dans la configuration PAN sont reportées sur le certificat de conformité et le PB. Elles ne peuvent pas être réduites ni déposées en dehors d'une pesée PAN et sont donc immuables pour que le certificat de conformité reste valide.

D.5.3 Procédure de levage du FB3

La procédure de levage du FB3 est décrite dans l'annexe « **FB3-AX14/C** ».

D.6. INSUBMERSIBILITE

Voir l'annexe « **FB3-AX18** ». **Les 2 airbags Plastimo sont plombés devant et derrière (ANNEXE FB3-AX08/H).**

D.7. APPAREIL PROPULSEUR

D.7.1. La nomenclature de l'appareil propulseur et de sa commande est donnée dans les annexes « **FB3-AX06/A/B** ». Il est autorisé de remplacer le nable de remplissage gasoil par le nable de marque Goïot, référence 105777 ou 93623. **Il est autorisé de remplacer le coude métal d'arrivée d'eau par un droit.**

Le plan de plombage éventuel lorsque cela est imposé, de l'arbre de transmission est décrit dans l'annexe « **FB3-AX6/C** » **et celui de l'écrou de blocage de la marche avant est décrit dans l'annexe « FB3-AX06/D ».**

Dans l'éventualité d'un remplacement total ou partiel de la motorisation, la nouvelle motorisation doit être celle définie ci-dessus. **Il est interdit d'alléger la motorisation (dans son ensemble) par quelque moyen que ce soit.**

D.7.2. Le numéro du moteur ainsi que le numéro d'inverseur sont reportés sur le certificat de conformité. Ce Numéro est inscrit dans le PB.

D.7.3. Le régulateur de charge, le pot à eau, le filtre gasoil, ~~le filtre à eau~~ et l'anti-siphon ne peuvent pas être remplacés ni déplacés. Ils doivent rester conformes au plan déposé dans le cadre de l'homologation CE : FR-SPB FL 001G718. **Le filtre à eau peut être descendu et fixé sur les vis du filtre à gasoil (en opposition) pour permettre son observation.**

D.7.4. L'hélice à pales repliables RH 25 15/11 (réf. Bénèteau 040252) ne doit pas être remplacée par un modèle différent. La surface, les formes, les profils, ainsi que l'épaisseur des pales ne doivent pas être modifiés.

D.7.5. Carburant

Le réservoir de gazole doit être plein au départ de chaque course d'une épreuve ou de la 1ère course du jour. Le gasoil doit être visible par le jaugeur depuis le pont par le bouchon de remplissage.

D.8. EQUIPEMENT ELECTRIQUE

La nomenclature de l'équipement électrique est donnée dans les **ANNEXES « FB3-AX07/B/C/E/F ».**

D.8.1. Batteries

Le descriptif des batteries apparaît dans l'**ANNEXE « FB3-AX07/D »**. Toutes les batteries possèdent un électrolyte au Gel/ sans entretien/étanches au retournement. Les batteries ne peuvent pas être remplacées par un modèle de technologie différente.

Le poids total des batteries servitude doit être compris entre **62 et 66 kg**.

Le poids de la batterie de démarrage moteur doit être compris entre **17 et 19 kg**.

Il est interdit de modifier l'emplacement des parcs batteries, celles-ci doivent être contenues dans les boîtes étanches d'origine, fermées. **Elles sont plombées (ANNEXE « FB3-AX08/H »)**.

D.8.2. Alternateurs

Le descriptif des Alternateurs apparaît dans l'**ANNEXE « FB3-AX07/D »**.

Référence Alternateur primaire : **Nanni 48201149**.

Référence Alternateur secondaire : **Nanni 48201741M**.

D.8.3. Feux de route et câblage ANNEXE « FB3-AX07/G »

Seuls les feux décrits dans l'**ANNEXE « FB3-AX07/G »** sont autorisés. 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 d'alimentation ayant des fonctions identiques mais de qualité « aviation », toutefois la section ci-dessus devra être respectée.

D.8.4. Divers : Electricité

Des éclairages et enceinte(s) sont autorisés s'ils ne nécessitent pas de perçage des parties composites pour leurs fixations. L'emplacement de cette installation est libre.

D.8.5. Panneaux solaires

Il est autorisé d'embarquer un ou plusieurs panneaux solaires en course. Ces panneaux ne seront pas comptabilisés dans le poids du matériel embarqué.

Leur installation et leur câblage sont libres à condition qu'ils ne nécessitent pas le perçage des parties en composite.

D.9. PILOTE AUTOMATIQUE, EQUIPEMENT ELECTRONIQUE, COMMUNICATION

D.9.1. 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 ».

Le pilote Principal est défini par les **ANNEXES « FB3-AX12/Abis » et « FB3-AX12/D »**

Un pilote de secours est autorisé parmi les modèles suivants :

- Pilote de barre franche Raymarine ST 2000

- Pilote de barre franche Simrad TP32

- Vérin de pilote Raymarine T2 court et /ou 1 calculateur NKE pilot Gyro 3 et /ou 1 capteur compas fluxgate NKE et /ou 1 capteur d'angle et /ou 1 convertisseur 12/12 V -3 A- isolé et /ou 1 commande pilote multigraphic et /ou 1 boîte de jonction NKE 9060121 (dans cette configuration le vérin Raymarine doit être enlevé du bateau et le reste de l'installation soustrait du poids mesuré pour définir le poids PAN).

D.9.2. Balises de détresse ANNEXE « FB3-AX08/F »

Chaque bateau doit être équipé d'une balise de détresse EPIRB de type SARTSATS – COSPAS, fréquences 406 et 121,5 MHz, codée par le fabricant ou son représentant agréé au code MMSI du bateau.

Cette balise à **déclenchement manuel et hydrostatique** 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.

D.9.3. Équipements électroniques ou de communication

Il est rappelé que toute assistance permettant une quelconque amélioration des performances est interdite.

D.9.3.1. Une centrale de navigation est obligatoire et définie dans les ANNEXES « FB3-AX12/A et B »

D.9.3.2. Ordinateur

Un ordinateur est obligatoire. Les écrans sont autorisés à bord. 1 ordinateur et/ou 1 écran sont pris en compte dans la pesée PAN. Tout changement de matériel postérieur à une PAN doit être déclaré dans le PB. Lors d'une pesée PAN, le jaugeur doit comparer le matériel embarqué au matériel embarqué lors de la PAN précédente.

D.9.3.3. Tablettes et smartphones

Les tablettes (ou smartphones) sans carte SIM sont autorisées à bord. Un scellé autocollant fourni par la CFB est obligatoire sur tous ces appareils pour les courses en RSO 4,3 et 2.

Les smartphones ou téléphones portables avec carte SIM intégrée sont interdits à bord pour les courses en RSO 4,3 et 2 à partir de l'heure officielle de départ ponton.

Ils sont autorisés à bord sans restriction pour les courses en RSO 1.

D.9.3.4. VHF / AIS

Chaque bateau doit être équipé d'un poste **émetteur-récepteur V.H.F. ICOM M605** d'une puissance antenne de 25 Watts. Une antenne de secours adaptée devra pouvoir être rapidement raccordée au poste.

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

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 par l'intermédiaire du splitter d'antenne.

Une **VHF portable**, rechargeable sur les batteries du bord, doit être installée au niveau de la « table à carte ».

D.9.3.5. Récepteur BLU

La réception de cartes émises par des organismes affiliés à l'O.M.M (Organisme Météorologique Mondiale) sur ordinateur, avec logiciel adapté, à partir d'un récepteur BLU est autorisée.

D.9.3.6. Iridium

Lorsque l'iridium est obligatoire, l'antenne fixe extérieure d'iridium est autorisée, dans ce cas elle devra être fixée sur le mâtereau central situé entre les deux demi-balcons arrière.

Le modèle iridium Go est autorisé.

Pour les épreuves en catégorie 1 et en fonction de 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 réception de données météorologiques.
- Aucune information concernant les concurrents ne doit être transmise à un concurrent ou un groupe de concurrents, sauf lorsqu'elles émanent de la direction de course.
- En cas d'infraction avérée à la règle, une réclamation sera déposée que le Jury instruira alors.
- Il est interdit de se servir des entrées et sorties fax et e-fax sauf en RSO 1.
- 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'e-mails et SMS sont autorisés.
- Les requêtes e-mails de cartes météo sont autorisées.
- L'organisation enverra aux coureurs au minimum deux classements par jour, sauf cas de force majeure.

D.9.3.7. Boîtier de communication 4G

Seul le Routeur 4G Figaro « Rom Arrangé » (plombé et ne permettant pas la réception de données) peut être installé à bord. Il ne doit pas être modifié et doit être déclaré au départ de chaque épreuve (déclaration sur l'honneur). Son usage est réservé à la communication médiatique.

D.10. PHARMACIE ET EQUIPEMENTS DE CONFORT

D.10.1 Pharmacie

L'implantation et le stockage à bord des trousse à pharmacie sont décrits dans l'annexe **FB3-AX60/A**.

La pharmacie du bord doit être stockée dans le conditionnement disponible chez Outils Océan. Son emplacement à bord du FB3 est à la discrétion du skipper. La trousse d'urgence doit être stockée à l'intérieur du bateau sur la goulotte bâbord.

Contenu de la pharmacie du bord :

N° de code	Dénomination Commune Internationale (DCI)	Risque d'allergie		Exemple de nom commercial proposé		RSO 0		RSO 1		RSO 2		RSO3
		Dopage	Type d'action	Si féminine	Nom du produit acheté	Solo	Eq.	Solo	Eq.	Solo	Eq.	
Trousse d'urgence												
A20	Paracétamol codéine		Anti douleur niveau 2	Doliprane	Dafalgan Codeïne	16	16	16	16	16	16	
U20	Adrénaline inj 0,3/0,3	X	Anti état de choc	Mercalm**	Anapen	1	1	1	1			
U30	Prednisolone 20mg	X	Anti allergique	Vogalene Lyoc	Solupred	20	40	20	40	20	20	20
U90	Garrot tourniquet		Arrêt saignement	Augmentin		1	1	1	1	1	1	1
Sac Journalier												
A10	Paracétamol 1g		Anti douleur niveau 1	Doliprane, Dafalgan		16	32	16	32	16	16	16
A41	Ketoprofène LP 100mg		Anti inflammatoire	Biprofénid		40	60	20	40	20	20	
A50	Phloroglucinol 80mg Lyoc		Anti spasmodique	Spasfon Lyoc		20	20	20	20	20	20	
B01	Cetirizine 2mg		Anti allergique	Zyrtec Aeriuss		15	30	15	15	15	15	
D50	Antinaupathique**		Anti mal de mer	Mercalm**		1	1	1	1	1	1	1
D60	Metopimazine sublingual 7,5mg		Anti vomissements	Vogalene Lyoc		16	32	16	32	16	16	
G01	Acide Tranexanique 500mg		Anti hémorragie	Exacyl	X	20	20	20	20	20	20	
P05	Compresses hydratantes brûlure		Réhydratation peau	Burnshield		2	2	1	1	1	1	
P60	Pommade anti inflammatoire Diclofénac		Douleur articulaire	Voltarene		1	1	1	1	1	1	
T01	Compresses gaze stériles 7,5 x 7,5 par 5		Nettoyage, protection			20	60	20	40	20	20	20
T02	Sparadrap 2,5m x 5cm		Fixation			2	3	1	2	1	1	1
T10	Chlorhexidine 0,05% unidose		Désinfection peau	Chlorhexidine		20	20	10	10	10	10	10
T20	Pansement spray		Protection étanche	Nexcare		1	1	1	1	1	1	1
T25	Pansements adhésifs étanches par 10		Protection blessure			1	1	1	1	1	1	1
T30	Bande cohésive tensoplus 8cm		Immobilisation	Tensoplus		1	1	1	1	1	1	1
T32	Poche froid		Antidouleur et œdème	Cold Pack		2	2	2	2	2	2	
T40	Bande adhésive élastique 6cm		Immobilisation	Elastoplast		1	1	1	1	1	1	
T70	Ciseaux droits pansement		Multi usage	ciseaux dauphins		1	1	1	1	1	1	1
T72	Pince à échardes sans griffes		Extraction corps étranger			1	1	1	1	1	1	
T80	Gants d'examen		Asepsie			20	20	5	5	5	5	
T85	Gel antiseptique hydro alcoolique		Désinfection			1	1	1	1	1	1	
U80	Mèches hémostatiques		Antihémorragique	Coalgan		5	5	5	5	5	5	
X01	Couverture survie		Protection froid			1	1	1	1	1	1	

Sac général et réserve												
A10	Paracétamol 1g		Anti douleur niveau 1	Doliprane			16	32	16	32	16	16
A20	Paracétamol codéine		Anti douleur niveau 2	Dafalgan Codeïne			16	32	16	16		
D02	Racecadotril 100mg		Anti diarrhée	Tiorfan			20	40	20	40	20	20
D10	Omeprazole 20mg		Anti ulcère	Mopral			14	28	14	28	14	14
D20	Macrogol		Constipation	Movicol sachet			20	20	20	20		
J01	Amoxicilline Ac Clavulanique 1G	X	Antibiotique général	Augmentin			24	48	24	48	24	24
J10	Pristinamycine 500mg		Antibiotique peau et os	Pyostacine			32	48	32	48	16	16
J20	Ciprofloxacine 500mg		Antibiotique urinaire	Ciflox			24	24	24	24		
J40	Ceftriaxone 1g injection sous-cutanée		Antibiotique puissant	Rocéphine			10	10				
M01	Thermomètre médical électronique		Mesure				1	1	1	1		
M10	Bandelettes urines glu, prot, leuco, nit, sang		Mesure	Exacto (3 bandelettes)			1	1	1	1		
P12	Sulfadiazine argentine		Traitement brûlure	Flammazine			1	2	1	1	1	1
P15	Sucralfate. Sulfate de zinc. Sulfate de cuivre		Protection cutanée	Cicalfate			1	2	1	2		
P20	Mupirocine 2%		Antibiotique	Mupiderm			1	1	1	1	1	1
P30	Ciclopiroxolamine 1%		Anti mycosique	Mycoster 1%			2	2	1	1		
P40	Dipropionate de betametasone 1%		Anti inflammatoire peau	Diprosone			1	1	1	1	1	1
E01	Trousse de soins dentaires		Soins dents	Dentapass			1	1	1	1		
N01	Oxytétracyclin polymyxin nystatin dexamethason		Otites	Auricularum			1	1	1	1	1	1
N20	Chlorexidine chlorobutanol bain bouche		Bain de bouche	Eludril			1	1	1	1		
Y02	Acide Fusidique		Antibiotique yeux	Cicalfalmic			1	2	1	2	1	1
Y05	Sérum physiologique unidose		Nettoyant doux	Physiodose			20	40	20	40	20	20
Y11	Vitamine A pommade ophtalmique		Calmant yeux	Vitamine A Dulcis			1	1	1	1	1	1
S01	Seringues 5ml		Injection				10	10				
S10	Aiguilles injection sous-cutanée		Injection				10	10				
S11	Aiguilles injection intra-musculaire		Injection				10	10				
T30	Bande cohésive tensoplus 8cm		Immobilisation	Tensoplus			2	2	1	2		1
T35	Attelle malléable bras main		Immobilisation	Boston SamSplint			1	1	1	1		
T36	Attelle d'extraction		Immobilisation	Attelle KED				1				
T38	Collier cervical C3		Immobilisation	Collier réglable			1	1	1	1		
T39	Orthèse cheville taille médium		Immobilisation souple	Boa			1	1	1	1		
T40	Bande adhésive élastique 6cm		Immobilisation	Elastoplast			2	3	1	2		1
T45	Agrafeuse à peau (5 agrafes minimum)		Fermeture plaie	Precise			1	1	1	1		
T46	Ote agrafe		Soins plaie				1	1	1	1		
T50	Sutures cutanées adhésives 6mm x 75mm		Fermeture plaie				2	3	2	3		
T51	Bandelette adhésive + colle cutanée		Petite chirurgie	Leukosan SkinLink			2	2	2	2		
T52	Kit suture		Fermeture plaie					1		1		
T53	Aiguilles serties courbes 2/0, 3/0, 4/0		Fermeture plaie					1		1		
T60	Pansement hydrocolloïde 10x10		Traitement brûlure	Hydrocoll			1	1	1	1	1	1
T75	Bistouri		Petite chirurgie				1	1	1	1		
X11	Endoscope Android/PC***		Exploration				1	1	1	1		
X50	Guide médical de bord		Documents				1	1	1	1	1	1
X51	Fiche d'observation médicale		Documents				1	1	1	1		

Note : La morphine, embarquée en complément à l'appréciation du skipper et sous sa responsabilité, doit être accompagnée de l'ordonnance ayant servi à la délivrance.

** Antinaupathique à choisir éventuellement selon sensibilité individuelle.

*** Facultatif selon équipement autorisé. Pour les courses en solitaire, remplacer par 2 miroirs 10x10cm minimum.

La notice du produit donne les informations de référence. Vérifier date de péremption, quantités et état de chaque produit avant toute compétition.

Il est recommandé de vérifier la légalité des produits de la pharmacie au regard de la liste des interdictions médicamenteuses selon les publications semestrielles de l'Agence Mondiale Antidopage.

Les compétiteurs ayant des antécédents (allergies, asthme ou tout autre pathologie) doivent en avertir la direction médicale de la course. Si la ou les pathologies présentés avec une participation à la compétition, ils doivent se munir du traitement adapté à leur cas, en quantité suffisante, et en informer la direction médicale.

Il est vivement recommandé de n'utiliser l'ensemble de ces produits que sur les conseils d'un médecin à distance.

D.10.2 Équipements de confort : ANNEXE « FB3-AX13/A et B »

Les équipements suivants peuvent être installés :

- Toiles antiroulis,
- Baille(s) à bouts, **celles-ci peuvent être compartimentées par des intercalaires**,
- Pochettes de rangement,
- Assises de barre en mousse.

D.11. SAC OU CONTENEUR DE SURVIE

Pour son emplacement, voir l'ANNEXE « FB3-AX08/A ».

Il doit être étanche, muni d'un bout terminé par un mousqueton, être marqué « SURVIE », du numéro de voile, du nom du bateau en gros caractères indélébiles. Sa fermeture sera plombée ainsi que son emplacement (ANNEXE « FB3-AX08/H »). Une ou plusieurs padeyes, collées, doivent être utilisées pour sa fixation. Il doit avoir une flottabilité positive. Un test sera réalisé avant les plombages. (Note : application de au moins 0,1 m² de peinture couleur fluorescente orange sur l'extérieur du conteneur)

Contenu du Conteneur de survie :

- VHF portable avec une batterie supplémentaire
- Miroir de signalisation

- Lampe électrique étanche avec ampoule et piles de rechange
- 1 couverture de survie par personne embarquée
- 4 feux automatiques à main
- 2 fumigènes orange
- 2 sachets de fluorescéine
- 2 bâtons de cyalume
- 1 couteau
- 1 lampe étanche à éclats
- La partie « SAC SURVIE » de la pharmacie dont le contenu est :

N° de code	Dénomination Commune Internationale (DCI)	Risque d'allergie		Exemple de nom commercial proposé			RSO 0		RSO 1		RSO 2		RSO3	
		Dopage	Type d'action	Si féminine	Nom du produit acheté	Solo	Eq.	Solo	Eq.	Solo	Eq.	Solo	Eq.	
A10	Paracétamol 1g		Anti douleur niveau 1		Doliprane			16	16	16	16	16	16	16
D50	Antinaupathique*		Anti mal de mer		Mercalm**			1	1	1	1	1	1	1
D60	Metopimazine subling 7,5mg		Anti vomissements		Vogalene Lyoc			16	16	16	16	16	16	16
J01	Amoxicilline Ac Clavulanique 1G	X	Antibiotique général		Augmentin			12	12	12	12	12	12	12
T30	Bande cohésive tensoplus 8cm		Immobilisation		Tensoplus			1	1	1	1	1	1	1
XU1	Couverture survie		Protection froid					1	1	1	1	1	1	1

* Antinaupathique à choisir éventuellement selon sensibilité individuelle.

** Facultatif selon équipement autorisé. Pour les courses en solitaire, remplacer par 2 miroirs 10x10cm minimum.

La notice du produit donne les informations de référence. Vérifier date de péremption, quantités et état de chaque produit avant toute compétition.

Il est recommandé de vérifier la légalité des produits de la pharmacie au regard de la liste des interdictions médicamenteuses selon les publications semestrielles de l'Agence Mondiale Antidopage.

Les compétiteurs ayant des antécédents (allergies, asthme ou tout autre pathologie) doivent en avvertir la direction médicale de la course. Si la ou les pathologies présentés avec une participation à la compétition, ils doivent se munir du traitement adapté à leur cas, en quantité suffisante, et en informer la direction médicale.

Il est vivement recommandé de n'utiliser l'ensemble de ces produits que sur les conseils d'un médecin à distance.

D.12. COMBINAISON DE SURVIE

Pour les courses RSO 1, 2 et 3, une combinaison de protection thermique par membre d'équipage doit être à bord garantissant une isolation thermique de 0.75 Clo en immersion sans contrainte de porter des sous-vêtements polaires particuliers.

D.13. MOUILLAGES

D.13.1. Mouillage principal « lourd » ANNEXE « FB3-AX08/H » et « FB3-AX13 »

Le mouillage lourd doit avoir les spécifications suivantes :

- Ancre dite de 12 kg (réf. Plastimo n° 40 10 44)
- De la chaîne \varnothing 8 mm, de longueur supérieure à **10 mètres**, en un seul tenant et une manille de **10 mm**
- **35 mètres de câblot \varnothing 14 mm** minimum (tolérance de mesure plus ou moins 5cm)
- Un sac adapté est imposé (ANNEXE FB3-AX13), il permet le plombage du mouillage à l'emplacement prévu (ANNEXE FB3-AX08/H)
- L'ancre, la chaîne et le câblot sont plombés séparément
- Le poids de l'ancre et de sa chaîne doit être compris entre **25 et 26 kg**.

Toute utilisation en course du mouillage principal « lourd » doit donner lieu à une déclaration à l'arrivée.

D.13.2. Mouillage « léger »

Le mouillage léger est constitué :

- D'une ancre,
- De la chaîne,
- Du cordage de nature, diamètre et longueur libre.

L'ancre et la chaîne ne doivent pas peser moins de 9,5 kg. Le mouillage léger est obligatoire à bord ~~mais non plombé et ce quelle que soit la catégorie RSO de l'épreuve.~~ **Lors des courses de catégorie RSO 1, il doit être fixé et plombé dans le même sac que le mouillage lourd (ANNEXE « FB3-AX08/H »).**

Toute utilisation en course du mouillage « léger » doit donner lieu à une déclaration à l'arrivée.

D.14. MATERIEL DE SECURITE

 Désignation	RSO	RCFB3/AX	Catégorie course RSO			plombs AX08/H
			3	2	1	
Matériel fixe :						
A l'extérieur :						
Numéro de voile sur le pont ou cagnard	4.01.2	AX09/D	1	1	1	
Numéro de voile de chaque côté du roof		AX09/D	x	x	x	
Nom du skipper sur le roof		AX09/D	x	x	x	
Marquages Bénéteau sur roof, étrave et tableau arrière		AX09/A	x	x	x	
Numéro de série		B.1.1.2 AX00/B	x	x	x	
Nom du bateau		B.1.1.3 AX09/D	x	x	x	
Pavillon Championnat de France		AX09/F	x	x	x	
Pavillon de course		AX09/F	x	x	x	
Feu de secours de proue (vert et rouge)	3.27.3	AX07/G	1	1	1	
Feu de secours de poupe (blanc)	3.27.3	D.8.3	1	1	1	
Filières non gainées et tendues	3.14.6.a	AX10/A/B/C/D	x	x	x	
Lignes de vies (2000 daN)	4.04	AX08/B et Bbis	x	x	x	
Compas de route	3.24.a		1	1	1	
Retenue(s) des éléments de porte	3.08.04b	D.3.3.2.	x	x	x	
Levier de pompe assuré par un bout	3.23.5		1	1	1	
Echelle de bain			1	1	1	
Radeau de survie	4.20.1	AX08/B/G	1	1	1	xx
Bouée de sauvetage modèle fer à cheval équipée	4.22.3 et 4	AX08/B	1	1(2en double)	1(2en double)	
+ perche type IOR	4.22.4		1	1	1	
Collier et ligne de récupération	4.22.7 et 8	AX08/B	1	1	1	
Couteau dans son étui le long de la barre	4.25		1	1	1	
Dans la mâture :						
Antenne VHF	3.29.13.b		1	1	1	
Feu tricolore de tête de mât	3.27.2	AX07/G	1	1	1	
Sac ou Conteneur étanche de survie :						
VHF portable + accus rech.	3.29.05	D.11	1	1	1	xx
Miroir de signalisation	4.21.e		1	1	1	
Lampe électrique étanche avec ampoule et piles de rechange	4.21.b		1	1	1	
Lampe à éclats étanche	4.21.d		1	1	1	
Couverture de survie			1/pers	1/pers	1/pers	
Feux rouges automatiques à main	4.23.1		4	4	4	
Fumigènes orange	4.23.1		2	2	2	
Sachets de fluorescéine			2	2	2	
Bâtons Cyalume			2	2	2	
Couteau			1	1	1	
Pharmacie		D.11	1	1	1	
Dans le bateau :						
Mouillage « lourd »	4.06	D.13.1 AX13+08/H	1	1	1	xxx

Mouillage « léger »	4.06	D.13.2	1	1	1	x (cat1)
Dessin « sécurité » affiché	4.12		1	1	1	
Mains courantes au plafond (goulottes)		dérogation	2	2	2	
VHF ICOM M605 + Micro extérieur		D.9.3.4	1	1	1	
AIS	3.29.13	D.9.3.4	1	1	1	
GPS	4.22.2.c		1	1	1	
Balise de détresse Sarsat Cospas	4.19	D.9.2 AX08/F	1	1	1	
Combinaison de Survie		D.12	1/personne	1/personne	1/personne	
Téléphone par satellite Iridium		D.9.3.6		1	1	
2 ^{ème} pilote		D.9.1.1			x	
Pompe de cale électrique			2	2	2	
Pompe de cale manuelle	3.23.1		2	2	2	
Levier de pompe assuré par un bout	3.23.5		1	1	1	
Couteau dans son étui accessible de la descente	4.25		1	1	1	
Extincteurs type 89B	4.05.2	AX08/A	2	2	2	xx
Pinoches de taille approprié	4.03		6	6	6	
Trousse d'urgence (sur la goulotte bâbord)		AX60/A/B	1	1	1	
Couverture anti feu (sur la goulotte tribord)	4.05.1		1	1	1	
Seau WC	3.18		1	1	1	
Bannette		AX08/C	2	2	2	xx
Batterie (moteur+2 servitudes)		D.8.1	3	3	3	xxx
Jerrican Gazoil 20L		AX08/G			1	x
Jerrican d'eau de survie 10L avec 9L d'eau douce	3.21.3		1	1	1	xx
Réserves de boisson 20L		D.15.3			5	xxxx
N° immatriculation lisible depuis le cockpit			x	x	x	
Réserves de flottabilité Plastimo		D.6/AX18	2	2	2	xxxx
Mousses de flottabilité avant		D.6/AX18	x	x	x	
Matériel Mobile :						
Gilet de sauvetage	5.01.1		1 par personne	1 par pers + 1	1 par pers + 1	
Harnais compatible avec gilet	5.02.1		1 par personne	1 par personne	1 par personne	
Cartouche de gaz + tête de percussion par type de gilet	5.01.2		1/type de gilet	1/type de gilet	1/type de gilet	
longes avec indicateur de surcharge	5.02.3		1 par personne	1 par personne	1 par personne	
Feux à éclats ou Flash Light	4.07.b		2	2	3	
Balise personnelle PLB / personne		D.9.2		1	1	
Balise AIS / personne	4.22.1b	D.9.2	1	1	1	
VHF Portable Table à carte		D.9.3.4	1	1	1	
Antenne VHF de secours	3.29.01		1	1	1	
Pharmacie	4.08	AX60/C/Cbis	1	1	1	
Tourmentin de couleur vive	4.26		1	1	1	
Pavillons National, N et C, courtoisie			3	4	4	
Boule de mouillage	4.09		1	1	1	
Cône de navigation	4.09		1	1	1	
Réfecteur radar	4.10.1		1	1	1	
Corne de brune	4.09		1	1	1	
Lampe électrique étanche avec piles			1	1	1	
Projecteur de recherche alimentation 12V	4.07.a		1	1	1	
Absorbeur hydrocarbure			1	1	1	
Pièces de rechange et outillages compris scie à métaux + 5 lames	4.16		1	1	1	
Seau rigide avec cordage	3.23.1.a		2	2	2	
Masque de plongée			1	1	1	
Compas de relèvement	3.24.b		1	1	1	

Pompe de secours (Rule 3700 équipée de 2 pinces crocodile 25A et 3M de tuyau de refoulement de diamètre intérieur 38MM)	4.30.1		1	1	1
Réchaud à gaz	3.20.1	D.3.3.4	1	1	1
Manuel de premier secours	4.08		1	1	1
Règle de navigation	4.11		1	1	1
Cartes marines papiers, Instructions Nautiques et Livre des Feux des zones fréquentées	4.11		x	x	x
Annuaire des marées et Journal de bord (format numérique)					
RIPAM					

D.15. RESERVES DE BOISSONS

D.15.1. Eau potable de secours

Un jerrican de 10L, sans robinet, muni d'un cordage, rempli de 9 litres d'eau douce est obligatoire à bord et plombé (fermeture et emplacement) à l'emplacement prévu à tribord de la tête de quille ([ANNEXE « FB3-AX08/A et H »](#)). Ce jerrican doit être marqué « SURVIE » avec le n° de voile et le nom du bateau.

D.15.2. Réserves de boissons mobiles

Il est autorisé à bord des boissons et/ou aliments liquides dans les limites suivantes :

- Pour les épreuves de catégorie RSO 1 en solitaire : volume inférieur ou égal à 15 litres ;
- Pour les épreuves de catégorie RSO 1 en double : volume inférieur ou égal à 50 litres ;
- Pour les courses de catégories RSO 2, 3 et 4, les volumes de boissons sont libres mais comptabilisés dans la pesée des poids embarqués.

La Classe Figaro Bénéteau invite ses adhérents à utiliser des contenants réutilisables.

D.15.3. Réserves de boissons fixes

Pour les courses de catégorie RSO 1, 5 jerricans rigides alimentaires de 20 L chacun sont obligatoires. Ils doivent être remplis au départ et plombés à l'emplacement prévu, répartis symétriquement à bâbord et tribord de la tête de quille ([ANNEXE « FB3-AX08/A et H »](#)).

D.16. DIVERS ALIMENTATION

- Il est autorisé d'embarquer de la nourriture pour le jour du départ après l'heure de mise en configuration course. Cette nourriture doit être en quantité raisonnable et adaptée aux besoins de l'équipage pour la journée du départ.
- 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.

Sont autorisés sans être comptés dans les volumes ci-dessus uniquement et strictement les éléments suivants : une casserole ou un autocuiseur de volume inférieur à 5 litres, une bouilloire de volume inférieur à 5 litres, une gourde alimentaire isotherme étanche par personne de volume inférieur à 1,5 l, une boîte alimentaire étanche par personne de volume inférieur à 1,5 l.

CHAPITRE E – APPENDICES

Généralités

Modalités de contrôle

Lors d'un contrôle de quille, des safrans, des foils, il appartient au skipper de présenter ou de faire présenter le bateau concerné de telle façon que tous les gabarits puissent être mis en place.

En particulier pour l'ensemble voile de quille / bulbe, la mise en place du gabarit D (Voir ANNEXE « FB3-AX04/B »), lorsque le bateau est posé sur ber, nécessite un espace de minimum 20 cm sous le bulbe.

E.1. VOILE DE QUILLE ET BULBE

Le plan de référence de l'ensemble Voile de quille / Bulbe est donné dans l'ANNEXE « FB3-AX04/E ».

E.1.1. Surface du voile de quille et du bulbe

Un ragréage de surface ~~utilisant un enduit époxy non chargé~~ est autorisé sur le voile de quille et le bulbe, tout en respectant :

- i. Les formes des dessins produits par le Chantier Bénéteau ;
- ii. Les contrôles réalisés avec les gabarits ;
- iii. La géométrie spatiale de la position du lest (voile de quille + bulbe) ;
- iv. Le voile de quille se limite à la partie métallique de cet élément.

Une peinture peut être appliquée après ragréage.

On entend par ragréage de surface que l'épaisseur d'enduit appliqué ne doit pas excéder une épaisseur de 1mm en tout point des surfaces traitées.

Toute opération de ragréage réalisée ne doit pas endommager la protection anticorrosion (Sablage / métallisation 80 à 100 microns sur le voile de quille / primaire, enduit, peinture « International ») appliquée lors de la fabrication de l'ensemble voile de quille / bulbe par le fondeur (Fonderie LEMER).

Il est rappelé que l'ensemble « voile de quille / bulbe » est indissociable.

Si cette opération de ragréage est réalisée, elle doit être déclarée dans le PB (voir RCFB3 A.6).

E.1.2. Opérations de déplombage et déquillage

Le bateau est livré avec sa quille équipée d'un système de plombage au niveau des boulons.

Si aucun mesureur n'est disponible lors des opérations de dépose de la quille, un adhérent de la CFB pourra être mandaté par la CFB. Il rendra un rapport avec photos à l'appui au secrétariat de la CFB.

Les opérations de déquillage/requillage imposent une pesée réalisée en utilisant le peson de la CFB.

Ces opérations de déquillage/requillage doivent être réalisées conformément au PB (RCFB3A.6). La présence d'un mesureur de la classe est obligatoire pour le requillage.

Toute modification dont le but serait de modifier le tirant d'eau est interdite.

Le mode opératoire des opérations de déquillage/requillage est décrit dans les ANNEXES « FB3-AX04/F/G ».

E.1.3. Géométrie du voile de quille

Les formes du voile de quille (sections A et B) sont contrôlées avec les gabarits A & B (**ANNEXES « FB3-AX04/A »**) qui définissent les courbes qui relient l'avant et l'arrière du voile à la coque et au bulbe dans le plan longitudinal.

Sur demande du skipper ou du propriétaire, le fichier de découpe des gabarits est disponible auprès de la CFB.

a) Épaisseur minimale

- Les gabarits A et B ci-dessus définis par le dessin « Gabarits minimum de jauge de quille » donnent les épaisseurs minimales du voile et les profils définis par l'architecte (**ANNEXE « FB3-AX04/A »**).

- 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 **œuvres vives** que et le bord de fuite, ne doit pas montrer de creux supérieur à 2mm.

- Le bord de fuite du voile de quille doit conserver sur toute sa longueur une épaisseur constante jusqu'à la liaison avec la coque telle que défini dans l'**ANNEXE « FB3-AX04/E »**.

b) Épaisseur maximale

Pour tenir compte des conditions de fabrication, il est accepté une tolérance de **2 mm** de chaque côté du voile de quille 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 de Jauge (CJ) ou les mesureurs de la CFB 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) Note complémentaire

Il est interdit d'alléger de quelque manière que ce soit le voile de quille, le bulbe.

Il est interdit de ré-usiner le voile de quille, même en respectant l'ensemble de la géométrie définie ci-dessus (RCFB3 E.1.2).

E.1.4. Géométrie du bulbe

Se conformer au **RCFB3 E « Généralités »** et à la « **note complémentaire E.1.2.d** » ci-dessus.

Les formes du bulbe sont contrôlées par les gabarits C, D et E des dessins joints en **ANNEXE « FB3-AX04/B »**.

E.1.5. Position de l'ensemble voile de quille/bulbe et Masses des éléments

Les caractéristiques sont définies dans les **ANNEXES « FB3-AX04/C et D »**.

E.2. APPAREIL A GOUVERNER (technologie, safrans et éléments connexes)

Le numéro de série de chaque safran est gravé sur la mèche et sera reporté dans le PB du bateau (RCFB3 A.6).

a) Le plan de référence des safrans, y compris la nomenclature, sont décrits dans l'**ANNEXE « FB3-AX02/A »**.

- b) Le plan de référence du système de commande des safrans est décrit dans l'ANNEXE « FB3-AX02/B ». Il est autorisé d'utiliser une des vis de réglage de hauteur de la barre sur le carré pour réaliser une butée de relevage de barre. Il est autorisé de rajouter un chapeau d'étanchéité sur le carré de barre. **Il est autorisé de rajouter un système de réglage du parallélisme des safrans.**

Il est interdit d'appliquer une peinture ou tous autres produits projetés quel qu'ils soient sur les safrans.

Toutefois, il est autorisé de ragréer et d'appliquer une peinture tout le long du bord d'attaque sur une largeur maximale de 100 mm répartie symétriquement soit 50 mm maximum sur chaque face.

Il est autorisé de poncer les safrans au grain 800, 1000, 1200 uniquement, afin de diminuer leur rugosité micro-géométrique.

La référence des soufflets de safrans est laissée libre.

E.2.1. Butée de barre

Les estropes de butée de barre sont définies et dimensionnées dans l'ANNEXE « FB3-AX02/F ».

E.2.2. Formes et géométrie des safrans

L'ensemble des données dimensionnelles relatives à ce paragraphe sont incorporées dans les ANNEXES « FB3-AX02/C et D ».

E.2.3. Modifications de structure

Toute modification de structure des safrans et des mèches et des systèmes connexes à ces équipements **est interdite**.

E.2.4. Position spatiale des Safrans

L'ensemble des données dimensionnelles relatives à ce paragraphe sont incorporées dans les ANNEXES « FB3-AX02/E ».

E.2.5. Bague de mèche

L'ajustage entre la surface extérieure de la coque et le dessus de la pelle de safran **est interdit**.

Une entretoise montée en usine (Référence Bénéteau 199612), assure l'ajustage nécessaire au bon fonctionnement en rotation des safrans.

Cette entretoise ne pourra être remplacée que par un élément équivalent.

E.2.6. Poids des safrans (pelle + mèche)

Le poids d'un safran est de **14.8 kg +/- 0.4 kg**.

E.3. LES FOILS

E.3.1. La nomenclature de l'équipement des foils est décrite en dans les ANNEXES « FB3-AX03/A/B /C/D ».

Seuls l'accastillage et les bouts de manœuvre peuvent être éventuellement remplacés en course.

E.3.2. La position, la nature et le mode de fixation de l'accastillage liés au réglage et au mouvement de sortie et de rentrée des foils ne doivent **pas** être modifiés.

E.3.3. Les foils livrés par le chantier ont un numéro de série, ils sont appairés et transcrits dans le Passeport Bateau (PB) (**RCFB3 A.6**). Tout changement, remplacement et/ou modification doit être réalisé avec l'accord préalable de la CFB.

E.3.4. Les cales ainsi que les rotules de cales pour les paliers intérieurs et extérieurs de foils sont définies par le Chantier Bénéteau. Aucune modification de ces pièces dans la nature des matériaux et/ou dans la géométrie des pièces et/ou la rugosité micro-géométriques des surfaces n'est autorisée. La nomenclature de ces pièces mécaniques est présentée en **ANNEXES « FB3-AX03/C et D »**.

E.3.5. Il est autorisé :

- D'appliquer un revêtement lubrifiant sur les surfaces de translation des foils.
- **De poncer les foils au grain 800, 1000, 1200 uniquement**, afin de diminuer leur rugosité micro-géométrique.
- D'appliquer un film adhésif sur la partie active des foils, à condition que les profils soient toujours dans les tolérances (vérification avec les gabarits utilisés par la CFB).

E.3.6. Formes et masses des foils

Se référer aux ANNEXES « FB3-AX03/E et F ».

La masse d'un foil non équipé est de 36.7kg +/-0.8kg, elle correspond aux pesées chez MULTIPLAST après peinture.

E.3.7. Position des foils

La position transversale et longitudinale est précisée dans les **ANNEXES « FB3-AX03/G et H »**.

Foils en position « non déployée » :

Les tensions sur le palan de commande permettant de manipuler la rentée de chaque foil doivent se traduire par une position finale de chaque foil en butée sur les pièces d'accastillage intérieures.

Lorsque cette position est atteinte pour chaque foil, une marque de jauge (Trait de 5mm de large réalisé au feutre noir indélébile) est dessinée sur l'extrados de chaque foil.

Lorsque le foil est « non déployé » cette marque doit être confondue avec la cale de guidage extérieure.

Contrôle de l'incidence et de la position longitudinale de chaque foil :

Le contrôle de l'incidence et de la position longitudinale de chaque foil est réalisé en utilisant un « calibre triple » comme définie dans l'**ANNEXE « FB3-AX03/I »**.

E.3.11. Modifications de structure (ISO 12215-9)

Toute modification de structure est **interdite**.

E.4. ARBRE D'HELICE, CHAISE D'ARBRE, CARENAGE d'ARBRE d'HELICE

E.4.1. Les travaux éventuels autorisés sur la pièce de carénage de l'arbre d'hélice et de la chaise d'arbre, ainsi que les liaisons sur la coque sont définies en D.1.1-1 (h) (i).

E.4.2. La position de la chaise d'arbre et du carénage de la ligne d'arbre sont définies par deux cotes de positionnement par rapport à la coque suivant l'**ANNEXE « FB3-AX06/B »**.

E.4.3. Il est interdit de modifier les caractéristiques dimensionnelles de l'arbre, ainsi que la nuance de son matériau (Inox 316L).

CHAPITRE F – GREEMENT

Généralités

Il est interdit d'intervenir sur le mât, les barres de flèches, l'ensemble de l'accastillage de mât et de la bôme, et le bout-dehors dans le but d'alléger ces équipements afin d'atteindre les masses minimales imposées par les RCFB3.

Il est autorisé d'installer des équipements de protection afin d'éviter le ragage des voiles sur le gréement ou d'éviter que des voiles soient endommagées par des contacts mécaniques répétés avec les éléments du gréement. Ces équipements installés à la discrétion des skippers ne doivent en aucun cas assurer une autre fonction que celle décrite ci-dessus.

Il est autorisé :

- de caler le point fixe de la drisse de GV,
- d'installer des carénages aérodynamiques sur le support des répéteurs de mât NKE.

F.1. GENERALITES

Le mât et la bôme sont exclusivement fournis par la société **SPARCRAFT**. Leurs nomenclatures sont données dans les **ANNEXES « FB3-AX05/A/A bis/B/C/D »**.

Le mât, la bôme, les barres de flèche et le bout-dehors ne peuvent être remplacés que par des articles de même référence.

F.2. LE MÂT

- Le mât doit reposer sur la platine assemblée lors de la construction du bateau et dont l'emplacement ne doit pas être modifié.
- Le réglage du mât par la modification de la tension des différents câbles est autorisé lorsque le bateau est en course.
- La décoration du mât, de la bôme et du bout-dehors est autorisée exclusivement en utilisant des films adhésifs.
- La masse du mât, entièrement équipé, doit être relevée avant la sortie du chantier Bénéteau :

1. Complètement accastillé et prêt à être gréé.
2. Drisses retirées et remplacées par des messagers de diamètre de 4 mm maximum.

	Minimum	Maximum
Masse du mât	91,10 kg	95,50 kg

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

F.2.3. Bataques

Leur nomenclature est décrite dans les **ANNEXES « FB3-AX05/F et G »**.

Les diamètres et matériaux des dormants et courants de bataques ne peuvent pas être modifiés.

F.2.4. Gréement dormant

Ces pièces sont fournies par SPARCRAFT. 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 « FB3-AX05/E »**.

La partie du gréement en « Rod » utilisée, doit impérativement être conforme à la nomenclature de gréement décrite en **ANNEXE « FB3-AX05/E »**.

La longueur de l'étai avant est la distance entre le point d'intersection de l'axe longitudinal de l'étai avec la face avant du mât et le centre de l'axe servant à fixer la chape sur la cadène d'étai doit être conforme aux valeurs ci-dessous.

Longueur de l'étai avant :

Minimum : **13,220 m**

Maximum : **13,280 m**

La cadène d'étai est fournie par le Constructeur Bénéteau.

Sa position géométrique sur la coque est définie par les plans du Constructeur Bénéteau.

F.3. LA BÔME

Les longueurs et les diamètres de « Loop » et de « bushing » sont laissés libres. Il est autorisé de modifier les fixations rivets pop d'origine par de la visserie inox. Le palan de bordure est libre.

F.4. LE BOUT-DEHORS (**ANNEXE « FB3-AX01/I »**)

F.4.1. Les matériaux et la composition du bout dehors doivent être conformes aux plans de l'architecte.

Il est autorisé de rajouter une latte ou un système similaire à l'extrémité du bout dehors dans le seul but de parer l'écoute de spinnaker. Il est autorisé d'ajouter une seconde "tackline" avec un second anneau de friction pour faciliter les manœuvres de spinnaker.

CHAPITRE G – VOILES

G.1. MESURAGE ET CERTIFICATION

G.1.1. Certification

Pour courir, chaque voile doit être mesurée, signée et datée par un mesureur de la CFB. Les mesures et les copies des vignettes seront retranscrites dans le PB.

G.1.2. Les voiles doivent être conformes aux RCFB3 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.

G.1.4. Un seul jeu de voiles est autorisé par régata. **Ces voiles doivent être conformes au présent chapitre G des RCFB3.** Pour les épreuves de catégorie RSO 1, un deuxième spi d'occasion A2 est autorisé. Dans tous les cas, les voiles doivent être déclarées avant le début de chaque régata.

~~Pour 2020, le~~ Un jeu de voiles complet est obligatoirement composé de :

- une grande voile,
- un génois J2,
- ~~un solent J3,~~
- un gennaker,
- un spinnaker A2,
- un spinnaker A4,
- et un tourmentin.

Les voiles doivent rester à bord toute la durée de la régata sauf en cas de réparation(s) ou de remplacement(s), il est cependant autorisé de les débarquer ponctuellement sur le ponton pour faciliter leur pliage.

G.1.5. 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 CFB 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, **ou ayant été utilisée sur moins de 3 épreuves du calendrier de la CFB.**

G.1.6. 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 CFB 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, **ou ayant été utilisée sur au moins 3 épreuves du calendrier de la CFB.**

G.1.7. Limitation 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 CFB. Cependant, certaines épreuves peuvent être hors quota et ne sont donc pas soumises à ces restrictions.

Le quota de voiles **pour la saison 2021** est limité à :

1 jeu de voile complet + 1 vignette spi A2 ou foc J2 **ou gennaker**

+ 1 jeu de voile complet pour la Transat AG2R La Mondiale 2020 **en double (TED)**. Ce jeu de voile, s'il est neuf, ne peut être utilisé à une épreuve du championnat de France élite de course au large. Pour l'année 2021, la Sardinha Cup et la Rolex Fastnet Race sont hors quota.

Les seules voiles autorisées en course sont celles dont le numéro de vignette est reporté par le concurrent sur sa déclaration de voile qui 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.

G.1.8. Réparation des voiles

Les voiles peuvent être réparées, 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 présent chapitre G des RCFB3.

G.2. FABRICATION DES VOILES

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

La construction des voiles doit être telle que « **la voile soit souple** ».

G.2.2. Notifications pour les matériaux de fabrication des voiles

A l'exception des Fibres de Carbone et des Fibres PBO, tous les autres types de fibres sont autorisés.

La CFB se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

G.2.3. Type de fabrication

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

- Assemblage de panneaux plans, les panneaux étant composés de Tissés (Trame et Chaîne à 90°) ou Couche de multi filaments, et/ou/sans, Films, Grilles, Fils de renforts. (Dans la limite d'un travail accompli conformément aux règles de l'art) ;
- Tous types de Membranes composées de Tissés (Trame et chaîne à 90°) ou couches de Multi filaments, et/ou /sans, film, fils, grilles de renforts ;
- L'utilisation de matériaux à base filamentaire sous forme de Membranes ou par assemblage de panneaux.

G2.4. Prescriptions générales

L'utilisation de matériaux métalliques contenant plus de 0.8% de Titane est interdite.

Les nerfs de chute, de bordure et de guindant sont autorisés sur toutes les voiles et libres de construction.

Les voiles de gros temps doivent être conformes aux RSO éventuellement modifiées par les RCFB3.

Les accessoires de finition doivent être des produits standards du commerce et de qualité courante.

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 (laboratoire **IFTH**, 69130 ECULLY).

De manière générale, tout procédé de fabrication des voiles autres que ceux détaillés dans ces RCFB3 et non validé préalablement par la CFB sera refusé.

Les définitions ci-après utilisées dans ces RCFB3 se réfèrent aux Règles pour Équipements des Voiliers (REV) : « **PARTIE 2 DEFINITIONS / G.1.4 Construction des Voiles (page 23)** ».

G.3. GRAND-VOILE (Annexe « FB3-AX11/A » : GRAND-VOILE)

G.3.1. Définition des points caractéristiques de la grand-voile (drisse, écoute, amure)

L'identification de ces 3 points est définie par les règles REV (G.4.1, G.4.2, G.4.3).

Les règles C.4.7 et F.2.2(b) des REV sont supprimées pour l'identification de la marque supérieure du mât et remplacées par le texte suivant :

La marque limite supérieure pour l'établissement de la Grand-voile sur le mât est une limite mécanique assemblée à demeure lors de la fabrication du mât par SPARTCRAFT.

Il s'agit d'une butée mécanique vissée sur le tube du mât, et en appui sur la fin de la ralingue rapportée.

Le point de drisse tel qu'il est défini par les REV (G.4.2 (a)) ne peut pas se situer, par quelque artifice que ce soit, au-dessus de la face inférieure de la butée décrite ci-dessus.

La valeur « P » dont il est fait état dans ces RCFB3 est la distance entre la face inférieure de la butée décrite ci-dessus et l'intersection du prolongement de la face supérieure de la bôme dans sa position perpendiculaire au mat et la face arrière du mât. La distance entre ces deux limites est de 12.650 m.

G.3.2. Construction

Les paragraphes G1 et G2 des RCFB3 s'appliquent à cette voile.

(a) La voile peut avoir au maximum 6 lattes qui doivent coulisser dans des goussets :

- Les lattes doivent être d'un seul tenant.
- Les lattes contenant du carbone sont interdites.
- Les lattes peuvent être à inertie variable.

(b) Les éléments suivants sont autorisés : coutures, colles, rubans, vis, boulons, œillets d'angle, renforts pour les lattes, élastiques de poche à lattes, embouts de poche à lattes, nerfs de chute, bordure, guindant.

(c) Les taquets ou fixation « velcro » avec rabats et fermetures, protection contre le ragage, bandes indicatrices de la forme de voile, penons sont autorisés.

G.3.2.1. Ris

Trois bandes de ris doivent être installées. Les hauteurs des bandes de ris sont :

- $h_1 = 11.05 \text{ m} \pm 0.1 \text{ m}$
- $h_2 = 8.45 \text{ m} \pm 0.1 \text{ m}$
- $h_3 = 6.325 \text{ m} \pm 0.1 \text{ m}$

Ces trois mesures h_1 , h_2 et h_3 sont prises le long du guindant de la grand-voile depuis le point de drisse, tel que défini dans la règle H.5.1 (e) des REV.

Le Cunningham est autorisé. La mise en place d'un ris de fond est interdite.

G.3.2.2. Fenêtres

Deux fenêtres transparentes sont autorisées en matériau libre et n'excédant pas une surface totale de $0,80 \text{ m}^2$.

G.3.2.3. Bordure

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

G.3.2.4 Carénage de bordure de la grand-voile.

Il est interdit d'ajouter toute sorte de carénage rigide et/ou en tissu dans un plan quelconque, horizontal, vertical, par rapport à la bôme.

G.3.2.5 Carénage du bord d'attaque de la voile, éventuellement y compris le tube de mât

L'ajout de carénages en matériaux quels qu'ils soient, qui améliorent les performances aérodynamiques (ou qui diminuent les turbulences) au niveau de la transition mât/voile est interdit.

G.3.2.6 Aérodynamisme de la tête de la grand-voile.

Il est interdit d'ajouter toute sorte de carénage (rigide et/ou en tissu) dans un plan quelconque, horizontal, vertical par rapport à la ligne théorique entre le **point de drisse** du guindant et l'intersection de la chute et de la tête. Il est rappelé que la grand-voile doit être une « **voile souple** » comme définie dans le RCFB3 G.2.1.

Elle ne peut pas intégrer des matériaux rigides sauf dans une surface de la grand-voile, délimitée par un cercle de 152 mm de rayon autour du point de drisse.

Les équipements standards utilisés pour le montage des lattes sont autorisés.

G.3.3. Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles de la grand-voile sont précisées dans l'annexe « **FB3-AX11/A** » : **Grand-Voile**.

G.3.4. Drisse de Grand-Voile et liaison du guindant de grand-voile au mât

Un système type palan à deux brins est obligatoire pour la drisse de Grand-Voile.

A cet effet seule la manille de mouflage Wichard d'origine (référence Wichard 11604) est autorisée.

Une ralingue textile ou des chariots à friction peuvent être utilisés pour assurer la liaison mécanique entre la grand-voile et le mât.

G.3.5. Emblème, numéros de voile et décoration

G.3.5.1. L'emblème de la CFB doit être posé conformément au dessin de « **FB3-AX09/B/E** ». Il est de couleur rouge par défaut. Pour les voiles neuves, l'emblème de couleur blanche est autorisé.

G.3.5.2. Les numéros de voile doivent être implantés et respecter les dimensions conformément au descriptif défini dans l'ANNEXE « **FB3-AX09/B/E** ».

G.3.5.3. Décoration

La décoration de la grand-voile est libre tout en respectant l'annexe « FB3-AX09/B ».

G.4. VOILE D'AVANT : GENOIS « J2 », ~~SOLENT « J3 »~~

Les paragraphes G1 et G2 des RCFB3 s'appliquent à cette voile.

Ces voiles d'avant doivent être envoyées exclusivement sur l'étau frappé sur la cadène d'étrave (modification la RCV 54).

~~Ces voiles doivent être endraillées sur l'étau, en utilisant l'étau creux HARKEN livré avec les FB3.~~

G.4.1. Construction du Géois « J2 » (ANNEXE « FB3-AX11/3 » : FOC J2)

G.4.1.1. Ris

Un ris est obligatoire à au moins 1150 mm du point d'amure sur le guindant. Au-delà, des œillets ou des sangles doivent être posés sur le guindant, espacés entre eux et du ris de 1000 mm au maximum. Le tuff luff est supprimé. Le système d'accroche du génois sur l'étau est libre, excepté un fourreau avec zip. Le système de prise de ris est également libre.

Les Cuninghams sont autorisés en respectant la règle D.3.2. des RCFB3.

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

G.4.1.2. Fenêtres

3 fenêtres pour penons sont autorisées, en matériau transparent libre ; de longueur maximale 400 mm et largeur maximale 300 mm chacune.

G.4.1.3 Lattes et leurs positions

3 lattes de 1200 mm maximum sont autorisées sur la chute, en plus de la latte forcée. Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.4.1.4. Publicité

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 comme défini dans l'ANNEXE « FB3-AX09/C ».

G.4.1.5 Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles du J2 sont précisées dans l'annexe « FB3-AX11/B »: FOC J2.

~~**G.4.2. Construction du Solent « J3 » (ANNEXE « FB3 AX11/C » : FOC J3)**~~

~~**G.4.2.2. Ris**~~

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

~~**G.4.2.3. Fenêtres**~~

~~3 fenêtres pour penons sont autorisées, en matériau transparent libre ; de longueur maximale 400 mm et largeur maximale 300 mm chacune.~~

~~**G.4.2.4. Dimensions générales des lattes et leurs positions**~~

~~4 lattes au maximum sont autorisées sur la chute, dont au maximum une latte forcée. Les lattes comprenant du carbone sont interdites.~~

~~**G.4.2.5. Publicité**~~

~~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 comme le définit l'ANNEXE « FB3-AX09/C ».~~

G.5. VOILE DE GROS TEMPS : TOURMENTIN

Cette annexe reprend les dispositions du chapitre 4.26.1 des RSO soit ~~8-0~~ **7.6** m² maximum et un guindant de 8 mètres maximal, avec les prescriptions supplémentaires ci-dessous :

- Matériau : seuls les matériaux tissés (Trame et Chaîne à 90°) en fibres polyester sont autorisés pour le corps de la voile et des renforts,
- Le tourmentin doit être de couleur vive,
- Des œillets **ou des sangles** doivent être posés sur le guindant, espacés entre eux et du point d'amure pour le premier œillet de 1000 mm au maximum,
- Les moyens d'attache doivent être assemblés en permanence sur la voile, prêts à l'emploi,
- Les lattes sont interdites,
- La largeur de la tête ne doit pas excéder 100 mm.

G.6. GENNAKER (ANNEXE « FB3-AX11/D » : GENNAKER)

Les RCFB3 G1 et G2 s'appliquent à cette voile à l'exception de celles de la RCFB3 G.2.3 qui deviennent pour le Gennaker :

- Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plans, tri radial
- Les constructions qui comprennent des fibres ou filaments orientés sur mesure sont interdites.

G.6.1.1 Construction

Sur des échantillons (quel que soient leurs formes ou leur surfaces), prélevés dans n'importe quelle zone du Gennaker (hors renforts), les caractéristiques d'homogénéité, de densité, de répartition des fibres ainsi que les spécifications mécaniques doivent être globalement identiques.

Cette voile d'avant peut-être envoyée sur un étai volant ou un guindant libre, et amurée sur la cadène implantée à l'extrémité du bout dehors. L'étai volant doit être dans un matériau qui respecte les prescriptions G.2.2 des RCFB3. Cette voile peut utiliser un emmagasineur.

G.6.1.2 Dimensions générales et accastillage.

Le pourcentage de largeur à mi-hauteur est de 55 à 60%. Les lattes sont interdites.

3 fenêtres pour penons sont autorisées, en matériau transparent libre ; de longueur maximale 400 mm et largeur maximale 300 mm chacune.

G.6.1.3. Décoration

La décoration de cette voile est libre.

G.7. SPINNAKERS ASYMETRIQUES (ANNEXE « FB3-AX11/E »)

G.7.1. Matériaux

Seuls sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts les tissus en fibres polyester ou polyamide 6.6.

G.7.2. Largeur à mi-hauteur de la chute et du guindant

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

G.7.2.1. Spinnakers « A2 » & Spinnakers « A4 »

Les surfaces (SPA) maximales des spinnakers A2 et A4 sont les suivantes :

Spinnaker A2 : 115 m²

Spinnaker A4 : 80 m² avec un SLU maximal de 15 mètres.

La surface est calculée en utilisant la formule suivante :

$$SPA = ((SLU + SLE) / 2 * ((SFL + (4 * SHW)) / 5)) * 0,83$$

SLU = Longueur du Guindant

SLE = Longueur de la chute

SFL = Longueur de la bordure

SHW = Largeur à mi-hauteur (Guindant / Chute).

G.7.3. Sac à spinnaker

Seuls les sacs de spi avec un fond en tamis ne retenant pas l'eau sont autorisés.

G.7.4. Équipements

Sont autorisés :

- a) Les chaussettes à spinnaker ;
- b) Pour le spinnaker « A4 » un emmagasineur autre que celui du Gennaker est autorisé ; Un câble pouvant faire office d'étai volant est autorisé ;
- c) Une « retrieving line » est autorisée sur les spinnakers. Son diamètre et sa nature sont libres.

CHAPITRE H - REGLES CONCERNANT les EPREUVES officielles inscrites au calendrier de la CFB

Rappel

Identifications des entités qui gèrent ces épreuves :

- Autorité Organisatrice (RCV 89)
- Comité de course (RCV 90)/Jury (RCV 91)/Comité Technique (RCV 92) nommés par la FFVoile.
- Mesureur de la classe CFB (Accrédité par la Classe CFB)

Catégories d'épreuves RSO :

Les catégories RSO sont définies à l'adresse suivante :

https://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/reglementation/documents/RSO_2020_2021.pdf

La catégorie RSO applicable est précisée dans chaque avis de course :

- *Catégorie 0* : La Classe Figaro Bénéteau n'est pas concernée
- *Catégorie 1* : Exemples : Transatlantiques, les courses en solitaire au long cours
- *Catégorie 2* : Exemples : Solitaire du Figaro, Le Havre Allmer Cup
- *Catégorie 3* : Exemples : Tour de Bretagne, Solo Guy Cotten Concarneau, Solo Maître Coq
- *Catégorie 4* : Exemple : [Spi Ouest France](#)

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

H.1. ÉPREUVES

Les textes du chapitre H concernent exclusivement la gestion des épreuves conçues et inscrites au calendrier officiel de la CFB.

H.1.1. Types et identification des Épreuves

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 prévues,
- La catégorie RSO applicable,
- Le groupe correspondant à la convention liant l'Organisateur à la CFB.

Ces quatre items conditionnent ; les matériels, les équipements ainsi que leurs dispositions obligatoires et/ou autorisées, les plombages, les pénalités encourues en cas d'infraction à ces règles.

H.2. CONTROLES ET VERIFICATIONS DURANT LES EPREUVES

H.2.1. Définition des heures de contrôles

Les bateaux devront impérativement être en configuration de course, telle que décrite dans les RCFB3, 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.

Les vérifications des masses des équipements, matériels, vivres, boissons embarquées se feront au maximum 3 heures avant le signal d'avertissement ou 1h30 avant l'heure prévue par la Direction de Course, pour l'appareillage des bateaux.

H.2.2. Heure de mise en conformité

Après cette heure, seul le matériel suivant peut être débarqué :

- Le taud de Grand-Voile,
- Le taud de génois,
- Les pare-battages, **sauf 1 pare-battage foil modulable de Outils Océan (voir ANNEXE « FB3-AX13/B ») qui reste à bord pendant la durée de la course,**
- Les aussières,
- Un téléphone portable.

Après cette heure, seul le matériel suivant peut être embarqué :

- La nourriture solide du jour en quantité raisonnable et adaptée aux besoins de l'équipage pour le 1^{er} jour de course,
- Une clef USB ou un fichier papier d'un poids négligeable.

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 jury et ne seront pas diffusés. En cas de retard à terre, les bateaux doivent rester en configuration de course, 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.

Il ne peut pas être réalisé de carénage à partir de l'heure de mise en conformité.

H.2.3. Sortie d'eau

Durant une épreuve, toute sortie d'eau est interdite. En cas d'évènement exceptionnel (intervention majeure sur les œuvres vives) et après avis favorable du **Jury Comité Technique** (décision motivée et affichée sur le panneau officiel de l'épreuve), la mise à terre du bateau concerné sera autorisée.

~~Une durée de mise à terre doit être définie et affichée sur la décision du Jury. Cette durée tient compte du volume de réparation autorisé. En cas de dépassement du temps imparti, le Comité Technique doit en référer au Jury. Le Jury peut être amené à appliquer des pénalités.~~

Pendant la durée de la mise à terre, il est interdit d'intervenir sur des parties du bateau non concernées par la sortie d'eau. Le carénage de la coque est interdit durant la sortie de l'eau (sauf dans la zone connexe à la réparation). L'ensemble de ces opérations doit respecter les prescriptions précisées dans le PB (Passeport Bateau).

H.2.5. Contrôles des feux de navigation

Les contrôles de fonctionnement des feux de navigation (principaux et secours) seront réalisés avant le départ de l'épreuve.

H.3. PLOMBAGES

H.3.1. Plombages équipements

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 des éléments inamovibles (padeyes collées) du bateau attestent que ces équipements n'ont pas été déplacés durant la course. A la demande du skipper, la pose d'un plombage supplémentaire est autorisée.

Ce ou ces fils de plombage ne peuvent être rompus par le skipper que dans les cas énumérés ci-dessous :

- utilisation du mouillage « lourd » (ancre et/ou chaîne), dans ce cas le skipper devra informer le plus rapidement possible qu'il a rompu le ou les plombages liés à cet équipement.

Toute autre rupture de plomb accidentelle ou volontaire pendant une épreuve devra être signalée le plus rapidement possible au Comité de Course et/ou au Comité Technique avant d'avoir fini la course.

Après la fin de la course, le skipper déposera un rapport détaillé auprès du jury et cela dans le temps limite du dépôt des réclamations.

H.3.2. Arbre d'hélice Plombage moteur

Pour les courses en catégories 1, 2 et 3, l'arbre d'hélice (**ANNEXE « FB3-AX06/C »**) **OU l'écrou de blocage de la marche avant du moteur du FB3 (ANNEXE « FB3-AX06/D »**) doit être plombé.

H.3.2.1. Utilisation du moteur en marche arrière uniquement pour enlever des objets indésirables

L'utilisation du moteur en course est autorisé uniquement dans les conditions cumulatives suivantes :

- en marche arrière,
- et dans le seul but de retirer d'éventuels objets indésirables pris dans les appendices immergés.

Les conditions de recours à la présente dérogation devront faire l'objet du suivi restrictif de la procédure suivante :

- déclaration vers un bateau officiel avec accusé réception du message en début et fin de manœuvre,
- en cas d'impossibilité de contact d'un bateau officiel, déclaration vers l'un des concurrents les plus proches. Le cas échéant, il appartient au skipper d'en informer un bateau officiel dès que possible. En aucun cas, ces déclarations ne pourront être faites de façon réciproque entre deux concurrents.

Sont exclus des cas prévus par cet article et seront pénalisés, toute utilisation du moteur qui aurait pour effet volontairement ou involontairement de favoriser la progression vers la ligne d'arrivée ou de prendre un avantage par rapport aux autres concurrents.

H.4. POIDS EMBARQUES

Le ~~poids maximum~~ du matériel mobile embarqué est défini par tout matériel déplaçable ou non fixe. Un sac de dimensions et poids appropriés par voile sera exclu de la pesée. Un taud est considéré comme un sac à voile. **La nourriture et le matériel embarqués doivent être en adéquation avec la course à effectuer.**

Conditions : pesée à plat sur le ponton avec la balance ou à l'intérieur du bateau avec le peson de 50kg. En cas de mauvaises conditions météorologiques, techniques ou de pesée litigieuse : transfert à terre. Les skippers devront présenter au Comité Technique le matériel en un conditionnement simple, afin d'effectuer des pesages rapides.

Ne sont pas pesés :

- Toutes les voiles et leur sac
- 2 écoutes de voiles d'avant (à poste ou non)
- 2 jeux d'écoutes de spinnaker asymétriques et/ou gennaker
- La ou les combinaison(s) de survie
- La(les) tenue(s) de mer (une paire de bottes et un ciré complet par équipier)
- La porte de descente
- Les leviers de pompe à main
- La caméra fournie par l'organisation ou personnelle
- Le seau à usage de toilettes
- Le(s) panneau(x) solaire(s) amovible(s) éventuel(s)
- **Le réchaud à gaz et son support**
- **La pompe de secours**

H.4.1. Poids embarqués maximums autorisés :

- RSO 1 : libre (mais le matériel embarqué doit être en adéquation avec l'épreuve à réaliser)
- RSO 2 : solitaire : 100 kg ; double : 120 kg ; équipage : 150 kg
- RSO 3 : solitaire : 90 kg ; double : 110 kg ; équipage : 110 kg
- RSO 4 : solitaire : 80 kg ; double : 80 kg ; équipage : 80 kg

H.5. EQUIPEMENTS SPECIAUX FOURNIS

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.

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

Le poids de la caméra personnelle est limité à 1 kg. Ce poids inclut la caméra, le(s) support(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.

Lorsqu'un drone est embarqué, le poids de ce 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.

Lorsqu'une antenne « Open-Port » est obligatoire, elle doit être installée à l'intérieur du bateau par l'organisateur suivant ses prescriptions mais en respectant les RCFB3.

H.6. 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.7. INFRACTIONS AUX RCFB3 ET ANNEXES

H.7.1. Instruction de ces infractions

Les pénalités dont il est fait état dans les RCFB3 « H », sont des réponses à des infractions aux RCFB3, constatées durant une épreuve. Les infractions qui seraient constatées en dehors d'une épreuve relèvent du RCFB3 « I ».

En cas de constatation d'une infraction, le **Comité technique doit réclamer**.

Il revient au Jury de chaque épreuve d'instruire chaque cas conformément au RCV.

H.7.2. Pénalités, Annexes et/ou interprétations

H.7.2.1. Infractions ayant un effet direct sur une amélioration des performances :

- Modification intentionnelle de la coque, des safrans ou du gréement ou tout autre modification majeure : **disqualification** pour les courses déjà courues durant l'épreuve en cours. Pour ces cas intentionnels, le skipper sera convoqué devant une commission de discipline de la CFB3. Les sanctions peuvent aller jusqu'à l'exclusion définitive de la classe. Le rapport de la commission de discipline sera transmis à la FFV.
- Non-respect des dimensions prescrites des appendices ou des voiles : **30 minutes minimum** de pénalité.
- Pour les cas non intentionnels mineurs ou dus à une usure possible (RCV 64.3 a) : **15 minutes minimum** de pénalité.

H.7.2.2. Dépassement de masses embarquées

Lorsqu'une masse embarquée, identifiée dans ~~l'ANNEXE « FB3-AX15/A »~~, dépasse le maximum autorisé, la pénalité proposée sera de :

- **1 minute** 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 de course.
- **1 point** 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.7.2.3. Absence ou non-respect des poids correcteurs de coque

Disqualification pour les courses déjà courues dans l'épreuve en cours.

H.7.2.4. Non-respect de la limitation du nombre de voiles nouvelles

Disqualification pour les courses déjà courues dans l'épreuve en cours.

H.7.2.5. Modification d'accastillages ou d'accessoires

- **15 minutes minimum** de pénalité dans une course courue dans une épreuve de catégorie 1 ou 2,
- **15 minutes minimum** de pénalité dans une course courue dans une épreuve de catégorie 3 dont le classement se fait en temps,
- **15 % minimum** 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.

H.7.2.6. Remplacement, réparation ou perte d'une voile

Le coureur doit avertir par écrit le Comité Technique de la perte ou de la destruction ou **de la réparation d'une voile nécessitant une intervention extérieure** ou ~~d'une nécessité de réparation~~ et demander son accord pour le remplacement **ou la réparation de cette voile**.

H.7.2.6.1 Dans le cas où le coureur n'informerait pas le Comité Technique, ce dernier doit établir un rapport qu'il transmet au Jury (Procédure RCFB3 H.2. ci-dessus). La pénalité pour cette infraction ne doit pas être inférieure à **1 heure**.

H.7.2.6.2

~~H.7.2.7.~~ Dans le cas de la perte ou de la destruction d'une voile et que **Si** le coureur en a averti le Comité Technique et demandé **obtenu** son accord pour le remplacement, le coureur peut la remplacer par une voile d'occasion uniquement. Cette voile peut lui être prêtée par un autre coureur. **La pénalité est dans ce cas de :**

Pour les courses de catégorie RSO 1 : Suivant l'appréciation du jury, pénalité de **1 minute minimum** par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée ou de 10% minimum du nombre d'inscrits.

Pour les courses de catégories RSO 2, 3 et 4 : Suivant l'appréciation du jury, pénalité de **5 minutes minimum** par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée ou de 10% minimum du nombre d'inscrits.

Cette pénalité s'appliquera à la course (la manche ou l'étape) durant laquelle la voile a été perdue ou endommagée.

H.7.2.8. Assistance et communication

En cas de non-respect des règles d'assistance et de communication, notamment dans le cadre du non-respect de la charte de non routage, le coureur devra être disqualifié pour l'ensemble de l'épreuve concernée et sera convoqué devant une commission de discipline. Les sanctions peuvent aller jusqu'à l'exclusion définitive de la Classe. Le rapport de la commission de discipline sera transmis à la FFV.

H.7.2.9. Autres infractions

Des infractions avérées aux RCFB3, des annexes et interprétations, non prévues ci-dessus devront également donner lieu à l'application de la procédure H.7.2 ci-dessus.

La pénalité applicable par le Jury est de **1 minute minimum** par tranche de 100 milles si le classement est basé sur le temps ou une pénalité de 10 % minimum du nombre d'inscrits si le classement est par point.

H.7.3. Rupture(s) de plomb et absence de plomb

H.7.3.1. Pénalités pour infraction à la RCFB3 / H.3.1.(équipements embarqués)

Suivant l'appréciation du jury, pénalité de **2 minutes maximum** 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.7.3.2. Pénalités pour infraction à la RCFB3 / H.3.2. (~~Arbre d'hélice~~) (Plombage moteur)

Pour les courses de catégorie RSO 1 : Suivant l'appréciation du jury, pénalité de **1 minute minimum** par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée à la disqualification si le classement se fait en temps ou de 15% minimum du nombre d'inscrits à la disqualification pour la course concernée si classement se fait par points.

Pour les courses de catégories RSO 2, 3 et 4 : Suivant l'appréciation du jury, pénalité de **5 minutes minimum** par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la course concernée à la disqualification si classement en temps ou de 15% minimum du nombre d'inscrits à la disqualification pour la course concernée si classement par points-

Cette pénalité s'appliquera à la course (la manche ou l'étape) durant laquelle l'infraction a été constatée et devra être adaptée aux gains évalués pour cette infraction.

CHAPITRE I – INFRACTIONS AUX REGLES DE CLASSE, constatées en dehors des EPREUVES SPORTIVES

I.1 TRAITEMENT DE CES INFRACTIONS

En dehors des épreuves sportives, en cas d'infraction aux **procédures décrites dans le PB** et/ou aux **RCFB3** complétées par les **Annexes et les interprétations**, une instruction, telle que décrite ci-dessous, sera ouverte par la CFB.

Le contrôle de la conformité des FB3 est dévolue à la Commission Jauge (CJ).

Sa mission est de contrôler l'application des RCFB3, de répondre aux éventuelles demandes d'interprétation, de gérer les infractions éventuellement supposées aux RCFB3 en dehors des périodes de régates, de fournir la position technique officielle sur l'interprétation d'une ou plusieurs règles de classe à un Jury qui instruirait lors d'une régata.

La CJ peut rechercher tout avis et informations au sein de la CFB ou en dehors de celle-ci, afin de répondre aux chefs de mission qui lui sont impartis dans le cadre de sa mission.

Toutefois la CJ ne peut pas faire appel à un sachant qui aurait un potentiel conflit d'intérêt dans le dossier qu'elle instruit.

Pour les infractions mineures, la CJ est habilitée à instruire techniquement. Elle rend sa décision au skipper ou au propriétaire ainsi qu'au Président et au Bureau de la CFB. Cette décision est publiée sur le site internet de la CFB.

En cas d'infraction majeure, ou **d'une tricherie avérée**, la CJ instruit et transmet son rapport circonstancié au Président de la CFB qui applique la procédure prévue dans les statuts de la CFB (**transmission à l'Autorité Nationale**).

Dans les deux cas la CJ suspend, à titre conservatoire, le certificat de conformité.

Dans le cas d'infraction mineure, la CJ redonne le certificat de conformité lorsque le litige est réglé.

Dans le cas d'infraction majeure, la CJ **attend le délibéré de l'instance nationale saisie**.

Fin des Règles de Classe