

PARTIE D
RÈGLES SPORTIVES DE L'ASSOCIATION
DE
CLASSE FIGAR'One
ÉDITION 2004

D – RÈGLES SPORTIVES

Principe fondamental :

« Toutes les règles énoncées dans la JAUGE de Classe FIGAR'One sont régies par le principe suivant :
La fourniture standard ne peut être modifiée sauf quand cela est précisé dans les présentes règles.
Tout ce qui n'est pas expressément précisé ou autorisé dans les mêmes règles est interdit ».

2.1. ÉPREUVES

2.1.1. TYPE D'ÉPREUVE

L'organisateur doit préciser dans l'avis de course le type de l'épreuve qu'il organise.

Le type d'épreuve conditionne les équipements et les armements autorisés et obligatoires, les plombages, les pénalités.

Les types d'épreuves sont répartis comme suit :

En double et/ou en équipage de 4 à 6 personnes.

A – Épreuve Type A :

Épreuve en double ou en équipage en plusieurs courses d'environ 150 à 700 milles nautiques.

B – Épreuve Type B :

Épreuve en double ou en équipage comportant au moins une course d'environ 100 à 200 milles nautiques, et des parcours côtiers et/ou tactiques.

C – Épreuve Type C :

Épreuve en double ou en équipage sur 3 ou 4 jours avec des parcours côtiers et/ou tactiques, et une course de nuit de plus de 60 milles nautiques, sauf décision de sécurité.

D – Épreuve Type D :

Epreuve transocéanique et épreuve avec étapes de plus de 1000 milles en double

E – Épreuve Type E :

E - Epreuve répondant aux règles du Championnat FFVoile de voile en Entreprise en équipage sur 1 à 4 jours avec des parcours côtiers et/ou tactiques. 5^{ème} Catégorie de navigation .

F – Épreuve Type F :

Epreuve en double ou en équipage sur 1 ou 4 jours avec des parcours côtiers et/ou tactiques. 4^{ème} ou 5^{ème} Catégorie de navigation

2.1.2. CONTRÔLES ET VÉRIFICATIONS AUX ÉPREUVES

Type d'épreuve

Les bateaux devront impérativement être en configuration de pesée, de contrôles et de vérifications, au plus tard trois heures avant le premier signal d'avertissement prévu dans le programme de l'Avis de course initial.

A.B.C.E.F.

En fonction des éventuelles modifications de celui-ci, sauf si le Comité de Course fixe expressément une nouvelle heure de départ, auquel cas ce qui précède s'applique, les bateaux devront rester en configuration de pesée et pourront être contrôlés jusqu'à deux heures avant le signal d'avertissement. En cas d'aperçu à terre, les bateaux doivent rester en configuration de pesée, et des contrôles peuvent être effectués à tout moment.

Le Comité de Course peut envoyer éventuellement un retard pour permettre à ces contrôles de se dérouler dans de bonnes conditions.

2.2. ÉQUIPEMENTS OBLIGATOIRES

2.2.1.

A.B.C.F.

Chaque voilier doit être armé, pour le nombre de personnes embarquées avec un minimum de 2 et un maximum de 6, en 2^{ème} catégorie de navigation des Affaires Maritimes Françaises, ou l'équivalent pour les bateaux sous pavillon étranger.

2.2.1.1

Chaque voilier doit être armé, pour le nombre de personnes embarquées avec un minimum de 6 et un maximum de 8 en 5^{ème} catégorie de navigation des Affaires Maritimes Françaises, ou l'équivalent pour les bateaux sous pavillon étranger

E

2.2.1.2

Chaque voilier doit être armé pour 2 personnes en 1^{ère} catégorie de navigation des Affaires Maritimes Françaises, ou l'équivalent pour les bateaux sous pavillon étranger.

D.

La liste d'armement de sécurité de 2^{ème} catégorie est donnée ci-dessous :

ARMEMENT DE SÉCURITÉ

Cette liste est donnée à titre obligatoire pour les voiliers sous pavillon français.

	Type d'épreuve
<p>● Armement de sécurité I :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radeau de sauvetage Classe 2 plaisance, 6 places, - Feux de route de secours suivant article 2.2.6., - Bouée fer à cheval (avec le nom du voilier et le quartier d'immatriculation, inscrits en toutes lettres) + source lumineuse, - Baromètre, - Montre, - Réflecteur radar, - 2 ancres et la chaîne du 2^{ème} mouillage suivant article 2.2.2., - Compas de route et Courbes de déviation, - Tourmentin selon l'article 1.4.5.5. - Engin flottant, 	<p>A.B.C.D.E.F.</p> <p>E.</p>
<p>● Armement de sécurité II :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brassières avec sifflet : 2 à 6, suivant le nombre de personnes embarquées (voir 1^{er} alinéa ci-dessus) - Harnais : 2 à 6, suivant le nombre de personnes embarquées (voir 1^{er} alinéa ci-dessus) - 1 jeux de feux de route de secours à pile - 2 lampes torches étanches, - Ecope, - Jeu de pinoches coniques en bois, - 2 seaux munis d'un cordage, - Gaffe, - Trousse de pharmacie n°3 ou trousse définie par le règlement de course, - Compas de relèvement, - Jumelles ou monoculaire, - Règle de navigation, - Récepteur radio avec bande marine 1,6-4 MHz, - Instructions nautiques, livre des feux et cartes marines des zones fréquentées, - Journal de bord et annuaire des marées, - Câblot du mouillage 2 (35 m de câblot de diamètre 10 mm), - Flash light stroboscopique portable individuel. 	<p>A.B.C.D.F.</p> <p>A.B.C.D.F.</p>
<p>● Armement de sécurité III immobilisé dans la « Caisse Sécurité » :</p>	<p>A.B.C.D.E.F</p>

- 6 feux rouges automatiques à main,
- 4 fusées rouges parachutes,
- 2 fumigènes flottants,
- Outil pour libérer le gréement,
- 8 mètres de chaîne de diamètre 8 mm, (mouillage 1),
- 40 mètres de câblot de diamètre 14 mm, (mouillage 1),
- Boule de mouillage,
- Cône de moteur,
- Corne de brume,
- Jeu de pavillons Nat. N et C,
- 2 extincteurs type 21B ou 34 B (qui doivent être sur le dessus),
- Sonde à main,
- Miroir de signalisation,
- Guide du navigateur SH1 (1, 2, 3, 1D),
- Code international de signaux (ouvrage 32),
- Antenne VHF de secours,
- Outil pour libérer le gréement,
- Scie à métaux avec 5 lames.

● **Armement de sécurité III immobilisé sur le couvercle de la « Caisse Sécurité » :**

- Balise de détresse Sarsat-Cospas Standard ou poids de 1.5kg à la place de la balise si balise portable,
- un couteau avec son étui fixé sur le couvercle de la caisse de sécurité.

2.2.2. Les mouillages doivent avoir les spécifications suivantes :

Nombre de mouillage : 2

1^{er} mouillage :

- Ancre dite de 12 Kg (tolérance + 20% - 10%)
- 8 mètres de chaîne de diamètre 8 mm
- 40 mètres de câblot de diamètre 14 mm

2^{ème} mouillage :

- Ancre dite de 8 Kg (tolérance + 20% - 10%)
- 8 mètres de chaîne de diamètre 6 mm
- 35 mètres de câblot de diamètre 10 mm

Les deux ancres et la chaîne du 2^{ème} mouillage doivent être solidement saisies, dans un espace délimité entre la caisse de sécurité et la chaise d'arbre. Ces deux ancres et la chaîne seront plombées séparément.

2.2.2.1. Le poids des 2 ancres et des 2 chaînes doit être inférieur à 42 Kg.

2.2.3. NON UTILISÉ

Type d'épreuve

2.2.4. Le radeau de sauvetage doit être saisi dans la jupe arrière. Son positionnement doit permettre la lecture des éléments inscrits annuellement : n° de coque, poids, date de pesée.

La bouée fer à cheval équipée du feu à retournement doit être armée à l'arrière du cockpit.

2.2.4.1. Le poids du radeau de sauvetage sera d'un poids minimum de 56 kg.

2.2.4.2. Tout radeau de sauvetage d'un poids inférieur à celui indiqué en 2.2.4.1. devra être complété par des poids correcteurs qui ne doivent pas être solidaires du radeau de sauvetage en cas de largage de celui-ci. La valeur de ces poids sera égale à la différence entre le poids minimum et le poids du radeau de sauvetage. Ce ou ces poids seront plombés à la poutre arrière, séparément du radeau de survie.

2.2.4.3. Le radeau de sauvetage pourra être remplacé par un engin flottant après demande de dérogation pour la catégorie de navigation auprès des Affaires Maritimes.

2.2.4.4. Le radeau de sauvetage pourra être remplacé par un engin flottant après demande de dérogation pour la catégorie de navigation auprès des Affaires Maritimes en conformité avec la catégorie de navigation choisie par l'organisateur..

A.B.C.D.

E.

A.B.C.D.E.

A.B.C.D.E

2.2.5. Le feu tricolore de tête de mât doit être équipé d'une ampoule d'au moins 10 Watts.

2.2.6. Feux de route de secours

Chaque bateau doit être équipé de feux de secours de balcon (un bicolore de proue et un blanc de poupe avec ampoules de 10 Watts minimum) alimentés par les batteries du bord par un câblage différent du feu de route de tête de mât.

A.B.C.D.E.F

A.B.C.D.E.F

2.2.7. Le réflecteur radar doit être fixé dans le gréement au-dessus du niveau des barres de flèche inférieures. Il doit être d'un modèle homologué marine marchande.

2.2.8. Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur V.H.F. (55 canaux au moins) d'une puissance antenne de 25 Watts. Il est connecté à une antenne d'une longueur au moins égale à 5/8 de la longueur d'onde (1.29 m) et possédant un taux d'onde stationnaire inférieur à 1 W. Elle doit être fixée en tête de mât

de telle sorte que le sommet de l'antenne soit au moins à 1.20 m au-dessus du haut de profil du mât. Le diamètre du fil ne doit pas être inférieur à 4 mm. Une antenne de secours adaptée devra pouvoir être rapidement raccordée au poste.

2.2.9. Balise de détresse

Type d'épreuve

2.2.9.1. Au moins, une balise de détresse type SARSAT-COSPAS, fréquence 406 et 121.5 MHz, correctement codée et vérifiée par le constructeur, est obligatoire à bord.

A.B.D.

Le modèle standard sera rangé sur le couvercle de la caisse de sécurité. Il est conseillé que cette dernière soit rangée dans sa boîte. Le modèle portable sera rangé sur le couvercle de la caisse de sécurité ou pourra être utilisé en portable. Dans ce cas, un poids correcteur forfaitaire de 1.5 Kg sera placé sur le couvercle de la caisse de sécurité.

2.2.9.2. Lorsque cela est précisé dans l'avis de course, une balise de détresse type SARSAT-COSPAS, fréquence 406 et 121.5 MHz, correctement codée et vérifiée par le constructeur, est obligatoire à bord tel que défini à l'article 2.2.9.1.

F.

2.2.10. Un jerrycan de 20 litres muni d'un cordage – rempli de 18 litres d'eau douce – doit être saisi et plombé (fermeture et mobilité) entre la Caisse de Sécurité et la chaise d'arbre d'hélice. Ce jerrycan doit être identifié « SURVIE ».

D.

2.2.11. Une ligne de vie doit être installée sur chaque bord, en câble de diamètre 4mm minimum ou sangle d'une résistance de 2 tonnes minimum, entre les chaumards avants et les pontets de renvoi de génois.

A.B.C.D.

2.2.12. Le numéro d'identification du bateau, identique au numéro de coque de :

A.B.C.D.F.

**hauteur : 500mm,
largeur : 350mm (sauf le 1)
épaisseur 65mm
espace : 100mm**

devra être apposé de chaque côté de l'étrave, d'une couleur contrastée avec la coque (ou avec la décoration de la coque).

2.2.13. Flottabilité

D.

Chaque bateau doit posséder 9 réserves de flottabilité gonflées, référencées Vétus réserve d'air 300 litres Longueur 2.05m x ø 0.46m, référencées Bénéteau 027 008. Ces réserves seront disposées telles que : 4 réserves gonflées dans le poste avant, 1 en travers du bateau devant le mât, 1 au-dessus de chaque couchette du carré, 1 derrière chaque ballast.

2.2.14. Chaque voilier doit être équipé d'un appareil de communication par satellite [Iridium, Globalstar, Thuraya, Inmarsat(MiniM)...etc]

D.

Seules les communications à but médiatique, médical et de sécurité sont autorisées.

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

Chaque concurrent devra fournir à l'issue de l'épreuve une copie de sa facture téléphonique détaillée. Une chartre de non-routage sera signée par chaque concurrent avant le départ de l'épreuve.

2.2.15. Chaque voilier doit être équipé de :

D.

- VHF portable avec un jeu de piles ou accus de rechange dans un sac étanche,
- 2 feux ou fusées blanches de signalisation fixés à l'échelle de descente à l'aide d'élastiques,
- une monture de scie à métaux avec 5 lames de scie, dans la caisse de Sécurité (outil pour libérer le gréement prévu à l'art. 2.2.1.),
- un masque de plongée,
- une pinoche adaptée à la bague inférieure du safran au bout d'un filin fixé sur la cloison derrière le safran.

2.2.16. Réservoir de Gasoil

A.B.C.D.E.F.

2.2.16.1. Le réservoir de gas-oil doit être plein au départ de chaque manche d'une épreuve. Le plein correspond à la côte de 44 cm depuis le fond du réservoir.

Aucune réserve supplémentaire n'est autorisée.

2.2.16.2. Le réservoir de gas-oil peut être équipé d'un système de visualisation du niveau du réservoir à partir des éléments du dit Ballast Bénéteau – référence 017 271 – Tuyau transparent crystal.

A.B.C.D.E.F.

2.2.16.3. Une réserve supplémentaire est autorisée en un bidon de 10 litres maximum.

D.

2.3. ÉQUIPEMENTS AUTORISÉS

2.3.1. POIDS DES ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS :

A.B.C.D.E.F.

L'article 51 des Règles de Courses internationales pour Voiliers 1997-2000 ne s'applique pas.

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

2.3.1.1. Définition des postes :

• **Équipement I**

La mobilité des poids répertoriés ci-dessous est libre.

Type d'épreuve

- Boîte à outils,
- Accastillage et équipements mobiles conformes à l'article 1.1.3.5. avec (*),
- Pare-battages et aussières,
- Pilotes de rechange,
- Filet « anti-cocotier »,
- Équipements électriques et électroniques mobiles autorisés,
- Ustensiles de cuisine,
- Grappin < à 5 Kg et son cordage,
- Un deuxième tangon conforme à l'article 1.3.5.,
- Équipements mobiles améliorant la sécurité de l'équipage,
- Anode lorsqu'elle est amovible (article 1.1.4.6.).

A.B.C.D.E.F

Équipement I supplémentaire

- Un panneau solaire de 30 watts maxi

D.

• **Équipement II**

A.B.C.D.E.

Il n'y a pas de limite de poids pour les Equipements II.
Leur mobilité n'est pas autorisée.

- Centrale de navigation, ordinateur de bord fixes,
- Positionneur (s) fixe (s),
- Équipements électriques et électronique fixes,
- Équipements fixes améliorant la sécurité de l'équipage.

Équipement II supplémentaire

Un récepteur décodeur d'informations météorologiques sur support papier est autorisé.

A.D.

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

2.3.1.2. Tableau récapitulatif des poids embarqués

A.B.C.D.E.F.

Le poids maximum embarqué de l'Armement de Sécurité II, de l'Équipement N°1, des Boissons, des Vivres, et des Effets Personnels*, donné par type d'épreuve, est une limite supérieure, et ne peut pas être dépassé.

Type ÉPREUVE	ÉPREUVES TYPE A	ÉPREUVES TYPE B	ÉPREUVES TYPE C	ÉPREUVES TYPE D	ÉPREUVES TYPE E	ÉPREUVES DOUBLE	ÉPREUVES À TROIS
TOTAL MAXI	≤ 90 Kg	≤ 80 Kg	≤ 45 Kg	libre	≤ 65 Kg	≤ 80 Kg	≤ 90Kg
sauf pour : • Parcours de 0 à 35 milles	—	≤ 40 Kg	≤ 40 Kg	—	≤ 65 Kg	≤ 45Kg	≤ 50 Kg
• Parcours plus de 400 milles	≤ 100 Kg	—	—	—	—	—	—

≤ Intérieur ou égale

* effets personnels hors une paire de bottes et un ciré complet par équipier

Type d'épreuve

2.3.1.3. Conditionnement des poids embarqués

2.3.1.3.1. Conditionnement pour les boissons décrites en 2.3.1.2. : maximum 2 litres.

D.

2.3.1.3.2. Les contenants de boissons, d'un conditionnement supérieur à 2 litres, sont saisis et plombés sous le cockpit et sont d'un volume de 100 litres minimum, en au moins trois contenants.

D.

Ils doivent être remplis :

- au minimum de 50 litres au départ de la première étape,
- en totalité au départ de la deuxième étape.

Des boissons d'un conditionnement maximum de 2 litres sont autorisées, d'un volume inférieur à 25 litres et d'un poids inférieur à 25 Kg.

2.3.1.3.3. Conditionnement de pesée lors des contrôles : A la pesée lors des contrôles, chaque skipper devra présenter au jugeur un conditionnement simple, afin d'effectuer des pesées rapides.

A.B.C.D.F.

2.3.2. PILOTE(S) AUTOMATIQUE(S)

On considère qu'un pilote automatique est un système, alimenté en énergie électrique, agissant seulement sur l'appareil à gouverner.

A.B.C.D.E

Vérins : Tous les types de vérin sont autorisés.

Type d'épreuve

Calculateurs accessoires et options : Ils doivent être une fourniture commercialisée (ou ayant été), inscrite au tarif public du fournisseur.

Le prix public T.T.C. pour l'ensemble :

D.

- un vérin
- un calculateur
- un compas électronique
- un capteur angle de barre (feed-back)
- une unité de commande
- un gyropilote

doit être inférieur à 4600 €uros T.T.C.*.

*** référence prix catalogue 2003 des fournisseurs.**

Les options ne sont pas limitées.

A.B.C.D.E.F.

L'article 52 des Règles de Courses Internationales pour Voiliers 2001-2004 est modifié comme suit : « Le gréement dormant, le gréement courant, les espars et les appendices mobiles de la coque, à l'exception de l'appareil à gouverner, doivent être... »

A.B.C.D.E.F.

2.3.3. En application de la règle ISAF 86.1 (c), par dérogation à la règle ISAF 49.2, les filières inférieures peuvent être détendues, au maximum, de telle sorte que, quand tout le mou est entre le balcon arrière et le chandelier arrière, la filière touche le pont, tendue avec un poids de 10kg.

2.3.4. VOILES AUTORISÉES

2.3.4.1. Une voile n'est utilisable en course que si elle a été préalablement mesurée et validée par un jaugeur.

Chaque voile (*affectée à un Figar'One*) est identifiée par un sticker numéroté, fourni par la Classe FIGARO Bénéteau jusqu'en 2002 et collé à son point de drisse tribord.

A.B.C.D.E.

Le jaugeur aura inscrit sur celui-ci les dimensions de jauge de la voile, et ajoutera son tampon de jauge.

A.B.C.D.E.F.

A compter de 2003, le jaugeur de l'association de Classe FIGAR'One inscrira sur son tampon de jauge (ORC) les dimensions de jauge de la voile.

2.3.4.2. Voiles embarquées

A.B.C.D.E.F

2.3.4.2.1. Un seul jeu de voiles est autorisé par épreuve, et sera si possible identifié par un tampon de l'épreuve.

Type d'épreuve

2.3.4.2.1.1. Il est composé obligatoirement de :

- une grand-voile
- un solent
- un génois
- un foc de route
- un tourmentin (voir article 2.2.1. Armement de sécurité I)
- un spinnaker max
- un spinnaker mini

2.3.4.2.1.2. Il est composé obligatoirement de :

- une grand-voile
- un solent
- un génois
- un foc de route
- un tourmentin (voir article 2.2.1. Armement de sécurité I)
- un spinnaker max et/ou un spinnaker mini

2.3.4.2.2. Voiles supplémentaires

- un spinnaker maxi ayant déjà couru la saison 2002 de la Classe FIGARO Bénéteau, dont seulement 30% de la surface peut être restaurée.
- un spinnaker mini ayant déjà couru la saison 2002 de la Classe FIGARO Bénéteau, dont seulement 30% de la surface peut être restaurée.

D.

Ces voiles doivent être conformes aux définitions des paragraphes 1.4. des règles de classe.

2.3.4.3. Les seules voiles utilisées en course sont celles dont le numéro est reporté par le concurrent sur sa déclaration sur l'honneur, après d'éventuelles vérifications et approbations. Toutes ces voiles doivent rester à bord en course, sauf dans les cas prévus par 2.3.4.4. et 2.3.4.5.
Des contrôles des stickers des voiles peuvent être effectués aux arrivées des courses.

A.B.C.D.E.F

2.3.4.4. Réparations et modifications des voiles

2.3.4.4.1. Durant une épreuve, les voiles peuvent être réparées ou modifiées après déclaration écrite au jury ou au comité de course. Elles devront être à disposition du joueur pour contrôles éventuels après réparation.

A.B.CD.E.

D.

2.3.4.4.2. Durant l'épreuve, les voiles peuvent être modifiées et/ou réparées, après déclaration écrite au jury ou au comité de course, à condition que la surface réparée ne soit pas supérieure à 50% de la surface totale de la voile. Elles devront être à disposition du jaugeur pour contrôles éventuels après réparation.

Type d'épreuve

2.3.4.5. Remplacement de voile

2.3.4.5.1. Une voile pourra être remplacée, après déclaration au jury ou au comité de course, par une voile jaugée, et tamponnée d'une épreuve précédente. La pénalité décrite en 2.9.4. sera maintenue.

A.B.C.D.E.F.

~~2.3.4.5.2. Une voile autre qu'un spinnaker pourra être remplacée, après déclaration au jury ou au comité de course, par une voile jaugée et tamponnée d'une épreuve précédente. La pénalité sera de 60 minutes. Aucun spinnaker ne peut être remplacé, même en cas de perte.~~

D.

2.3.4.6. Limitations du nombre de voiles neuves :

A.B.C.D.E.F

2.3.4.6.1. Principe général : Le nombre de voiles neuves pouvant être affecté à un bateau pour une durée d'une année civile est limité à 11 :

A.B.C.D.E.F

1 tourmentin, 1 foc de route et 1 spinnaker mini et 8 stickers à répartir sur les grand-voiles, génois, spi maxi et solent dans la limite de 3 stickers par type de voile.

Une voile neuve est une voile faisant l'objet d'une demande de jauge auprès de l'association de Classe FIGAR'One, qui en tient un registre d'affectation. Le tampon de jauge doit être appliqué au point de drisse sur tribord, et le jaugeur inscrira sur celui-ci les dimensions de la voile.

2.3.4.6.2. Course de type D : pour les bateaux participants dans l'année à une course de type D du calendrier de l'association de Classe FIGAR'One, le nombre de voiles neuves pouvant être affecté lors de cette même année est augmenté d'1 grand-voile, d'1 génois, d'1 solent ou d'1 foc de route, d'1 spinnaker maxi et d'1 spinnaker mini.

D.

2.3.4.6.3 Transfert de voiles d'un bateau à un autre : une voile neuve, affectée initialement à un bateau tel que prévu en 2.3.4.6.1. & 2.3.4.6.2., ne peut être affecté à un autre bateau, que si elle a précédemment fait au minimum l'objet d'un enregistrement sur une épreuve de type A, B, C, D,

A.B.C.D.E.F.

E,F, du calendrier de l'association de Classe FIGAR'One par le bateau initial, et que ce bateau a fini l'épreuve en participant à l'intégralité du programme prévu à l'avis de course.

Type d'épreuve

A.B.C.D.E.F.

2.3.4.6.4 Application de la règle : le contrôle de l'application de la règle 2.3.4.6. est placée sous l'autorité du jugeur d'épreuve, en collaboration avec le secrétariat de l'association de la Classe FIGAR'One. Tout skipper désirant bénéficier de disposition particulière pour cas de force majeure doit en faire la demande auprès du Jugeur agréé de la Classe, en présentant les arguments et tous documents ou attestations justifiant sa demande.

2.3.5. ÉQUIPEMENTS FOURNIS PAR LES ORGANISATEURS

A.B.C.D.E.F.

Lorsque des équipements sont fournis par les organisateurs, ils doivent obligatoirement rester à bord pendant toute la durée de la course. Leurs poids ne sont pas répertoriés. Leurs utilisations doivent être spécifiées dans le règlement de course et/ou les instructions de course.

2.4 ÉQUIPEMENTS ET USAGES INTERDITS

A.B.C.E.F.

2.4.1. Les jerrycans ou tout autre contenant pouvant recevoir un liquide, autres que ceux prévus par les articles 2.2.10, 2.3.1.2. et 2.3.1.3.2. quand ils s'appliquent, sont interdits à bord des voiliers entre leur départ du poste d'amarrage pour la première **course** et leur retour au poste d'amarrage après la dernière **course**. Les sacs étanches sont autorisés pour les effets personnels.

A.B.C.D.E.F

2.4.1.1. Un conteneur étanche de survie est autorisé si son volume ne dépasse pas 8 litres. Il doit servir uniquement à protéger du matériel de sécurité. Son contenu pourra être vérifié avant et/ou après chaque **course**.

2.4.2. Communications privées

A.B.C.E.F

2.4.2.1. La fonction bidirectionnelle des postes VHF, les téléphones cellulaires et moyens de communications privés sont interdits.

D.

2.4.2.2. La fonction bidirectionnelle des postes VHF, les téléphones cellulaires et moyens de communications privés à l'exception de celui prévu par l'article 2.2.14. des présentes règles sont interdits.

A.B.C.D.E.F.

2.4.3. Le tangon ne doit pas dépasser à l'extérieur de la coque lorsqu'il n'est pas utilisé conformément aux règles de l'I.S.A.F. en vigueur. **Type d'épreuve**

2.4.4. Les récepteurs BLU décodeur d'information météo sont interdits. Les émetteurs BLU sont interdits. **A.B.C.E.F**

2.4.5. Les dessalinisateurs sont interdits hors de la caisse de sécurité. **A.B.C.D.E.F**

2.4.6. Lorsque les concurrents sont équipés d'une balise Argos fournie par les organisateurs, il est interdit d'arrêter ou de perturber le fonctionnement de celle-ci. **A.B.C.D.E.F**

2.4.7. Le Gas-oil et tous **objets/déchets** non biodégradables ne doivent pas être jetés à la mer. **En cas de non-respect de cette règle, le jury doit prononcer des pénalités.** **A.B.C.D.E.F**

2.5. ÉQUIPAGE

2.5.1. Poids de l'équipage : **F.**

450 kg maximum, pesée en tenue légère (short minimum).
L'équipage est constitué de 4 à 6 personnes. Son nombre est fixe pour la durée de l'épreuve.

600 kg maximum, pesée en tenue légère (short minimum). **E.**
L'équipage est constitué de 6 à 8 personnes. Son nombre est fixe pour la durée de l'épreuve.

2.5.1.1. Une seule pesée sera acceptée à l'inscription de la course. Cette pesée doit satisfaire à la limite de poids imposée. **E.F.**
En cas de dépassement de poids, une seconde pesée peut être autorisée par le Comité de Réclamation, après instruction, et suite à une demande écrite du concurrent.

2.5.1.2. Un remplacement partiel de l'équipage est autorisé à la discrétion du comité de course. Le poids total de l'équipage doit satisfaire à la limite de poids imposée. **E.F.**

2.5.2. Chaque membre d'un équipage doit être en règle avec son autorité sportive. **E.F.**

2.5.3. L'usage des ballasts durant les courses en équipage est interdit, et lorsque le bateau en est équipé, le circuit de transfert peut être vidangé. **E.F.**

E.F.

2.5.4. Les pilotes fixes et leurs équipements de commandes, contrôles et asservissements doivent rester en place lorsque le bateau a été pesé avec ces équipements (noté dans le certificat de jauge).

Type d'épreuve

2.6. RÈGLES DE COURSE

2.6.1. Les régates de la Classe seront courues selon les règles de course internationale pour voiliers en vigueur et les prescriptions de la Fédération Française de Voile.

A.B.C.D.E.F

2.6.2. Lorsqu'une épreuve est ouverte exclusivement aux FIGARO 1 BÉNÉTEAU, les instructions de course de l'association de Classe FIGAR'One seront utilisées et complétées par les annexes-type et les instructions particulières adaptées au plan d'eau et au type d'épreuve.

A.B.C.D.E.F

Type d'épreuve

2.6.3. Le comité de course, le jury et le jaugeur devront avoir été approuvés par la F.F.Voile. ou l'autorité nationale du lieu de la manifestation.

A.B.C.D.E.F

A..B.C.D.E.F.

Le jury pourra consulter le jaugeur de la Classe et/ou le jaugeur responsable le jour de l'épreuve, en cas de réclamations concernant la monotypie et sa jauge, comme prévu par la règle 64.3 de l'I.S.A.F.

2.6.4. Le comité de course ne devra pas donner de départ si la vitesse du vent est supérieure à 35 nœuds établis.

A.B.C.D.E.F
A.B.C.D.E.F

2.7. ASSISTANCE EXTÉRIEURE

A.B.C.D.E.F.

A.B.C.D.E.F

En course, un voilier peut s'arrêter dans un port ou un abri, mouiller ou s'amarrer.

En dérogation aux règles 41 et 42.1 de l'I.S.A.F., un voilier peut être pris en remorque jusqu'à un port ou un abri sous réserve que :

A.B.C.E.F

En équipage

- 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.

Lorsqu'il est au mouillage ou amarré à un quai, le voilier peut recevoir une assistance extérieure et du matériel de rechange (dérogation aux règles 41 et 47.1 de l'I.S.A.F.).

En dérogation aux règles 41 des RCV, l'organisation peut communiquer à l'ensemble des concurrents en course les positions des bateaux (Longitude, latitude et DTF) par les moyens décrits dans les Instructions de Course.

Type d'épreuve

2.8. **PLOMBAGES**

A.B.C.D.E.F

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

Un ou des fils textiles ou métalliques, bouclés par un sertissage inviolable, passés dans ces équipements et dans un perçage du bateau limitent leur déplacement.

Ce ou ces fils ne doivent pas être coupés sauf dans les cas prévus par l'article 2.8.5. ci-après.

2.8.1. **Devront être plombés :**

A.B.C.D.E.F

- Les poids correcteurs prévus par l'article 1.1.2.2.
- Le radeau de sauvetage dans la jupe arrière
- Les poids correcteurs prévus par l'article 2.2.4.2.
- Les 2 ancres et la chaîne du 2^{ème} mouillage, à l'emplacement défini en 2.2.2. Chaque ancre et chaîne est plombée séparément.
- Les batteries : les plombages sont réalisés par tout moyen efficace eu égard au mode de fixation des batteries, l'accès aux contacts devant rester libre.
- ~~• Le capot moteur~~
- ~~• Les dessous des couchettes~~
- ~~• La bouteille de gaz et son cordon~~
- La fermeture de la « Caisse Sécurité »
- La balise de détresse ou son poids correcteur suivant l'article 2.2.9. Le plombage doit être effectué caisse de sécurité fermée et plombée.
- Le jerrycan de 20 litres – « survie » de l'article 2.2.10.
- Les réserves d'eau douce de l'article 2.3.1.3.2.
- La vanne écope en position fermée et/ou la vanne de transfert en position ouvert
- Les réserves de flottabilité sont scellées par un bouchon réalisé en sicaflex sur lequel y est ajouté le marquage du jaugeur.
- La commande des ballats

A.B.C.D.E.F

**D.
D.
E.F.**

D.

E.F.

2.8.2. Les planchers de descente, les panneaux latéraux du moteur, le capot moteur et la table à carte doivent rester à leur emplacement. Des charnières non dégondables pour le capot moteur sont vivement conseillées.

Type d'épreuve

2.8.3. Arbres d'hélice

A.B.D

Le plombage est réalisé par passage du fil dans un trou de boulon du tourteau d'arbre – trou libéré par dépose de l'un des quatre boulons et de la grille d'aération moteur

Ce fil doit avoir suffisamment de longueur pour effectuer avec la ligne d'arbre au moins un tour dans chaque sens. L'installation d'un frein d'arbre est obligatoire.

2.8.4. Toute rupture de plomb pendant une épreuve devra être signalée au comité de course avant d'avoir fini la course et faire l'objet par le skipper d'un rapport déposé auprès du jury avec la même procédure qu'une reconnaissance d'infraction.

A.B.C.D.E.F

2.8.5. La rupture des plombs d'une des deux ancrs et de la chaîne est autorisée sans pénalité, si les conditions de navigation le requièrent, à condition de respecter l'article 2.8.4.

A.B.C.D.E.F

2.9. PÉNALITÉS

2.9.1. Les non-respects constatés donneront lieu aux pénalités suivantes :

2.9.1.1. Non respect ayant un effet direct sur une amélioration des performances :

2.9.1.1.1. Modification des appendices ou non-respect des dimensions prescrites :

A.B.C.D.E.F.

Disqualification pour les manches courues dans l'épreuve en cours.

2.9.1.1.2. Dépassement des poids mobiles :

A.B.C.D.E.F.

Pénalité de 1 minute par tranche commencée de 1kg dépassé, par tranche commencée de 100 milles nautiques pour la ou les tranche(s) concernée(s) si classement au temps ou de 1 point par tranche commencée de 1 kg dépassé, pour la ou les tranche(s) concernée(s) si classement par points.

2.9.1.1.3. Absence ou non-respect des poids correcteurs prévus par les articles 1.1.2.2. et/ou 2.2.4.2.

Type d'épreuve

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

2.9.1.1.4. Non-respect de l'article 2.3.4.6. – Limitation des voiles neuves.

A.B.C.D.E.F

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

2.9.1.2. Modification accastillages ou accessoires

- de 0 à 5 heures de pénalité pour les manches courues dans une épreuve
- de 0 à 50% de pénalité en points sur le nombre d'inscrits pour les manches courues dans une épreuve
- de 0 à 24 heures de pénalité pour les manches courues dans une épreuve

A.

B.C.D.E.F.

D.

2.9.1.3. Autres contraintes :

A.B.C.D.E.F

Des infractions avérées aux articles des règles de classe non prévus en 2.9.1.1. et 2.9.1.2. pourront également donner lieu à l'application de pénalités.

2.9.2. Rupture de plomb et absence de plomb

A.B.C.E.F.

2.9.2.1. Pénalités pour infraction à 2.8 :

2 minutes par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la manche concernée si classement au temps ou 5% en place sur le nombre d'inscrits pour la manche concernée si classement au point.

2.9.2.2. Pénalités pour infraction à 2.8 :

1 minute par tranche commencée de 100 milles nautiques de parcours pour la manche concernée si classement au temps.

D.

2.9.3. Si le jury établit après instruction que les infractions pénalisées par 2.9.1. et 2.9.2. ont servi à améliorer les performances, il doit prononcer des sanctions plus lourdes.

A.B.C.D.E.F.

2.9.4. Changement ou perte d'une voile**A.B.C.D.E.F**

Le coureur doit avertir par écrit le Jury du remplacement ou de la perte d'une voile. Dans le cas où le coureur n'informerait pas le Jury, il sera disqualifié pour la ou les manches concernées.

~~2.9.4.1. Le changement ou la perte d'une voile sera assujéti d'une pénalité de 15 minutes. Cette pénalité s'applique sur la manche suivante ou sur la dernière étape lorsqu'il n'y a pas de manche suivante.~~

A

~~2.9.4.2 Le changement ou la perte d'une voile sera assujéti d'une pénalité de 5 points. Cette pénalité s'applique sur le classement final.~~

B.C.E.F

~~2.9.4.3 . Le changement ou la perte d'une voile sera assujéti d'une pénalité de 60 minutes. Cette pénalité s'applique sur la manche suivante ou sur la dernière étape lorsqu'il n'y a pas de manche suivante.~~

D**2.10. CLASSEMENTS ANNUELS PAR POINTS**

A partir des résultats dans les épreuves retenues au calendrier annuel de l'association de Classe Figar'One Bénéteau, deux classements annuels par points seront établis à la fin de chaque année :

A.B.C.D.E.F.

- un classement sur les épreuves en solitaire et double. Le Championnat Solitaire
- un classement sur les épreuves en équipage. Le Trophée Équipage.

Ces classements pourront être sponsorisés.

Système de points appliqué :

Le système de points appliqué pour ces deux classements annuels sera défini, en accord avec la F.F.Voile. en début de chaque saison par le Bureau de l'association de Classe Figar'One .

Pour les classements en solitaire, c'est le skipper qui sera classé.

Pour les classements en équipage, c'est le bateau ou le skipper qui sera classé – le choix sera précisé lors de la première inscription au Trophée Équipage – par défaut, ce sera le skipper qui sera classé.

Le programme de ces championnats sera défini chaque année par le Bureau de l'association de Classe Figar'One.

2.10. CONDUITE Lors des remises des prix, les skippers doivent être présents. Au cas où des prix seraient attribués à des skippers absents, ces mêmes prix seraient intégralement remis à l'association de Classe.

Annexes

Classe Figar'One

Jauge – Édition du 01/01/04

ANNEXE A

DECLARATION SUR L'HONNEUR

Je soussigné(e)

Nom Prénom

Licence n°

Skipper du Figaro 1 Bénéteau

N° de voile N° de coque

Inscrit(e) à l'épreuve : **type** **Intitulée**

Certifie que mon bateau est en tous points conforme aux règles 2004 de l'association de classe Figar'One.

- Pour cette épreuve, j'embarque les voiles suivantes :

- Type Numéro

1 Grand-voile

1 Génois

1 Solent.....

1 Foc de route

1 Tourmentin.....

1 Spi maxi

1 Spi mini

- J'embarque un conteneur étanche ?

OUI*

NON*

- Le mât, la bôme ou un tampon ont-ils été remplacés depuis la dernière épreuve ?

OUI*

NON*

- Le poids de la quille a-t-il été modifié depuis la dernière épreuve ?

OUI*

NON*

- Je m'engage à ne pas dépasser le poids maxi des équipements embarqués selon l'article 2.3.1.2. du texte de Jauge Figaro Bénéteau édition 2002 –partie D.

- Je m'engage, pour contrôle inopiné, à mettre mon Figaro Bénéteau à disposition du comité de jauge, sur sa requête, une journée avant l'épreuve, après chaque manche et une journée après l'épreuve (si notification la veille) .

- Je certifie exacte cette déclaration. En cas de non respect de ces règles, j'admets la décision du jury et le fait que toute disqualification pour infraction à la jauge monotype pourra être, sur demande du comité de course, rétroactive sur les manches précédentes.

Date Signature

- Rayer la mention inutile.

PESÉE JAUGE – PAGE 1/3

BATEAU N°	S	E
-----------	---	---

CHECK-LIST POUR LA PESÉE DU BATEAU / /2004

Bateau gréé avec étai métallique

• SONT DEBARQUÉS :

- tout le matériel de sécurité et notamment :
 - les mouillages
 - le radeau de sauvetage
- tout l'accastillage supplémentaire

- la rallonge de barre si amovible
- la bouteille de gaz et son brûleur
- les poids correcteurs prévus Art. 1.1.2.1.3.)
- les planchers moteur (3 pièces)

• SONT CONSERVÉS A BORD /

Sur le pont

- les 2 écoutes de génois
- les 2 écoutes de spi
- **les 3 drisses(⊙ 8mm)**, leurs mousquetons et leur poulies, la balancine
- les 3 bosses, de ris, bordure et leurs poulies
- le hale-bas de tangon et ses poulies
- 1 tangon
- les palans de chariot de génois (simple-double)
- les éléments d'étai creux

- le hale-bas de bôme (Normal/Rigide - art. 1.1.3.5.)
- le palan d'écoute de GV (Ø 8 mini =.....)
- le palan fin (Ø 8 mini =.....)
- le palan de barre d'écoute
- le palan de pataras
- les poulies de renvoi d'écoute de génois
- les poulies de renvoi d'écoute de spi
- les barbers de spi

A l'intérieur

- le coffre moteur complet
- la table à carte
- l'installation moteur et électrique
- les planchers de couchette
- les planchers de descente (2 pièces)

- les couchettes cadres (S2)/(E4)
- l'installation des ballasts (S)
- la caisse de sécurité + couvercle
- porte de descente – 2 pièces -

- **L'EAU DES BALLASTS DOIT ETRE VIDÉE** (toutes les vannes sont en position ouverte, on fait balancer le bateau autant que faire se peut, on vide l'eau des fonds : y compris sous les couchettes et dans le moteur)

A) On devisse totalement un côté de la vanne de transfert et totalement un côté de la clarinette **pour vidanger les tuyauteries.**

B) On ne vidange pas les tuyauteries, dans de cas, **un poids forfaitaire de 23 Kg** sera défalqué du poids de la pesée.

- **LE RÉSERVOIR DE GASOIL DOIT ÊTRE PLEIN** jusqu'à 15 cm sous le niveau du fond du cockpit (art. 1.1.2.1.3.), et on déduit 27 Kg.

• Observations :

PESÉE JAUGE – PAGE 2/3

BATEAU N°	S	E
-----------	---	---

- Sont présents à bord lors de la pesée et doivent rester à bord, à leur emplacement
- LES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES FIXES DONT LA LISTE SUIT :

- **VHF** : Type
 Marque
 - haut Parleur Nombre :
 - Poste de musique-Position :
 - haut parleur Nombre :
 - **Tableau électrique** : 6 fonctions au minimum
 - Fluo central, fluo cuisine, éclairage table à carte
 - **Vérin**-Type :
 Position :
 - **Calculateur**-Type :
 Position :
 - **Capteur angle de barre**-Nbre :
 Type :
 Position :
 - **Compas de pilote**-Nb :
 Type :
 Position :
 - **Pupitre de commande**-
 Position

BIDIR*

- **Coffret de distribution électrique**
 - **Capteur loch/speedo**
 - **Sondeur**
 - **Afficheurs** * sur mât Nbre :
 * Sur le roof Nbre :
 - **GPS**-Nombre :
 Type :
 * Antenne-Position :
 * Calculateur-Position :

 * Afficheur-Position :
 - **Autres** : traceurs
 baromètre élect
 Centrale Vent et Eau
 BLU Récepteur
 DECCA

* **Aérien, anémo-girouette**

• **ÉQUIPEMENTS SUPPLÉMENTAIRES AUTORISÉS (ARTICLE 1.1.3.5.) :**

- Ligne de vie – câble - sangle
 - système de stockage tangon-pont-bôme-sandow
 - guide ralingue-étai-mât
 - cale-pieds de cockpit : ruban-métal
 - le stick
 - raquette de barre
 - poches à drisses / roof (percées)
 - poches de cockpit (percées)
 - poches de descente et/ou intérieures (percées)

- poches de filières : fixes-mobiles (percées)
 - boîte à manivelles (percées)

 - bassine de cockpit FIXE
 - siège et coussins de barre fixes
 - mâtereau support d'antenne
 - protection de filières : mousse-tube
 - porte souple translucide de descente
 - 2 chariots de génois
 - cunnighams de GV et/ou génois

• **AIDE MÉMOIRE DU JUGEUR (Vérification absence)**

- manivelles de winch
 - manches de pompe ballast/Cale
 - lattes de voiles de rechange
 - boîte à outils
 - feux blancs
 - éléments d'étai creux de rechange

- pare-battage
 - gilets sur les ballasts
 - anode amovible
 - harnais
 - écoutes légères

• **Observations :**

PESÉE JAUGE – PAGE 3/3

BATEAU N°	S	E
------------------	----------	----------

VENT : PLUIE : OUI / NON

PESEE AU / / 02 (A TERRE SUR BER / EN SORTIE D'EAU)

HEURE DEBUT : HEURE FIN :

TARE AVANT	+ -
LECTURE	
TARE APRES	+ -
POIDS INTERMEDIAIRE	
CORRECTION FUEL	Plein - 27 Kg =
CORRECTION BALLAST	Vidé S.O. (0) Non vidé (-23 Kg) =
CORRECTION.....	
POIDS REEL BATEAU	
POIDS CORRECTEURS AVIAR ARTICLE 1.1.2.2.1 2720>PR<2740	OUI = X NON = 0 =
POIDS CORRECTEURS ARTICLE 1.1.2.2.2. <2720	OUI = 20 (AR) NON = 0 =
POIDS JAUGE BATEAU	
OBSERVATIONS	

