



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

**Intégrant l'avenant 1**

**Intégrant l'avenant 2**

**Intégrant l'avenant 3**



***Trin'40***

***Du 21 Avril au 30 Avril 2026***

***Autorité Organisatrice :***

***Société Nautique de La Trinité sur mer et Class40***

***Grade : 5A***



## TABLE DES MATIÈRES

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>2</b>
<b>1. RÈGLES</b>	<b>3</b>
<b>2. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS</b>	<b>3</b>
<b>3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE</b>	<b>4</b>
<b>4. SIGNAUX FAITS À TERRE</b>	<b>4</b>
<b>5. PROGRAMME DES COURSES</b>	<b>5</b>
<b>6. PAVILLONS</b>	<b>5</b>
<b>7. ZONE DE COURSE</b>	<b>5</b>
<b>8. LE PARCOURS</b>	<b>5</b>
<b>9. MARQUES</b>	<b>6</b>
<b>10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES</b>	<b>6</b>
<b>11. LE DÉPART</b>	<b>6</b>
<b>12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS</b>	<b>8</b>
<b>13. L'ARRIVÉE</b>	<b>9</b>
<b>14. ESCALE TECHNIQUE</b>	<b>9</b>
<b>15. ARRÊT</b>	<b>10</b>
<b>16. SYSTÈME DE PÉNALITÉ</b>	<b>10</b>
<b>17. TEMPS LIMITE</b>	<b>11</b>
<b>18. [DP] ROUTAGE INTERDIT / AIDE EXTÉRIEURE</b>	<b>11</b>
<b>19. RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE</b>	<b>12</b>
<b>20. CLASSEMENT ET POSITIONS PENDANT LA COURSE</b>	<b>14</b>
<b>21. RÈGLES DE SÉCURITÉ</b>	<b>15</b>
<b>22. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'ÉQUIPEMENT</b>	<b>15</b>
<b>23. CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT - PLOMBAGES</b>	<b>16</b>
<b>24. BATEAUX OFFICIELS</b>	<b>17</b>
<b>25. EVACUATION DES DETRITUS</b>	<b>17</b>
<b>26. EMBLEMES</b>	<b>17</b>
<b>27. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU</b>	<b>17</b>
<b>28. ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION</b>	<b>17</b>
<b>29. PRIX</b>	<b>17</b>
<b>ANNEXE 1 : ZONES DE COURSES</b>	<b>20</b>
<b>ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE 4 - ANNEXE W : WAYPOINTS</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE 5 : DÉCLARATION DE NON ROUTAGE</b>	<b>25</b>
<b>ANNEXE 6 : FICHE CONTACTS</b>	<b>26</b>
<b>ANNEXE 7 : PROCÉDURE AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE 8 : GUIDE DES PÉNALITÉS</b>	<b>28</b>

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1.

La mention [DP] (Discretionary penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification

Coordonnées géographiques : les coordonnées géographiques sont indiquées selon le système géodésique WGS 84 et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61).

## 1. RÈGLES

- 1.1. L'épreuve est régie par les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile.
- 1.2. En cas de traduction de ces IC, le texte français prévaudra.
- 1.3. Les prescriptions nationales traduites en anglais pour les concurrents non francophones (cf Annexe Prescriptions dans l'avis de course).
- 1.4. Les règlements fédéraux,
- 1.5. La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2 ,entre l'heure légale du coucher du soleil et l'heure légale du lever du soleil.
- 1.6. Les RSO 2 monocoques s'appliquent (réglementations spéciales offshore world sailing).
- 1.7. Les Règles de classe (RDC) Class40 2026.
- 1.8. L'annexe n°4 – Waypoints, jointe en annexe.
- 1.9. Tous les horaires donnés dans les présentes IC, dans les avenants éventuels et sur les tableaux d'affichage sont en heure locale française : soit TU + 2.
- 1.10. [DP] Une infraction à la RCV 28 sera une pénalité discrétionnaire (Ceci modifie la RCV A5.2).
- 1.11. [DP] [NP. Pour toutes parties des dispositifs de séparation du trafic (DST) qui ne sont pas définies comme zones interdites (IC 10), la RCV 56.2 s'applique.
- 1.12. Les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents, aux concurrentes, aux accompagnateurs et aux accompagnatrices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants, participantes, accompagnateurs ou accompagnatrices. Un concurrent, une concurrente, un accompagnateur ou une accompagnatrice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69.

## 2. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 2.1. Les bureaux de l'Organisation, de la direction de course, du comité de course, du comité technique, du jury et de la presse sont situés dans les locaux de la SNT : Môle Eric Tabarly - Cours des Quais 56470 La Trinité-sur-Mer.
- 2.2. Les avis aux concurrents seront envoyés sur le groupe WhatsApp « TABLEAU OFFICIEL / "LA TRIN'40 2026" », et publiés sur le tableau officiel en version numérique sur le site internet : <https://snt-voile.org/regates/event/trin40-2026>

Trin 40'2026  
Groupe WhatsApp



QR code accès groupes WhatsApp « "LA TRIN'40 2026" »

- 2.3. Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal VHF 72.
- 2.4. Message de sécurité  
Pendant la course, sauf le jour du départ, les concurrents doivent obligatoirement envoyer au moins un message par jour à la Direction de Course par WhatsApp ou par mail à 12:00 UTC.
- 2.5. ~~La direction de course sera joignable à l'adresse suivante : mail pour la DC: gilles.bricout@gmail.com et par téléphone sur les numéros suivants :~~

~~Directeur de course : Gilles Bricout : +33 6 08 58 74 13~~

~~Adjoint à la direction de course: Maxime Gallais : +33 6 74 18 71 64~~

La direction de course sera joignable à l'adresse suivante : mail pour la DC: [dctrin40@gmail.com](mailto:dctrin40@gmail.com) et par téléphone sur les numéros suivants :

**Ligne DC : +33 6 72 20 46 80**

Directeur de course : Gilles Bricout : +33 6 08 58 74 13

Adjoint à la direction de course: Maxime Gallais : +33 6 74 18 71 64

### 3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1. Modifications avant le départ : Les avenants modifiant les IC seront publiés au tableau officiel au plus tard à 08h00 le jour du départ.
  - 3.1.1. En cas de modification des Instructions de course pendant la course, la direction de course informera tous les bateaux par message texte et/ou e-mail. Si possible, ces informations seront également répétées par communication orale. Le message indiquera le nouveau parcours, l'ordre de passage des marques et le côté requis pour leur contournement. Cette procédure modifie la RCV 33.

#### **4. SIGNAUX FAITS À TERRE**

- 4.1. Pas de signaux visuels à terre. Ceci change « Signaux de course » Les bateaux seront informés par le tableau d'affichage officiel décrit en IC 2.2.

## 5. PROGRAMME DES COURSES

### 5.1. Programme de l'épreuve

Date	Heure	
Lundi 20 avril	10h00- 17h00 18h00	Début des contrôles de jauge pour les bateaux en contrat à l'année à La Trinité/Mer Autorisation d'arrivée pour les bateaux « extérieurs »
Mardi 21 avril	9h00-18h00 20h00	Arrivée des bateaux Contrôles de jauge et confirmation d'inscription Heure limite d'arrivée au Port de La Trinité
Mercredi 22 avril	9h00-17h00 18h00	Contrôles de jauge Briefing sécurité
Jeudi 23 avril	9h00-14h00	Contrôles de jauge
Vendredi 24 avril	14h00	Départ en Baie de Quiberon
Mercredi 29 et jeudi 30 avril		Prévision d'arrivée des bateaux
Jeudi 30 avril	19h00	Fin de l'accueil des bateaux extérieurs
Vendredi 1 <sup>er</sup> mai	Heure à définir Voir chapitre 20	Remise des prix

## 6. PAVILLONS

- 6.1. Le pavillon de course sera le pavillon Trin'40.
- 6.2. Les bateaux devront arborer dans les haubans les pavillons de course fournis par l'AO, au port ainsi que sur une zone jusqu'à 10 milles après le départ et 10 milles avant l'arrivée conformément à l'annexe communication.

## 7. ZONE DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en Annexe 1 - Zones de courses.

## 8. LE PARCOURS

- ~~8.1. Deux parcours types sont décrits en Annexe 2 Parcours. Ces parcours pourront être modifiés. Le parcours définitif de LA TRIN'40 2026 sera publié par avenant. Le parcours de la Trin'40 est défini en Annexe 2.~~
- 8.2. Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).
- 8.3. Les parcours, les portes ou les marques à contourner où le parcours pourra être réduit sont précisées en Annexe 2 - Parcours. Elles seront précédées d'un astérisque.
- 8.4. Pointage officiel à une marque : Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage Yellow Brick (trackers) à toute marque de parcours.

Chaque bateau devra enregistrer son heure de passage de ces marques et fournir, si nécessaire, sa trace de positions enregistrée. Le comité de course informera les bateaux aussitôt que possible.

## 9. MARQUES

- 9.1. Les marques sont définies en Annexe 2 - Parcours . Si ces marques sont notées "virtuelles" alors l'annexe 4 - Waypoints s'applique.

## 10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Sont considérées comme obstacles les zones interdites à la navigation (définies dans les documents nautiques), les Dispositifs de Séparation du Trafic (DST), les zones de baignade protégée, les zones de protection autour des bateaux de plongeurs et toutes les zones interdites à la navigation définies en annexe n°3 .

Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées.

## 11. LE DÉPART

### 11.1. [DP] Déclarations

La liste des voiles embarquées pour la course devra être adressée au comité technique au plus tard le vendredi 17 avril 14h00.

Tous les bateaux devront avoir remis à la direction de course au plus tard le jeudi 23 Avril à 18H00 :

- La déclaration de non-routage (Annexe 5).
- La fiche contact d'urgence (Annexe 6).

### 11.2. Zone de départ : environ 1,5 NM dans le sud du Petit Trého - Voir annexe 1 zone de course.

Le comité de course pourra déplacer la position de la zone de départ en annonçant par VHF canal 72 la nouvelle position du bateau départ.

### 11.3. La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le mât arborant un pavillon orange sur le bateau viseur à l'extrémité bâbord.

### 11.4. Le départ sera donné selon la RCV 26 avec un signal d'avertissement 10 minutes avant le départ.

### 11.5. Pénalités de départ

#### 11.5.1. Une pénalité alternative de départ sera appliquée . La règle DR21-01 ALTERNATIVE STARTING PENALTY de World Sailing s'appliquera.

Selon la DR21-01, la définition de prendre le départ est modifiée comme suit : Prendre le départ : Un bateau prend le départ quand sa coque a été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et après avoir respecté la RCV 30.1 si elle s'applique, toute partie de sa coque coupe la ligne de départ du côté de départ à la course :

(a) au signal de départ ~~ou après celui-ci,~~

ou

(b) pendant la minute précédant son signal de départ.

- 11.5.2. Un bateau est OCS lorsqu'il prend le départ conformément à l'IC 11.5.1 b), il ne doit pas retourner au côté de la ligne de pré-départ et la pénalité de départ est : une pénalité de 1 heure sur son temps de course, sans instruction. Ceci modifie RCV 29.1. ou IC 16.5.

#### **Définition du segment et exécution de la pénalité**

Un segment est défini entre les deux points suivants :

- Phare des Cardinaux : 47°19.270 N – 002°50.100 W
- Cardinale Ouest Les Bayonnelles : 47°22.574 N – 002°35.230 W W

Ce segment sert de ligne de référence pour effectuer la pénalité.

Tout bateau OCS soumis à une pénalité d'une heure doit :

- franchir une première fois cette ligne ,
- puis la franchir de nouveau après au moins une (1) heure à partir du premier passage.

La pénalité est considérée comme effectuée uniquement après ce second passage.

- 11.6. Le comité de course annoncera si possible les numéros ou les noms des bateaux pénalisés au départ (OCS et bateaux en retard) aussitôt que possible sur le canal VHF 72. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).
- 11.7. Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 20 minutes après son signal de départ sera classé DNS. Il pourra devenir bateau en retard s'il en fait la demande à la direction de course.
- 11.8. Parcours pour les bateaux en retard
- 11.8.1. Les bateaux n'ayant pas pris le départ 20 minutes après leur signal de départ ne pourront prendre le départ qu'après accord écrit de la direction de course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par le comité de course.
- 11.8.2. Pour tous les bateaux en retard, le temps de course sera calculé à partir du signal de départ de la course. La ligne de départ sera une ligne virtuelle orientée Est - Ouest entre la cardinale Ouest Roche révision et un WP virtuel 47°32.600 N - 003°00.000 W. La ligne de départ doit se franchir du Nord vers le Sud en laissant la cardinale Ouest Roche révision à bâbord et le WP Virtuel 47°32.600 N - 003°00.000 W à Tribord. En cas de bouée de dégagement lors du départ officiel, cette bouée de dégagement sera remplacée par une marque virtuelle.
- 11.8.3. Bateau de retour à La Trinité sur Mer après avoir pris le départ : Un bateau qui rentrerait au port de de la Trinité sur Mer avec ou sans assistance extérieure, après avoir pris un départ officiel et qui souhaiteraient reprendre la course sera considéré comme bateau en retard. Il doit se conformer à l'IC n°11.8.

## 12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

Dans les cas prévus par la RCV 32.1 et en application de la RCV 90.2(c) :

- 12.1. Selon les prévisions météorologiques reçues par la direction de course sur le parcours pendant la course, la direction de course en accord avec le comité de course peut procéder à des modifications de parcours au plus tard avant l'arrivée du premier concurrent à 20 MN de chaque marque de parcours. Il pourra y avoir plusieurs modifications de parcours.
- 12.2. Pour signaler la modification du parcours, la direction de course enverra à tous les concurrents un message par VHF, téléphone satellite, message texte ou mails. Le message indiquera le nouveau parcours à effectuer en ajoutant ou supprimant des marques de parcours. Ce parcours sera à effectuer à partir de la marque de parcours où le changement de parcours aura été signalé. Ceci modifie la RCV 33.
- 12.3. Les concurrents doivent accuser réception de cette information. Il est de la responsabilité des concurrents de s'assurer des éventuelles modifications de parcours.

## 13. L'ARRIVÉE

- 13.1. Définition de la ligne d'arrivée :

La ligne d'arrivée sera entre un mât sur le bateau comité, arborant un pavillon bleu et le côté parcours de la marque d'arrivée. La marque d'arrivée sera une bouée Noire siglée All Purpose. De nuit cette marque sera identifiée par un feu-blanc et des bandes réfléchissantes.

Ligne d'arrivée					
ID	POINT			LATITUDE	LONGITUDE
1	Bateau comité	Laisser	Bâbord	47°32.600 N	003°00.000 W
2	Bouée Finish - All Purpose	Laisser	Tribord	47°32.600 N	002°59.500 W

- 13.2. [DP] Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer au comité de course son heure d'arrivée et sa position par rapport aux bateaux à proximité, à la première occasion raisonnable.

## 14. ESCALE TECHNIQUE

- 14.1. L'escale technique doit se faire en conformité avec la RC 2.11.
- 14.2. Pendant la course, les escales techniques sont autorisées. Un bateau peut effectuer une escale technique ou mouiller sous réserve de l'autorisation préalable de la Direction de Course, obtenue par tout moyen (VHF, E-mail ou téléphone, message texte). La Direction de Course valide le lieu d'escale.

Un rayon de 2 milles nautiques (MN) autour du port, du mouillage ou de l'abri validé est établi. À l'intérieur de cette zone, et après accord de la Direction de Course ainsi que mise en œuvre de la procédure de déplombage, le concurrent est autorisé à rompre le scellé moteur. Toute rupture du scellé moteur effectuée avec l'accord de la Direction de Course et conformément à la procédure de déplombage ne donne lieu à aucune pénalité.

Après accord préalable de la Direction de Course portant sur le lieu de l'arrêt, les réparations à effectuer, le bateau peut être remorqué ou utiliser son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu, dans les limites d'une distance définie. Il appartient au concurrent de démontrer que le recours au remorquage ou à la propulsion mécanique n'a pas eu pour effet de favoriser sa progression vers la ligne d'arrivée.

Une fois mouillé ou amarré dans un port, des personnes peuvent accéder à bord, ravitaillement et réparations peuvent être effectués. Le skipper peut débarquer.

- 14.3. La durée minimale de toute escale technique est fixée à quatre (4) heures. La durée cumulée des escales ne peut excéder vingt (20) heures. Au-delà de cette limite, le concurrent est déclaré DNF, sans instruction.

La durée minimale de l'escale technique court à compter de l'entrée du bateau dans le rayon de 2 milles nautiques (MN) défini autour du lieu d'escale validé par la Direction de Course, sous réserve que le skipper en ait informé la Direction de Course. L'heure de début d'escale est celle retenue et enregistrée par la Direction de Course.

- 14.4. Dans le cas d'une escale technique au port de départ exclusivement (La Trinité-sur-Mer), la durée minimale de l'escale de quatre heures ne s'applique pas.

## 15. ARRÊT

(ceci modifie la RCV 45)

Sans aide extérieure, les bateaux peuvent mouiller ou s'amarrer à un coffre ou à quai, sans durée minimale d'arrêt et sans pénalité de temps. Conformément à cette règle, le moteur doit rester plombé et ne peut être utilisé. Tout bateau souhaitant s'arrêter devra :

- Informer la Direction de Course de son intention de s'arrêter ;
- Préciser les motifs de cet arrêt ;
- Informer la Direction de Course du moment où il sera immobilisé (au mouillage ou à quai) et communiquer la position GPS du lieu ;
- Informer la Direction de Course au moment où il quittera sa position d'arrêt ;
- Rédiger un rapport circonstancié à l'attention du Président du Comité de Course.

## 16. SYSTÈME DE PÉNALITÉ

### 16.1. Pénalité au moment de l'incident

16.1.1. Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre concurrents sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44).

### 16.1.2. Pénalité en tours :

La pénalité de 2 tours est remplacée par une pénalité d'un tour. Ceci modifie la RCV 44.2.

Après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2 ainsi modifiée, le bateau devra en informer la direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 15.3).

16.1.3. Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course à cause de son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être en conformité avec l'IC 19.3.1.

16.1.4. Pénalité ou réparation décidée par le jury après instruction.

16.1.5. La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié ou sauf si des pénalités financières sont applicables. ( Guide des pénalités Annexe 8) s'applique.

### 16.1.6. Pouvoir discrétionnaire du jury :

(a) Pour des infractions jugées mineures, le jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

16.1.7. Une décision de réparation accordée par le jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

16.2. Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront des pénalités financières à régler à l'Autorité Organisatrice. De telles pénalités seront imposées par l'Autorité Organisatrice. Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau.

### 16.3. Rupture accidentel de plomb

Dans le cas où le comité technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le jury par l'intermédiaire du comité technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 60.5(b)(3)).

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 90 minutes,
- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 30 minutes.

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, une instruction sera ouverte par le jury via une réclamation du comité technique.

### 16.4. Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité. Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la direction de course qui validera la proposition d'un waypoint et procédera au chronométrage de la pénalité.

La DC indiquera un segment perpendiculaire à la route, d'une longueur de 3 NM. Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

## 17. TEMPS LIMITE

Les bateaux ne finissant pas la course dans un délai de 36 heures après le premier bateau de leur catégorie (classement général / classement pointu) ayant effectué le parcours et finit seront classés DNF. Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5.

## 18. [DP] ROUTAGE INTERDIT / AIDE EXTÉRIEURE

- 18.1. Le routage est interdit selon la règle 2.10 des règles de classe de la Classe 40. Une déclaration, signée par chaque skipper certifiant le respect de cette règle, sera demandée avant le départ de la course (Annexe 5 – déclaration de non-routage).
- 18.2. La course La Tr'in40 2026 se déroule en solitaire et doit être effectuée seul(e) du début à la fin. Aucune aide extérieure n'est autorisée pendant toute la durée de la course. Un bateau ne doit pas avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef et ne doit pas être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

## 19. RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiés comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 60.2(b), 60.3 et 63 s'appliqueront. Pour chaque concurrent, le temps limite du dépôt de réclamation est de 120 min après son arrivée. En cas d'arrivée de nuit entre 20H00 et 08H00 du matin ( UTC+2), ce délai est prolongé jusqu'à 11H00 du matin (UTC+2).

19.1. Informer le réclamé :

19.1.1. Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 60.2(a)(1)). Le réclamant devra informer le jury en même temps par l'intermédiaire de la direction de course.

19.1.2. Les avis des réclamations du comité de course, du comité technique et du jury seront publiés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 60.2(d). La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email/message texte (ceci modifie la RCV 60.2(d)).

Les infractions aux règles suivantes ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau :

- code de conduite,
- règles de sécurité, sauf la règle relative à l'utilisation des appendices,
- identification,
- escales techniques,
- bateaux accompagnateurs,
- limitation de sortie de l'eau,
- emplacements,
- équipements de plongée et housse sous-marine de protection
- contrôle de jauge et d'équipements.

Ceci modifie la RCV 60.1.

19.1.3. Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC 19.1.1.

19.2. Contenu d'une réclamation : Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email/Message texte) dès que cela sera raisonnablement possible.

19.3. Temps limites pour réclamer :

19.3.1. Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury sera de six (6) heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation. Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de deux (2) heures après son arrivée.

19.3.2. Pour demander réparation : Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury sera de six (6) heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux (2) heures après l'affichage de la décision du jury au tableau officiel. (Cela modifie la RCV 61.2).

19.3.3. Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les six heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 63.7).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 63.7).

19.3.4. Le jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

19.4. Instruction et décision :

19.4.1. Une instruction pourra débuter dès que le jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (Cela modifie la RCV 63.1).

19.4.2. L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF, implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. (Ceci modifie la RCV 63.1).

19.4.3. Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, Message texte whatsapp, message Inmarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction. (Cela modifie la RCV 63.4).

19.4.4. Conformément au préambule de l'IC 19, la procédure prévue dans cette instruction 19.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course. Cependant, et selon les circonstances, le jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer.

19.4.5. La décision du jury sera publiée au tableau officiel et communiquée par email/message texte aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

## **20. CLASSEMENT ET POSITIONS PENDANT LA COURSE**

- 20.1. Le classement général de La Course "Trin'40" est effectué en temps réel.
- 20.2. Un classement supplémentaire sera établi par extraction du classement général pour les bateaux définis comme pointus (sharp) par la Class40.
- 20.3. Positions pendant la course :

La position des bateaux est mise à jour sur le site Internet toutes les 2 heures durant la course. Pendant la phase d'arrivée et la phase de départ les positions seront mises à jour avec une fréquence augmentée.

Un site FTP sera mis à la disposition des concurrents avec les positions et les classements de tous les bateaux (Posreport).

Chaque concurrent inscrit à la Trin '40 devra fournir ces identifiants Yellow Brick à la DC.
- 20.4. En cas de non-fonctionnement de la balise ,le skipper devra obligatoirement envoyer sa position par mail ou message texte à la Direction de Course.

## 21. RÈGLES DE SÉCURITÉ

[DP] [NP]

21.1. Le port d'un équipement individuel de sécurité constitué d'un gilet complet, une balise AIS et une dose de fluorescéine est obligatoire depuis l'appareillage du ponton jusqu'au retour à terre ceci modifie la RCV 40. Le gilet peut être enlevé brièvement à l'intérieur du bateau (cabine). (application de la RCV 40). Le non-respect du port du gilet entraînera une pénalité de 3 (trois) heures pour chaque infraction constatée (y compris photos/vidéos).

21.2. Pour raison de sécurité, les concurrents doivent laisser en veille permanente pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite, leur VHF (canal 16) ainsi que l'AIS en émission / réception et en double veille VHF 16/72 en phase de départ et d'arrivée.

21.3. Abandon

Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le skipper. L'abandon ne devient officiel qu'à réception de ce document par la direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

21.4. Tout skipper qui déclenchera sa balise Cospas-Sarsat devra la désactiver dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse. Tout skipper qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au jury pour une instruction selon la RCV 69.

21.5. EPIRB et PLB :

Toutes les balises Cospas-Sarsat (EPIRB et PLB) embarquées pour la course doivent être

enregistrées officiellement avec la notation « TRIN'40 2026» et avec le nom et numéro du Directeur de course.

Merci de nous envoyer la preuve de cet enregistrement le 22 Avril 2026 au plus tard.

21.6. Carte de navigation version papier :

- carte SHOM 7211-INT 1080-Golfe de Gascogne- De Brest Cabo Finistère ou équivalent,
- carte SHOM 7311-INT 1071 – La Manche 1/560 000 ou équivalent.

## 22. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'ÉQUIPEMENT

22.1. [DP] Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

22.2. [DP] Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique. Les demandes de remplacement doivent lui être faites par écrit à la première occasion raisonnable. Les remplacements ou les interventions techniques non justifiés, et pouvant procurer un avantage significatif, pourront faire l'objet d'une réclamation du comité technique qui après instruction par le jury pourra donner lieu à une pénalité allant de 24 heures sur le temps de course total jusqu'à la disqualification.

Remplacement de matériel :

a) Ces remplacements doivent être limités aux avaries jugées irréparables sur des matériels limités. La demande de remplacement de matériel doit être faite par écrit par le skipper dès que possible. La décision est soumise à l'autorisation du Comité Technique ou du Comité de Course. Les réparations et remplacements de matériel endommagé pourront être assortis de pénalités pouvant aller jusqu'à 24 heures par matériel concerné après instruction.

b) Les réparations doivent être signalées, par écrit (avec le numéro du sticker) au Comité Technique et sont soumises à son autorisation ou à celle du Comité de Course. Seul le jeu de voiles contrôlé au départ peut être utilisé durant l'épreuve.

## **23. CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT - PLOMBAGES**

23.1. Des contrôles de jauge et d'équipements seront effectués avant le départ à partir de 10h00 du Lundi 20 Avril jusqu'au Jeudi 23 Avril 14h00. Les bateaux sont tenus d'être présents au port de la Trinité sur Mer pendant la durée des contrôles. La présence du skipper est obligatoire pendant toute la durée du contrôle. Les feux de route devront être allumés entre 20H00 et 23H00 le mardi 21 Avril 2026 et le Mercredi 22 Avril 2026.

Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de l'épreuve.

23.2. Un bateau et son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles.

23.3. Plombage :

Les éléments listés dans la Règle de Class40 2.2 devront être plombés Les plombages ne devront pas être enlevés ou rompus avant que le bateau ne soit contrôlé après l'arrivée. Un contrôleur posera un plomb sur les éléments qui n'en n'ont pas, remplacera les plombs existants selon la demande du coureur et il contrôlera que tous les plombs sont en place. Il est de la responsabilité des concurrents de vérifier que tous les plombs sont posés correctement et en conformité avec la course.

23.4. Plombage des moteurs :

23.4.1. Le plombage du moteur en marche avant et marche arrière est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 7 « procédure auto-plombage des moteurs ». Le plombage du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé sans autorisation.

23.4.2. Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la direction de course/comité technique, puis il doit :

a) Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le scellé fourni par le comité technique,

b) Faire un rapport, aussitôt que possible, au comité de course, donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position quand le scellé a été remplacé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait,

c) Transmettre à la direction de course/comité technique., aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la direction de course/comité technique.

## **24. BATEAUX OFFICIELS**

Les bateaux officiels sont identifiés par un pavillon SNT.

## **25. EVACUATION DES DETRITUS**

[DP] Les débris devront être conservés à bord et déposés à l'arrivée dans les containers mis à disposition sur le port.

## **26. EMBLEMES**

[DP][NP] Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée quand ils se trouvent dans le port de La Trinité sur Mer.

## **27. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU**

[DP] [NP] Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la course sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable de la DC et du comité technique(cf AC 16).

[DP] [NP] Les bateaux ne doivent pas sortir du port de La Trinité sur Mer en dehors du programme de la course sauf autorisation écrite préalable de la DC et du comité technique. (cf AC 16).

## **28. EQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION**

[DP] [NP] Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

## **29. PRIX**

Des prix seront distribués. La remise des prix aura lieu le vendredi 1er mai.

## **ARBITRES FFV DÉSIGNÉS**

- Président du comité de course : Frédéric Coiffard
- Présidente du comité technique : Virginie Trarieux
- Président du jury : François Lozachmeur
- Jury : Claud Petit et Alain Champy

## **COMITÉ D'ORGANISATION**

- Thierry Bujon de l'Estang - Président SNT
- Gaël Bouttard - Directeur SNT
- Cédric de Kervenoaël - Président Class40

## **DIRECTION DE COURSE**

- Directeur de course : Gilles Bricout
- Adjoint à la direction de course : Maxime Gallais

## **LISTE DES ANNEXES :**

ANNEXE 1 : ZONES DE COURSES

ANNEXE 2 : PARCOURS

ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES

ANNEXE 4 - WAYPOINTS

ANNEXE 5 : DÉCLARATION DE NON ROUTAGE

ANNEXE 6 : FICHE CONTACTS

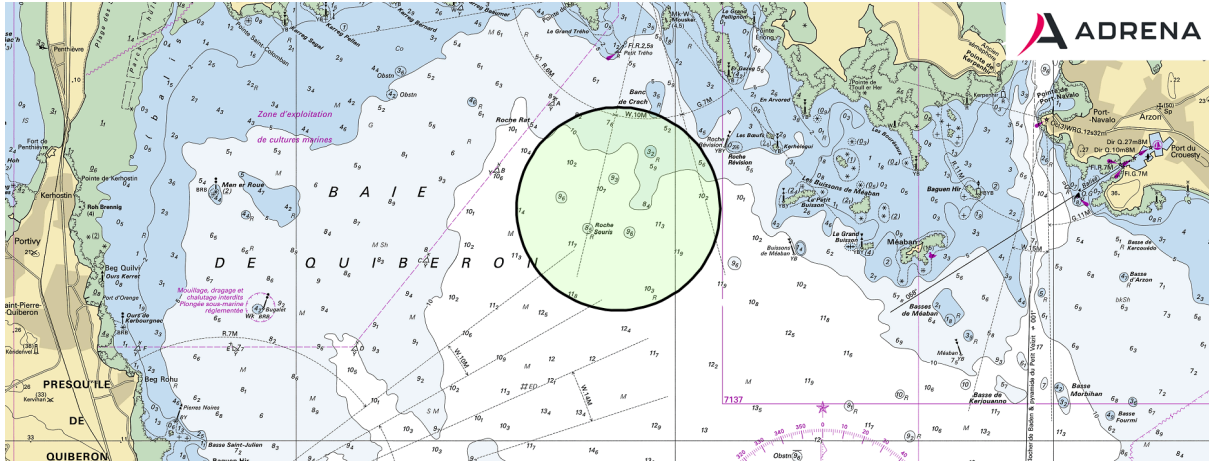
ANNEXE 7 : PROCÉDURE AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

ANNEXE 8 : GUIDE DES PÉNALITÉS

# ANNEXE 1 : ZONES DE COURSES

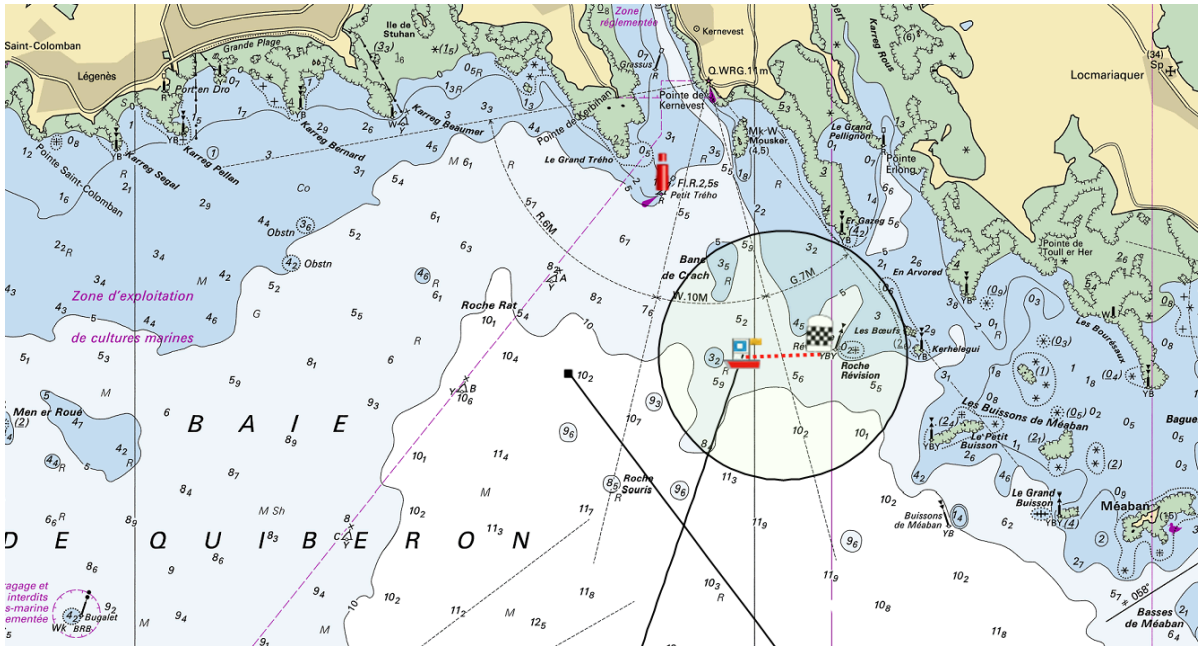
## Zone de course - Départ :

La zone de départ de la Trin'40 se situera à environ 1,5 NM dans le sud de la balise le Petit Trého.



## Zone de course - Arrivée

La zone d'arrivée de la Trin'40 sera dans l'Ouest de la cardinale Ouest Roche Révision.



## ANNEXE 2 : PARCOURS

### Parcours Trin'40 2026

LA TRIN'40 - 702 nm					
Ordre	Waypoints	Côté		Position	
1	Départ Trin'40	IC 11			
2	Phare - Cardinaux	Contourner	Tribord	47°19.270 N	002°50.100 W
3	Cardinale Ouest Chaussée de sein	Contourner	Babord	48°03.845 N	005°08.204 W
4	WP Assureur - Conseil BRU LE MERDY - Virtuel	Contourner	Babord	44°17.300 N	008°11.300 W
5	WP Gironde - Virtuel	Contourner	Babord	45°34.200 N	003°59.700 W
6	Phare - Cardinaux	Laisser	Babord	47°19.270 N	002°50.100 W
7	Arrivée Trin'40	IC 13			

## ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES

ZI - SEM-REV			
ID	POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	ZI-SEM-REV E	47°14.350 N	002°46.000 W
2	ZI-SEM-REV N	47°14.800 N	002°46.550 W
3	ZI-SEM-REV O	47°14.350 N	002°47.500 W
4	ZI-SEM-REV S	47°13.900 N	002°46.900 W

ZI - Zone Mytilicole Quiberon			
ID	POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	ZI-Myti Quiberon NE	47°31.420 N	003°03.880 W
2	ZI-Myti Quiberon NO	47°31.200 N	003°04.550 W
3	ZI-Myti Quiberon SE	47°31.250 N	003°03.770 W
4	ZI-Myti Quiberon SO	47°31.030 N	003°04.430 W

ZI - Zone Mytilicole d'Houat			
ID	POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	ZI - Myti Houat NE	47°25.100 N	002°56.000 W
2	ZI - Myti Houat NO	47°25.300 N	002°56.550 W
3	ZI - Myti Houat SE	47°24.380 N	002°56.620 W
4	ZI - Myti Houat SO	47°24.490 N	002°56.920 W

ZI - Parc éolien Yeu-Noirmoutier			
ID	POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	ZI-Eolien Yeu A	46°53.050 N	002°35.450 W
2	ZI-Eolien Yeu B	46°55.000 N	002°35.500 W
3	ZI-Eolien Yeu C	46°57.150 N	002°31.600 W
4	ZI-Eolien Yeu D	46°50.900 N	002°24.200 W
5	ZI-Eolien Yeu E	46°48.000 N	002°29.500 W

ZI - Parc éolien du Banc de Guérande			
ID	POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	ZI-Eolien Guérande A	47°08.800 N	002°42.000 W
2	ZI-Eolien Guérande B	47°12.130 N	002°41.500 W
3	ZI-Eolien Guérande C	47°12.570 N	002°39.600 W
4	ZI-Eolien Guérande D	47°10.000 N	002°30.900 W
5	ZI-Eolien Guérande E	47°08.900 N	002°29.850 W
6	ZI-Eolien Guérande F	47°07.150 N	002°33.150 W

ZI - Zone Aquacole de l'île d'Yeu			
ID	POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	ZI-Aqua Yeu A	46°42.350 N	002°17.950 W
2	ZI-Aqua Yeu B	46°42.700 N	002°17.250 W
3	ZI-Aqua Yeu C	46°42.550 N	002°16.900 W
4	ZI-Aqua Yeu D	46°42.200 N	002°16.800 W
5	ZI-Aqua Yeu E	46°41.900 N	002°17.400 W

<b>ZI R13A1 Gâvres</b>			
<b>ID</b>	<b>POINT</b>	<b>LATITUDE</b>	<b>LONGITUDE</b>
1	A13A-1	47°41.165 N	003°21.500 W
2	Trait de côte à l'EST		
3	A13A-2	47°31.830 N	003°09.870 W

<b>FFVoile 2026-TSS Ouessant LONG</b>			
<b>ID</b>	<b>POINT</b>	<b>LATITUDE</b>	<b>LONGITUDE</b>
1	TSS Ouessant LONG A	49°04.600 N	005°30.000 W
2	TSS Ouessant LONG B	48°41.000 N	005°07.000 W
3	TSS Ouessant LONG C	48°25.450 N	005°26.920 W
4	TSS Ouessant LONG D	48°38.050 N	006°06.800 W
5	TSS Ouessant LONG E	48°56.400 N	005°51.600 W

<b>FFVoile 2026-TSS Cap Finisterre LONG</b>			
<b>ID</b>	<b>POINT</b>	<b>LATITUDE</b>	<b>LONGITUDE</b>
1	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG A	43°35.900 N	010°02.000 W
2	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG B	43°25.500 N	009°33.380 W
3	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG C	43°10.500 N	009°44.000 W
4	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG D	42°47.750 N	009°44.000 W
5	FFVoile-TSS Cap Finisterre LONG E	42°47.750 N	010°13.850 W
6	FFVoile TSS Cap Finisterre LONG F	43°18.950 N	010°13.850 W

<b>FFVoile-TSS South Scilly</b>			
<b>ID</b>	<b>POINT</b>	<b>LATITUDE</b>	<b>LONGITUDE</b>
1	TSS South Scilly A	49°46,050 N	006°16,550 W
2	TSS South Scilly B	49°35,540 N	006°16,400 W
3	TSS South Scilly C	49°35,550 N	006°34,100 W
4	TSS South Scilly D	49°46,030 N	006°29,550 W

<b>FFVoile-TSS West Scilly</b>			
<b>ID</b>	<b>POINT</b>	<b>LATITUDE</b>	<b>LONGITUDE</b>
1	TSS West Scilly A	50°01,070 N	006°32,750 W
2	TSS West Scilly B	49°52,300 N	006°36,600 W
3	TSS West Scilly C	49°52,400 N	006°53,700 W
4	TSS West Scilly D	50°03,950 N	006°48,450 W

<b>FFVoile-TSS Seven Stones</b>			
<b>ID</b>	<b>POINT</b>	<b>LATITUDE</b>	<b>LONGITUDE</b>
1	DST Seven Stones A	50°20,000 N	005°49,500 W
2	DST Seven Stones B	50°00,970 N	005°49,600 W
3	DST Seven Stones C	49°53,550 N	006°04,980 W
4	DST Seven Stones D	50°20,000 N	006°05,000 W

Des nouvelles zones interdites pourront être ajoutées par avenant lors de la diffusion du parcours final.

## ANNEXE 4 - WAYPOINTS

Version mai 2021 – Traduction Commission Centrale d'Arbitrage

Quand cela est précisé dans l'avis de course, les courses seront régies par Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

### Version 2.0 Janvier 2025

#### WP1 Modification aux Définitions :

**WP1.1** La définition de Marque est modifiée comme suit :

**Marque** Un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

#### WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

**Waypoint** Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DMD (degrés minutes décimales).

#### WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

**Zone** L'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

Note : Approuvé en tant qu'annexe à placer sur le site internet de World Sailing. L'annexe peut être modifiée avec l'approbation du Comité des règles de course de World Sailing.

## ANNEXE 5 : DÉCLARATION DE NON ROUTAGE

### ANNEXE 5 - DÉCLARATION DE NON ROUTAGE APPENDIX 5 APPENDIX 5 - NON ROUTING DÉCLARATION

Nom du bateau ( Name of the boat ) : .....  
N°.....

Je soussigné / I, the undersigned

..... Skipper

du bateau ci-dessus désigné / of the above boat

déclaration sur l'honneur que le skipper respectera la règle de non routage sur la course  
Trin'40 2026 en accord avec :

- RCV 41
- Règle de classe 2.10
- Avis de Course 13.2
- Instructions de Course n°18 La Trin'40

declaration on my honour that I will comply with the non-routing rule during the Trin'40  
2026 race in accordance with :

- RRS 41
- Class Rules 2.10
- Notice Of Race 13.2
- Sailing Instructions 18 La Trin'40

Fait à ....., le ..... 2026  
Signed at ....., on.....2026

Signature du skipper  
Skipper's signature

## ANNEXE 6 : FICHE CONTACTS

### ANNEXE 6 - FICHE CONTACTS TRIN'40 2026

#### Appendix 6 – TRIN'40 2026 CONTACT SHEET

A remettre à la direction de course au plus tard le Mercredi 22 Avril 2026

To be submitted to the Race management no later than Wednesday, 22 April 2026.

Je soussigné,  
I, the undersigned,

Skipper du bateau :  
Skipper of the boat :

Désigne à la direction de course les personnes suivantes joignables 24/24 durant la course :  
Appoints the following persons to the Race management, reachable 24/7 during the race :

**CONTACT RESPONSABLE SÉCURITÉ AU SEIN DU TEAM / FAMILLE :**  
CONTACT PERSON RESPONSIBLE FOR SAFETY TEAM / FAMILY:

	Contact n° 1	Contact n° 2
Nom / Name		
Prénom / First name		
Téléphone / Phone		
Email		

**CONTACT COMMUNICATION EN CAS DE CRISE :**  
EMERGENCY CONTACT FOR COMMUNICATION :

	Contact
Nom / Name	
Prénom / First name	
Téléphone / Phone	
Email	

**CONTACT DU BORD :**  
ONBOARD CONTACT :

E-mail du bord / OnBoard e-mail	
Téléphone du bord avec accès messagerie WhatsApp Onboard phone with WhatsApp messaging access	

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_  
Signed at \_\_\_\_\_, on \_\_\_\_\_

Signature du skipper :  
Skipper's signature :

## ANNEXE 7 : PROCÉDURE AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

Le plombage du moyen de propulsion du bateau sera fait par un auto-plombage après avoir quitté le port :

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définit avec le comité technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage).
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis à la personne responsable du contrôle de sécurité.
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer, le skipper procède lui-même au plombage du moyen de propulsion.
- Une photo numérique du scellé numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, le numéro devra y être lisible.
- Cette photo devra être envoyée par mail ou par message texte au plus tard à 20H00 ( UTC+2) le jour du départ, avec le nom du bateau :
  - Par message Whatsapp - Virginie Trarieux **+33 6 20 66 38 84**
- Le comité technique accusera réception de l'envoi.
- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le comité technique.
- Si la photo n'a pas été reçue dans le temps imparti, le comité technique déposera une réclamation.
- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaudra à l'absence de photo.

### AJOUTER

#### Procédure pour le déplombage des moteurs en approche de la ligne d'arrivée

Vous pourrez déplomber les moteurs en respectant la procédure de déplombage

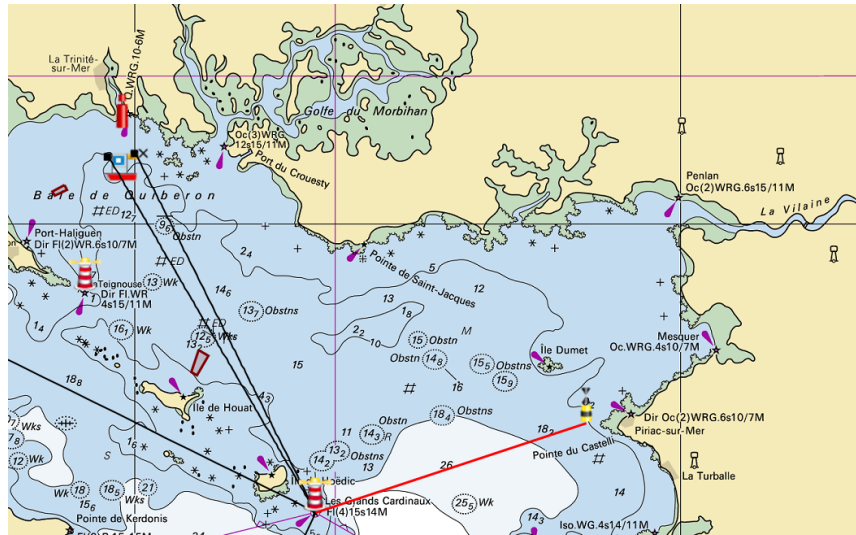
- Prise de contact avec Virginie Trarieux : **+ 33 6 20 66 38 84**

- Virginie Trarieux vous donne un code

- Photo envoyé à Virginie Trarieux du plomb collier numéroté avec le code

- Virginie Trarieux vous donne l'autorisation de déplombage après contrôle de la photo - **Ne pas déplomber tant que vous n'avez pas reçu l'autorisation**

Vous êtes autorisés à prendre contact avec Virginie Trarieux pour déplomber votre moteur dès lors que vous avez franchi une ligne formée par le Phare des Cardinaux à Bâbord et la cardinale Ouest Les Bayonnelles comme présenté sur la photo ci-dessous.



**AJOUTER dans Annexe 7**

**Pour l'ensemble de la course Trin 40, chaque concurrent disposera de quatre scellés au total.**

## **ANNEXE 8 : GUIDE DES PÉNALITÉS**

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document.

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalités.  
Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes.  
Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages :

- **Plage 0 : Pénalité financière**
- **Plage 1 : de 0 à 4 heures**
- **Plage 2 : de 2 à 8 heures**
- **Plage 3 : de 8 heures à DSQ**
- **Plage 4 : DSQ**

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnement s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou de changer de plage.

### **Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité**

1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
4. Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?
5. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?

### **Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité**

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
5. Est-ce que l'infraction a avangagé le bateau ?

**Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée.**

	<b>PLAGE 0</b>	<b>PLAGE 1</b>	<b>PLAGE 2</b>	<b>PLAGE 3</b>	<b>PLAGE 4</b>
	Financière	0H à 4H	2H à 8H	8H à DSQ	DSQ
<b>AVIS DE COURSE</b>					
AC 2 Publicité	<b>X</b>				
AC 11 / 12 Obligations de présence	<b>X</b>				
AC 13.2 Routage				<b>X</b>	<b>X</b>
AC 15 Place au port	<b>X</b>	<b>X</b>			
AC 16 / IC 27 Limitation de sortie de l'eau		<b>X</b>			
AC 17 Vacation radio	<b>X</b>	<b>X</b>			
<b>INSTRUCTIONS DE COURSE</b>					
IC 10 - Zones qui sont des obstacles			<b>X</b>		
IC 18 - Déclaration de non-routage		<b>X</b>			
IC 21 - Règles de sécurité			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
IC 21.2 - AIS			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
IC 18 - Routage Interdit / Aide extérieure / Conseil technique à distance				<b>X</b>	<b>X</b>
IC 16 - Infraction chapitre 2 ou RIPAM		<b>X</b>			
IC 16.1.3 Pénalité selon RCV 44.1b				<b>X</b>	
IC 23.3 - Rupture plombage		<b>X</b>			
IC 23.4 Rupture plombage moteur			<b>X</b>		
IC 22 - Embarquement et débarquement de matériel		<b>X</b>			
IC 28 - Équipement de plongée		<b>X</b>			
<b>Règles de classe ou RSO</b>					
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	

<b>Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?</b>	<b>PLAGE</b>
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3 ou 4
<b>Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?</b>	<b>PLAGE</b>
Absolument pas possible	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	3 ou 4
<b>Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure ?</b>	<b>PLAGE</b>
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3