



REGLES DE CLASSE

Version Française

C30

Principes Fondamentaux :

Toutes les règles énoncées dans les Règles de Classe Class C30 sont régies par les principes suivants :

- La fourniture standard ne doit pas être modifiée sauf quand cela est précisé dans les présentes règles.
- Les principes de la monotypie sont strictement appliqués pour des raisons de maîtrise des coûts et d'équité sportive.
- Tout ce qui n'est pas expressément précisé ou autorisé dans les Règles de Classe est interdit.

Sommaire

Sommaire	2
CHAPITRE A – REGLES FONDAMENTALES	4
A.1. Règles de Classe	4
A.2. Abréviations	4
A.3. Autorité	5
A.4. Langue	5
A.5. Règles de Course à la Voile et Règles d’Equipement des Voiliers	5
A.6. Interprétations	5
A.7. Conformité	5
CHAPITRE B – ORGANISATION	6
B.1. Fonctionnement, Conformité, Contrôles	6
B.2. Jauge.....	6
B.3. Certificat de Conformité	8
B.4. Demandes de modification des Règles de Classe (RCC30).....	8
B.5. Demandes d’interprétation de certaines Règles de Classe (RCC30)	8
B.6. Numéro de coque et voile	8
CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR	8
C.1. Courses en équipages : nombre d’équipiers	9
CHAPITRE D – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET REGLES.....	9
D.1. Contrôles coque	9
D.2. Modifications autorisées sur la coque	10
D.3. Aménagements	11
D.4. Accastillage.....	11
D.5. Gréement courant.....	12
D.6. Poids	12
D.7. Appareil Propulseur.....	13
D.8. Équipements électriques.....	13
D.9. Équipement Électronique.....	15
Les moyens de communications satellitaire seront précisés dans l’avis de course concernée, il sera alors autorisé d’ajouter une antenne et un appareil de réception.	16
CHAPITRE E – APPENDICES.....	16
E.1. Quille	16
E.2. Appareil à gouverner	17
E.3. Hélice, sail drive.....	18
CHAPITRE F – GRÉEMENT	18

F.1. Le mât	19
F.2. La bôme.....	20
F.3. Le bout-dehors.....	20
CHAPITRE G – LES VOILES.....	20
G.1. Mesurage et certification.....	20
G.2. Limitation du nombre de voiles neuves	21
G.3. Fabrication	21
G.4. Grand-voile	22
G.5. Génois / J2	24
G.6. Solent / J3	25
G.7. Foc de gros temps (ORC).....	26
G.8. Tourmentin / Storm Jib	27
G.9. Suédoise.....	27
G.10. Gennaker.....	28
G.11. Spinnakers Asymétriques.....	29
CHAPITRE H – EQUIPEMENTS REGLEMENTAIRES, SECURITE.....	30
H.1. Pharmacie	30
H.2. Sac ou conteneur de survie.....	30
H.4. Mouillages.....	31
H.5. Matériel de sécurité.....	31
H.6. Réserves de boissons	33
CHAPITRE J – INFRACTION AUX REGLES DE CLASSE, CONSTATEE EN DEHORS DES EPREUVES	33
J.1. Traitements de ces infractions	33

CHAPITRE A – REGLES FONDAMENTALES

A.1. Règles de Classe

A.1.1. Le Sun Fast 30 One Design est un voilier habitable de course au large, monotype, à règles de classe fermées. Ceci signifie que le bateau dans l'état de la livraison par le constructeur ne peut pas être modifié sauf lorsque cela est clairement précisé et décrit par les présentes Règles de Classe.

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

A.1.2. L'utilisation de matériaux métalliques contenant plus de 0.8% de Titane, des fibres de carbone, d'aramide (Kevlar, Technora, Twaron, etc.), de para-aramide (PBO, Zylon, etc.), de copolymères à cristaux liquides de polyester (Vectran, etc.) et le Cuben est interdite, pour des raisons de coût, dans les composants autorisés et ajoutés après livraison, sauf s'ils sont clairement autorisés par les présentes règles pour des usages spécifiques.

Ces restrictions ne concernent pas les voiles, ainsi que les espars pour lesquels les matériaux interdits sont indiqués.

A.2. Abréviations

YCF	Pôle Course du Yacht Club de France
RORC	Royal Ocean Racing Club
FFVoile	Fédération Française de Voile
WS	World Sailing
RCV	Règles de Course à la Voile
REV	Règles d'Équipement des Voiliers
RIPAM	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
RSP	Formation premiers secours en mer
RSO	Réglementations Spéciales Offshore
AIS	Système d'Identification Automatique
ASN / DSC	Appel Sélectif Numérique
LSA	Code International OMI
SOLAS	Convention du sauvetage de la vie humaine en mer
RCC30 / C30CR	Règles de Classe Class C30
CC30	Class C30
VPLP	VPLP design, Architecture Navale

A.3. Autorité

A.3.1. L'autorité gestionnaire des RCC30 est l'association des propriétaires dénommée La Classe C30 (CC30). Elle est régie par ses propres statuts et son règlement intérieur.

A.3.2. La CC30 décline toute responsabilité légale relative à l'application des RCC30 et n'acceptera aucune plainte pouvant en découler.

A.3.3. La propriété intellectuelle (Copyright) des dessins et spécifications du bateau appartient à VPLP.

A.4. Langue

La langue utilisée dans les RCC30 est le Français.

En cas de contradiction avec la version anglaise, la version française fera foi.

A.5. Règles de Course à la Voile et Règles d'Équipement des Voiliers

Les RCC30 doivent être lues et appliquées accompagnées des **REV** et des **RCV**.

La règle 51 des RCV est amendée et remplacée par les règles suivantes :

- Tous les équipements mobiles (lests mobiles), y compris les voiles, peuvent être déplacés à l'intérieur du bateau pour modifier l'assiette et la gîte du bateau.
- 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, balcons et filières. Toutefois il est interdit de stocker des voiles sur les radeaux de sauvetage.

A.6. Interprétations

Toute interprétation des RCC30 relève de la compétence exclusive de la Commission de Jauge. Cette Commission peut s'entourer à sa discrétion de membre de la Classe (CC30), d'un mesureur de la Classe (CC30), de personnalités extérieures à la Classe (CC30) qui agissent alors comme « sachants ».

Les débats internes à la Commission de jauge sont confidentiels, seules les conclusions sont publiées et diffusées aux adhérents de la Classe (CC30) à jour de leur cotisation.

A.7. Conformité

Directive CE : le Sun Fast 30 One Design a été soumis à une procédure d'évaluation de la conformité spécifiée dans la directive pour obtenir le marquage CE (directive 2013/53). Il n'entre pas dans les compétences de la CC30 de vérifier la conformité à la directive CE.

Règles de Classe : Le Sun Fast 30 One Design est soumis aux Règles de Classe définies dans le présent document. 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 parlera de Certificat de Conformité aux Règles de Classe.

CHAPITRE B – ORGANISATION

B.1. Fonctionnement, Conformité, Contrôles

B.1.1. Identification du bateau

B.1.1.1. Les numéros de coque attribués par la CC30 sont les numéros de série de fabrication identifiant les coques (exemple « 007 »), extraits du numéro HIN : FR-SPBWP007G724.

Un numéro de voile, identique au numéro de coque, est délivré par la CC30. Ce numéro est identique dans les voiles et sur le roof. Un cagnard indiquant le numéro de voile doit être disponible à bord lorsque requis par la catégorie RSO de la course (RSO 4.01.2).

B.1.1.2. Le numéro de fabrication, nommé Numéro HIN, est attribué par le constructeur suivant la norme ISO 10087 :

Le numéro HIN est gravé par le constructeur sur le haut du tableau arrière à tribord et doit être lisible.

HIN : FR-SPBWP001G324

001 : Numéro de coque

B.1.1.3. Le nom du bateau indiqué sur l'acte de francisation (ou équivalent pour les bateaux sous pavillons étrangers) doivent figurer sur le tableau arrière.

B.1.2. Il est de la responsabilité du propriétaire de prendre contact avec La Classe C30 afin d'effectuer les mesures et démarches nécessaires à l'édition d'un Certificat de Conformité RCC30.

B.1.3. Les propriétaires et les skippers doivent être membres de La Classe (CC30) et pour cela verser une cotisation annuelle dont le montant est décidé en assemblée générale. La délivrance du Certificat de Conformité est liée à l'adhésion annuelle et préalable du propriétaire à la classe.

B.1.4. Vente du bateau

En cas de vente du bateau, le Certificat de Conformité est automatiquement invalidé. Il est de la responsabilité du nouveau propriétaire de prendre contact avec La Classe C30 afin d'effectuer les mesures (si modifications au bateau et son équipement, ses voiles) et démarches nécessaires à l'édition d'un nouveau Certificat de Conformité RCC30.

B.2. Jauge

B.2.1. Les bateaux, leur équipement et leurs voiles sont certifiés et contrôlés exclusivement par des mesureurs agréés par la Classe (CC30). Voir Annexe A – Liste des Mesureurs de Classe Agréés CC30.

B.2.2. Rappel : Aucun propriétaire ne doit certifier son propre matériel, ni un fabricant de voiles sa propre production (sauf pour ce dernier point, délégation accordée par la Classe (CC30)). La **REV H.1** s'applique.

B.2.3. Les certifications, contrôles et inspections doivent être exécutés à partir des documents officiels, c'est-à-dire les RCC30 et Annexes qui en font partie ainsi que les formulaires de mesures.

B.2.4. Les certifications et contrôles doivent être conduits suivant les **REV** sauf lorsque la méthode est décrite par les RCC30.

B.2.5. Après certification et émission du Certificat de Conformité RCC30, il appartient au propriétaire de s'assurer que son matériel est à tout moment conforme aux Règles de Classe.

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

B.2.6. À tout moment, le Bureau de La Classe (CC30) peut exiger la vérification de la conformité aux RCC30 de tout ou partie d'un bateau et de ses équipements.

Tous les travaux susceptibles d'affecter la structure du bateau (par exemple : dépose de la quille) doivent être préalablement autorisés par la CC30. La CC30 pourra missionner un Mesureur Agréé RCC30 pour contrôle aux fins de renouvellement du Certificat de Conformité (Formulaire C : Demande d'autorisation de travaux, Formulaire D : Demande d'autorisation de dé-quillage / re-quillage).

Cette vérification devra être faite en présence du propriétaire et/ou de son représentant.

A défaut de déclaration préalable en bonne et due forme, un contrôle complet du bateau pourra être réalisé aux frais du responsable du bateau.

Les frais de contrôle, mesurage et frais annexes du Mesureur sont à la charge du demandeur.

B.2.7. Contrôles hors épreuves.

Les bateaux désignés par La CC30 suite à une mise en chantier ou pour une gestion optimale de la base de données doivent être pesés. Les bateaux pesés en dessous du poids référencé en [D.6.1. Poids] devront se mettre en conformité. Le représentant du bateau devra remplir et remettre au Mesureur de Classe, en amont du contrôle, la déclaration indiquée en **Annexe E**. Les frais liés à la pesée sont à la charge du responsable du bateau.

Cette vérification devra être faite en présence du propriétaire et/ou de son représentant.

B.2.7.1. Inspection et Contrôles avant épreuves

D.6.1. Poids Dans les 15 jours avant le signal d'avertissement de la première course de chaque compétition du circuit CC30, des contrôles portant sur les masses, les géométries des appendices, la géométrie générale, les équipements pourront être réalisés par la Commission de Jauge CC30. Les bateaux pesés en dessous du poids référencé en [D.6.1. Poids] devront se mettre en conformité pour la compétition. Les bateaux dont les appendices ne sont pas conformes devront se mettre en conformité pour la compétition. En amont du contrôle, le représentant du bateau devra remplir et remettre au Mesureur de Classe la déclaration indiquée en **Annexe E**.

B.2.8. Contrôle d'épreuve

B.2.8.2 Unités de mesures

Les mesures sont prises avec les unités du système métrique. Les mesures linéaires sont prises en mètres avec 3 décimales et arrondies à 2 décimales à la saisie. Un "Poids" est pris au kilogramme le plus proche. Les conventions mathématiques normales s'appliquent avec l'arrondi à la demi-unité la plus proche (0.5 arrondi à l'unité supérieure). Lors de calculs successifs, les résultats intermédiaires sont utilisés avec la définition maximale.

B.3. Certificat de Conformité

Un Certificat de Conformité est délivré par la Classe (CC30) au propriétaire lorsque ce dernier a réalisé les démarches nécessaires à l'obtention de ce certificat. Ce document certifie que le bateau tel que fourni par le constructeur, identifié par son numéro de fabrication est conforme aux plans et spécifications de l'architecte, à la réalisation standard par le constructeur et aux Règles de Classe (CC30).

Il indique la masse des poids correcteurs, le numéro du bateau, la date initiale de mesure des voiles (première mise en service).

Le skipper du bateau, lorsqu'il est différent du propriétaire, est réputé, vis-à-vis de la Classe (CC30) et de ses règles, de prendre cet engagement à sa charge à compter de sa prise de possession du bateau et doit signer lui-même, le jour de sa prise de possession du bateau, cet engagement sur l'honneur à maintenir et à veiller à ce que son bateau reste conforme aux règles. Il est tenu par ses règles jusqu'au jour où le propriétaire reprend effectivement possession du bateau.

Le skipper, lorsqu'il est différent du propriétaire, peut, lors de la prise de possession du bateau, demander à la Classe (CC30) une visite de conformité. Cette dernière lui sera alors facturée par la Classe (CC30).

Tout bateau sans Certificat de Conformité, dont le certificat a été suspendu ou n'a pas été renouvelé, ne peut pas participer à une épreuve régie par les présentes règles.

B.4. Demandes de modification des Règles de Classe (RCC30)

Voir le **formulaire : A** : Formulaire : demande de modification des Règles de Classe

B.5. Demandes d'interprétation de certaines Règles de Classe (RCC30)

Voir le **formulaire : B** : Formulaire : demande d'interprétation des Règles de Classe

B.6. Numéro de coque et voile

B.6.1. Le numéro de voile est identique au numéro de coque, composé de trois chiffres, précédé par un identifiant par pays.

Exemple : FRA 020

CHAPITRE C – CONDITIONS POUR COURIR

Un bateau ne peut être admis à courir que :

- s'il dispose d'un Certificat de Conformité en cours de validité.
- s'il répond aux exigences des RSO, éventuellement complétées par les RCC30 pour la catégorie de course concernée telles que définies dans l'avis de course et/ou instructions de courses ou avenants.
- si son propriétaire et son skipper (et co-skipper pour les courses en double) sont membres de la Classe (CC30), à jour de leur cotisation.

Pour les courses en équipage, la catégorie CE limite le nombre d'équipiers (voir plaque CE) :

- Catégorie A (CE) 4 personnes,
- Catégorie B (CE) 5 personnes,
- Catégorie C (CE) 6 personnes

Note : Voir RSO section 3 et en particulier 3.03.2 et 3.04.1. Les courses de catégorie 2,1,0 (RSO) impliquent le respect de la norme CE catégorie A, les courses de catégorie 3 et en deçà imposent le respect de la norme CE catégorie B ou C.

C.1. Courses en équipages : nombre d'équipiers

Pour les courses en équipage, le nombre maximum d'équipiers est fixé à 5 pour les courses qui requièrent une catégorie de conception D, C, ou B. et 4 pour les courses qui imposent une catégorie de conception A (transatlantiques par exemple).

Le poids maximum de l'équipage est fixé à 375 kg pour 5 équipiers maximum, sauf pour les courses qui s'effectuent dans le respect de la catégorie A (CE) ou si le radeau présent à bord est un radeau 4 places et que sa présence est imposée par la catégorie RSO de la course. Le nombre d'équipiers maximum est alors de 4, la limite de poids de l'équipage restant identique (Pesée hors équipements, cirés ...).

CHAPITRE D – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET REGLES

Généralités

La coque, le pont, les contre-moules, la structure, l'aménagement intérieur, la motorisation, les équipements, ainsi que le lest, les safrans, les espars, et les voiles, doivent être conformes aux spécifications et descriptifs de construction, aux plans officiels, aux RCC30, aux annexes, aux interprétations et/ou modifications décrites dans les présentes règles.

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

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, dans le but de diminuer le poids, d'améliorer ou de diminuer le moment d'inertie, et d'une manière directe ou indirecte d'améliorer les performances.

La pose par perçage ou collage d'accastillage complémentaire (bloqueurs, taquets, padeyes (y compris textiles), poulies, rails, etc.) est interdite exception faites des cas précisés.

Rappel de la règle 53 des RCV ; « Résistance 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.

En aucun cas les marques de contrôles de jauge de coque, références gravées sur la coque ne doivent être masquées.

D.1. Contrôles coque

Toute modification de la forme de la coque est interdite.

La classe se réserve le droit de procéder à des contrôles à l'aide de gabarits définis par le chantier afin de vérifier la conformité aux plans.

D.2. Modifications autorisées sur la coque

La coque, sa structure, ses aménagements, ses équipements, son accastillage et le joint pont/coque tels qu'ils sont livrés par le fabricant ne peuvent être modifiés sauf si cela est précisé dans les présentes règles. Sauf exceptions précisées, aucune zone du pont et du tableau arrière ne doit être poncée. Aucun élément faisant partie de la fourniture du chantier ne peut être débarqué pour courir (les aménagements tout particulièrement).

Voir Inventaire en :

- Annexe B : Aménagements / Equipement standard
- Annexe C : Gréements courants / Equipement standard
- Annexe D : Accastillage / Equipement standard
- Annexe E : Gréements dormants / Equipement standard
- Annexe F : Mat/Bôme/Bout dehors
- Annexe G : Equipement Electrique / Equipement standard
- Annexe H : Equipement Electronique / Equipement standard
- Annexe I : Système de Propulsion
- Annexe K : Système de Barre (Barre/safran)
- Annexe R et S : Equipements de sécurité / Plombage
- Annexe P: Emplacement Equipements de sécurité / Plombage

D.2.1. Peinture et décoration

La peinture, l'utilisation de vinyle, et la décoration de la coque sont libres sous réserve de respecter les règles relatives à la publicité (voir code 20 World Sailing) et de conserver visibles en permanence les logotypes constructeurs, de la classe et du sponsor de classe.

Voir annexe Q : Marquage/publicité

D.2.2. Perçages

Les perçages débouchant sur l'extérieur (pont, cockpit) ne sont pas autorisés.

Les perçages ne sont pas autorisés à l'intérieur de la coque pour permettre la fixation des matériels non livrés en standard par le chantier mais obligatoires ou autrement autorisés.

L'usage de padeyes textiles (collées) est autorisé pour fixer des accessoires autorisés (poches à drisses, mains courantes, etc.), voir Annexe B et C Équipement optionnel. Il est autorisé d'effectuer un ponçage local sur ces zones de collage afin de favoriser l'accroche mécanique.

Le passage de câbles électriques/électroniques complémentaires pour les afficheurs de mats est prévu dans le pied de mat.

Le perçage permettant l'alimentation des feux de navigations arrière tels que définis en annexe G est autorisé.

D.2.3. Enduits et mastic

Ils sont autorisés pour réparer des défauts mineurs d'état de surface (rayures), dans le respect de la règle D.1.

Il est autorisé d'améliorer l'écoulement hydrodynamique autour des capteurs électroniques de type loch / sondeur, autour des entrées et sortie d'eau (WC).

D.2.4 Antidérapant

L'application de bandes adhésives est autorisée sans restriction.

D.3. Aménagements

Les aménagements standards et optionnels sont décrits en **Annexe B**.

D.2.3.1. Des systèmes anti-roulis constitués de toiles, de joncs, de bouts, de padeyes textiles ou de sandows sont autorisés pour le stockage des matériels embarqués. Des mains courantes textiles et fixées par collage (padeye textile) peuvent être installées, **voir Annexe B**.

D.2.3.2. Un hamac supplémentaire peut être installé à l'avant.

D.2.3.4. Porte de descente

La porte de descente (consistant de 2 panneaux transparents) ne peut être remplacée, si ce n'est par le modèle standard fourni avec le bateau, elle doit comporter une retenue textile (voir RSO 3.08.4.b.ii).

D.4. Accastillage

D.4.1. L'équipement de pont et l'accastillage sont définis par **l'annexe D, Equipement standard**. Ils ne doivent être ni modifiés ni déplacés ; ils ne peuvent être remplacés que par des constituants de même référence, sauf ce qui est autorisé et précisé ci-dessous :

- Des cales peuvent être ajoutées sous les taquets coinçeurs, poulies plat pont et bloqueur de drisses.
- Les guides (pontets) des taquets à bille peuvent être déposés ou modifiés.
- Les taquets coinçeurs à mâchoires peuvent être remplacés par d'autres modèles ayant des fixations identiques (diamètre et écartement des vis).
- Pour la cascade de Hale-bas de bôme des poulies ou anneaux de friction peuvent être supprimés mais aucun ajouté.
- Certaines poulies peuvent être remplacées par des anneaux de friction (voir le détail de l'accastillage prévu).
- **Concernant les bastaques il est autorisé d'ajouter des poulies ou anneaux de friction afin de démultiplier le palan de bastaque. Ce dernier ne doit pas excéder 6 brins et le diamètre de cordage autorisé est du 6mm.**

D.4.2. De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis dans **l'annexe D : Équipement optionnel** sont autorisés.

De l'accastillage supplémentaire ne requérant pas de fixation et pouvant notamment servir de matériel de rechange est autorisé sous réserve que :

- Ce matériel soit autorisé **voir Annexe D**
- Que ce matériel ne soit ni collé, ni vissé, ni cousu et que son démontage soit facile pour les pesées.

D.4.3. Filières

Voir RSO 3.14. Les filières supérieures doivent être tendues : la flèche ne doit pas dépasser 50 mm lorsqu'on applique un poids de 4 kg à mi-distance de 2 supports.

Les filières intermédiaires doivent être en accord avec les RSO : la flèche ne doit pas dépasser 120mm lorsqu'on applique un poids de 4kg à mi-distance de 2 supports.

Les filières ne doivent pas être gainées.

Les filières textiles ne sont pas autorisées.

Une protection en mousse est autorisée.

Une fixation libre est autorisée tant qu'elle respecte l'article 3.14.3.e) des RSO.

Les filières sont de type INOX monotoron 1x19 Diamètre minimum 04mm non gainée (fourniture SPARCRAFT).

D.5. Gréement courant

Le gréement courant doit rester conforme aux spécifications données en **annexe C**.

- Pour la cascade de Hale-bas de bôme, des poulies peuvent être supprimées mais aucune ajoutée. La démultiplication du hale-bas maximum est de 24:1.
- Certaines poulies peuvent être remplacées par des anneaux de friction (voir le détail de l'accastillage prévu).

D.6. Poids

D.6.1. Poids

Le poids du bateau en état de naviguer (Prêt A Naviguer PAN) conforme l'inventaire défini en **annexe O** et pesé selon les conditions du protocole défini **en annexe O Protocole de pesée (PAN)** ne doit pas être inférieur à **2865 kg**. Le poids du bateau en configuration PAN est reporté sur le Certificat de Conformité.

La pesée devra être effectuée avec le peson de la Classe (CC30), les moyens de pesée disponibles auprès du chantier constructeur sont acceptés. Lorsqu'il est inférieur à 2865 kg, le poids du bateau est compensé à l'aide de poids correcteurs constitués de lingots de plomb disposés dans la zone « varangage quille ».

Les dimensions des poids correcteurs, leurs positions et leurs fixations sont indiquées par **l'annexe O**.

D.6.2. Poids Correcteurs

Les poids correcteurs du bateau peuvent être déposés suite à une pesée PAN si le poids minimum est dépassé, avec l'autorisation du mesureur de la Classe (CC30). Après une pesée PAN, le responsable peut choisir de conserver ses poids correcteurs si le poids minimum est atteint. Les poids correcteurs du bateau pesé prêt à naviguer, posés pour atteindre le poids minimum autorisé, sont marqués.

Les valeurs de l'ensemble des poids correcteurs dans la configuration PAN sont reportées sur le certificat de conformité. Ils ne peuvent être réduits, ni déposés en dehors d'une pesée PAN. Et sont donc immuables pour que le certificat de conformité reste valide.

D.7. Appareil Propulseur

D.7.1. La nomenclature de l'appareil propulseur est donnée en **Annexe I**.

D.7.2. Le numéro de série du moteur est reporté sur le PV de mesure.

D.7.3. Les bateaux sont équipés d'un moteur de marque, NANNI (**voir Annexe I : Système de Propulsion**).

Un échange de moteur par un modèle identique, doit être préalablement autorisé par la Classe (CC30) qui délèguera un mesureur de Classe (CC30) en vue du contrôle des poids et enregistrement du numéro de série du nouveau moteur. La motorisation dans ce cas doit rester celle définie ci-dessus. (**Formulaire F**).

D.7.4. L'hélice à pales repliables (référence voir **Annexe I : Système de Propulsion**) ne peut être remplacée par un modèle différent. La surface, les formes, les profils ainsi que l'épaisseur des pales ne peuvent être modifiés.

D.7.5. Plombage du moteur

Lorsque cela est imposé, le plombage de la marche avant est décrit dans **l'Annexe I**.

D.8. Équipements électriques

La nomenclature de l'équipement électrique est donnée en **Annexe G**.

(Équipement obligatoire fourni par le chantier, équipement supplémentaire autorisé).

D.8.1. Batteries

Les batteries de servitude d'origine peuvent être remplacées par des batteries au plomb étanches de provenance différente. Leur capacité unitaire (le minimum étant le standard : 100 A/h) et leur nombre sont libres, leur poids total est de 30 kg minimum. L'ajout de batteries est pris en compte dans la pesée PAN si ces batteries sont identifiées dans le certificat de conformité. Elles doivent dans ce cas rester à poste pour que le certificat de conformité soit valide.

La batterie de démarrage d'origine peut être remplacée par une batterie au plomb étanche de provenance différente. Sa capacité unitaire doit être au minimum de 50 Ah et son poids de 20 kg minimum.

L'emplacement des batteries est défini en **annexe B**. Il conviendra que l'emplacement de la batterie supplémentaire soit conforme à cette annexe.

D.8.2. Câblages

Toute modification du câblage existant (en particulier le câblage de puissance) est interdite, un câblage additionnel peut être installé.

D.8.3. Alternateur

D.8.3.1. L'alternateur principal du moteur doit être identique à celui d'origine : 12V & 40 AMP.(voir **Annexe I : Système de Propulsion**)

D.8.3.2. L'alternateur secondaire, s'il est installé (option), du moteur doit être identique à l'alternateur principal (voir **Annexe I : Système de Propulsion**). Il est alors comptabilisé dans la pesée (PAN) et mentionné sur le Certificat de Conformité.

Note : C'est un équipement courant (mais onéreux) dès lors que l'on envisage des courses longues (de type transat).

D.8.4. Feux

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

Les fils de qualité « aviation » sont interdits.

D.8.4.1. Feu de tête de mat

Le feu tricolore de tête de mât doit être équipé d'un feu à LED d'un modèle conforme au COLREG, règle 22 assurant une visibilité minimale de 2 milles (RSO 3.27.2).

D.8.4.2 Feu de « secours »

Chaque bateau doit être équipé de feux (latéraux et arrière à LEDs d'un modèle agréé et homologué ou assurant une visibilité minimale de 2 milles, alimentés indépendamment des batteries de service par un câblage différent du feu de route de tête de mât. RSO 3.27.3.

Les feux de secours sont des feux à LEDs (modèles conforme au COLREG, règle 22 assurant une visibilité minimale de 2 milles), portables sur piles ou fixes

S'ils sont fixes, les feux latéraux peuvent être posés sur le pont à l'arrière ou à l'avant, sous les balcons et le feu arrière blanc peut être installé sur le tableau arrière.

D.8.4.5 Feu de Hune (équipement optionnel)

Le feu de Hune est un feu à LED.

D.8.5. Éclairages Intérieurs

D.8.5.1. Les éclairages intérieurs peuvent être remplacés par des éclairages à diodes électroluminescentes (LED) situés aux mêmes emplacements ; toute modification du câblage est interdite.

D.8.5.2. Un feu de capot avant est autorisé pour éclairer les voiles d'avant.

D.8.5.3 Tableau électrique

Une modification du circuit électrique de la table à carte peut être effectuée, ajout de prises 12 volts si nécessaire.

Le circuit de puissance et le circuit d'alimentation des feux ne peuvent pas être modifiés.

D.8.6. Pile à combustible (option)

Une pile à combustible telle que décrite en **Annexe J** peut être installée, elle n'est pas comprise dans le protocole de pesée (PAN).

D.9. Équipement Électronique

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

Communications : (VHF, iridium, téléphone, tablette..)

- 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 à un groupe de concurrent, sauf lorsqu'elle émane de la direction de course
- Une charte de non-routage sera signée par chaque concurrent avant le départ de l'épreuve.

Routage déporté :

- *En dérogation de la règle 41 des RCV 'Aide extérieure', seules les applications Predictwind / Squid X / Avallon / Sailgrib / Zygrib/Dorado avec routage déporté sont autorisées.*

Les seuls équipements électroniques autorisés sont ceux listés dans ce chapitre.

Ces dispositions pourront être amendées et précisées dans l'avis de course.

D.9.1. L'équipement électronique standard est défini en **Annexe H équipements électronique / équipement standard.**

Le pack B&G (standard) peut être complété par des équipements optionnels tels que définis en **Annexe H équipements électronique / équipement optionnel.**

D.9.1.1. L'article 52 des RCV est modifié comme suit :

« Le gréement dormant, le gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coques à l'exception de l'appareil à gouverner doivent être réglés et manœuvrés par la force fournie par l'équipage. »

D.9.2. Équipements complémentaires

A ces équipements doivent ou peuvent s'ajouter les éléments suivants (qui peuvent être obligatoires en fonction de la catégorie RSO de la course pratiquée).

D.9.2.1. VHF portable

Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur V.H.F. portable d'une puissance antenne de 6 Watts minimum, avec une batterie de rechange selon RSO.

D.9.2.2. VHF Fixe (voir **Annexe H équipements électronique**)

Chaque bateau doit être équipé d'un poste émetteur-récepteur V.H.F. d'une puissance antenne de 25 Watts minimum. Il est connecté à une antenne fixée en tête de 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 VHF lorsque la catégorie de course (RSO) l'impose.

Un système AIS émission et réception combiné avec le V.H.F. fixe est obligatoire. Le transpondeur doit être codé au numéro MMSI du bateau, au nom du bateau figurant sur l'acte de francisation, avec l'indicatif V.H.F. et inscrit en mode voile (ou équivalent). Ce transpondeur doit être raccordé à l'antenne de tête de mat.

Conformément aux RSO 4.22.2.D & 4.22.2.a pour les catégories RSO 1 à 3, il est autorisé d'installer un bouton B&G ayant la fonction MOB accessible depuis le cockpit ainsi qu'un ou deux haut-parleurs VHF si ces derniers ne sont pas fournis par le chantier.

D.9.2.3 Ordinateur

Un ordinateur fixe ou portable avec écran souris, clavier, relié (ou non) à la centrale électronique par des moyens filaires ou non est autorisé. Un ordinateur de secours peut aussi être présent.

D.9.2.4. Tablette

L'utilisation de tablette, connectée (filaire, wifi, bluetooth) ou non à la centrale de navigation est autorisée.

D.9.2.5. Traceur

Un Traceur peut être présent, placé à l'intérieur (éventuellement sur pantographe pour être situé dans la descente). Ce traceur peut être connecté au système de navigation (centrale, AIS, GPS ...).

D.9.2.6. BLU

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

D.9.2.7. Communication satellite (Iridium ou équivalent)

Les moyens de communications satellitaire seront précisés dans l'avis de course concernée, il sera alors autorisé d'ajouter une antenne et un appareil de réception.

CHAPITRE E – APPENDICES

E.1. Quille

Modalités de contrôle (voir **annexe L**)

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

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

Il est interdit de ré-usiner le voile de quille, le bulbe, même en respectant l'ensemble de la géométrie définie ci-après.

Il est interdit d'alléger ou d'alourdir de quelques manières que ce soit le voile de quille, le bulbe.

E.1.1 Déplombage et déquillage

Le bateau est livré avec sa quille plombée. (**imprimé de demande d'autorisation de déplomber en Formulaire D**).

L'un des contre écrous de fixation de quille est plombé.

Le plombage peut être matérialisé par un marquage ou pose d'un plomb, le tout effectué par un mesureur de la CC30.

La dépose ultérieure de la quille doit être préalablement autorisée et contrôlée par la Classe (CC30) qui délèguera un mesureur de Classe (CC30) pour pesage et contrôle à la dépose et pour pesage avant remontage et plombage. Suite à ces opérations, un nouveau certificat de conformité sera édité.

E.1.2. Surface du voile de quille et bulbe

La surface de la quille peut être retouchée pour sa finition (peinture, antifouling, et autocollant) et l'entretien de son état de surface, mais il est interdit d'intervenir sur les parties métalliques, plomb,

de quelque façon que ce soit et d'utiliser des produits de revêtement (enduit, mastic, peinture, etc .) ayant pour but de modifier la masse de la quille et sa répartition.

Un ragréage de surface est autorisé sur le voile de quille et le bulbe tout en respectant :

- Les formes et dessins issus des plans.
- Les contrôles réalisés avec les gabarits.
- La géométrie spatiale et la position du lest (voile de quille + bulbe).
- La liaison avec la coque peut être mastiquée au niveau de l'encastrement semelle de quille/coque. 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 + 100mm devant et + 100 mm derrière maximum et sur une largeur de 200 mm maximum par côté (par rapport à l'axe du bateau).
- La liaison voile de quille / semelle de quille ne peut être mastiquée.
- La liaison voile de quille / bulbe ne peut être mastiquée
-

E.1.3. Le voile de quille

Les formes du voile de quille (section A et B) sont contrôlées avec les gabarits A et B (voir annexe L : **Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle**) qui définissent les courbes qui relient l'avant et l'arrière du voile de quille dans le plan longitudinal.

Epaisseur minimale :

Les gabarits A et B définis par le dessin « Gabarits minimum de jauge de quille » donnent les épaisseurs minimales du voile de quille et les profils définis par l'architecte (voir annexe L : **Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle**).

Présenté en position, il ne doit pas y avoir de jeu entre ces gabarits et le voile,

Epaisseur maximale :

Le contrôle de l'épaisseur maximale est effectué à l'aide des mêmes gabarits, en intercalant une cale de 6 mm à chaque extrémité des gabarits, qui doivent alors se fermer sur les sections à contrôler. Entre les sections A et B, la surface du voile est une surface réglée, une règle présentée respectivement sur les milieux et les quarts avant et arrière de chaque profil, sur le bord d'attaque, sur le bord de fuite ne doit pas montrer de creux supérieur à 2mm.

De plus, les cordes des profils devront respecter les dimensions définies dans l'annexe L, mesures A3 et B3.

Les gabarits sont définis par des fichiers numériques disponibles auprès de la Classe (CC30) au format PDF (+ format industriel DWG, 3D).

Le bord de fuite du voile de quille conserve une épaisseur constante (minimum 7 mm) voir annexe L : **Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle**

E.1.4. Le bulbe

Les formes du bulbe sont contrôlées par les gabarits définis dans l'annexe L : **Contrôle de la quille gabarits C et D**. Les gabarits doivent pouvoir se fermer. Les gabarits sont définis par des fichiers numériques disponibles auprès de la Classe (CC30) au format PDF (+ format industriel DWG, 3D).

E.1.5. Position de la quille

Les caractéristiques sont définies dans annexe L : **Contrôle de la quille / Gabarits de contrôle**.

E.2. Appareil à gouverner

L'article 52 des RCV est modifié comme suit :

« Le gréement dormant, le gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coques à l'exception de l'appareil à gouverner doivent être réglés et manœuvrés par la force fournie par l'équipage »

La description des pilotes autorisés figure en **Annexe H**.

E.2.1. La nomenclature du système de gouvernail est donnée en **Annexe K**. Le réglage du pincement des safrans est autorisé à l'aide du système de réglage disponible (voir **Annexe K**). L'ajout de système de réglage autre que celui fourni de série n'est pas autorisé.

Les vérins du pilote principal et du 2ème pilote (si présent) doivent agir sur le secteur de barre prévu à cet effet (bras mère, **Annexe K**).

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

La barre franche peut être localement renforcée.

Une barre de secours doit être présente à bord (voir **Annexe K**).

E.2.2 Formes des safrans (voir **Annexe M**)

Les formes du safran (section E et F) sont contrôlées avec les **gabarits E et F** (voir **Annexe M : Contrôle des safrans / Gabarits de contrôle**) dans le plan longitudinal. Ces gabarits d'exécution donnent pour chaque section :

- Les épaisseurs
- Les longueurs

E.2.2.1. Contrôles de section

Les contrôles sont faits sur les sections E et F en positionnant les gabarits conformément à l'**annexe M**. Présenté en position, il ne doit pas y avoir de jeu entre ces gabarits et le voile (épaisseur minimale).

Le contrôle de l'épaisseur maximale est effectué à l'aide des mêmes gabarits, en intercalant une cale de 1 mm à chaque extrémité des gabarits, qui doivent alors se fermer sur les sections à contrôler.

Les gabarits sont définis par des fichiers numériques disponibles auprès de la Classe (CC30) au format PDF (+ format industriel DWG, 3D).

Les contrôles des cordes sont effectués, mesures E2 et F2 (voir **Annexe M**)

E.2.2.2. Longueur

Contrôle de la longueur des safrans : mesure G (voir **Annexe M**)

E.2.3. Montage / géométrie (voir **Annexe M**)

La géométrie de montage des safrans ne peut pas être modifiée, position et angulation latérale et longitudinale des aiguillots.

Chappe de fixations des safrans.

E.2.4. Modification de structure

Toute modification de structure est interdite.

E.2.6. Poids des safrans (voir **Annexe M**)

Poids minimal d'un safran : 8 kg

NOTE : Le système de safran étant amené à être modifié, une modification de la jauge sera faite par un avenant, au plus tard avant la première course avec ce nouveau système.

E.3. Hélice, sail drive

Le type d'hélice autorisé est défini en **Annexe I : Système de Propulsion**

CHAPITRE F – GRÉEMENT

Le mat et la bôme de série sont exclusivement fabriqués par la société SPARCRAFT.

Leurs nomenclatures sont données en **Annexe F : Mât/Bôme/Bout dehors**. Le mât, la bôme, le bout dehors ne peuvent être remplacés que par des articles de même référence.

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.

Il est autorisé d'installer des équipements de protection afin d'éviter le "ragage" des voiles sur le gréement ou d'éviter que les 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 :

- D'installer des carénages aérodynamiques sur le support des répétiteurs de pied de mât (*option*)

F.1. Le mât

Le mât peut être peint ou verni ou recouvert de film adhésif. Aucune fixation d'équipements additionnels (le support des répétiteurs de mât en particulier) par perçage n'est autorisée.

F.1.2. Le mât doit reposer sur le platine assemblé lors de la construction du bateau et dont l'emplacement ne doit pas être modifié.

F.1.3. *Par dérogation aux RCV*, le réglage du mât par la modification de la tension des différents câbles est autorisé lorsque le bateau est en course.

F1.4. Barres de flèches

Seules les barres de flèches fournies sont autorisées (Nomenclature fournie en **Annexe E**). Aucune modification n'est possible, quant à leur fixation, définition géométrique, matériau. Des marquages (peinture, adhésifs) sont autorisés afin d'aider aux réglages des voiles.

F1.5. Taquets coinçeurs de drisse

Des taquets coinçeurs de drisse additionnels sont installés sur le mât d'origine. **Il est autorisé de les remplacer et d'installer un ou deux taquets supplémentaires plus bas, ayant vocation à bloquer les drisses. Ces taquets doivent être installés sans perçage.**

F1.6. Gréement dormant.

F1.6.1. Bastiques

Les bastiques et leur système de réglage tels que fournis peuvent être modifiés dans la limite de l'article D.4 (RCC30). (voir **Annexe E** gréement dormant). Les rattrapes mou (sandow) sont autorisés.

F1.6.2. Etai creux

L'usage d'un étai creux est interdit.

F1.6.3. Etai

Seuls les étais avant en câble dyform fournis par le fabricant du mât sont autorisés (la nomenclature de l'étai est fournie en **Annexe E**).

F1.6.4. Haubanage

Seul l'ensemble du haubanage en câble "dyform" fourni par le fabricant du mât est autorisé. (Nomenclature fournie en **Annexe E**)

F1.7. Accessoires

Seuls les ridoirs et chappes fournis par le fabricant du mât sont autorisés (nomenclature fournie en **Annexe E**).

Les différents réas, trompettes, chappes de fixation, doivent être conformes aux équipements fournis par Sparcraft (fabricant du mât), voire nomenclature et plan en **Annexe F**.

F1.8. Pesée du mât

La masse du mât entièrement équipé doit être relevée avec le mât complètement accastillé, drisses retirées et remplacées par des messagers (diamètres 4mm maximum), répéteurs de mâts (optionnels) démontés (voir le plan du mât en **Annexe F**).

F.2. La bôme

Voir **Annexe F : Mât/Bôme/Bout dehors**

La bôme peut être peinte, vernie ou recouverte d'adhésif.

L'ajout de pontets sous la bôme pour faciliter la prise de ris est autorisé.

Les longueurs et les diamètres de « Loop » et de « Bushing » sont laissés libres.

Le remplacement des rivets pop par de la visserie est autorisé.

Le palan de bordure est défini **en Annexe F**.

F.3. Le bout-dehors

Voir **Annexe F : Mat/Bôme/Bout dehors**

L'emplacement et la fixation du bout dehors ne peuvent être modifiés.

Accastillage (voir **Annexe F**)

La longueur autorisée du bout dehors est de 1770mm, dont 1200 mm à l'extérieur de la coque lorsque le bout dehors est totalement sorti (avec comme référence l'avant de la cadène d'étai).

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.

Mécanisme d'installation (plan) en **Annexe F**.

CHAPITRE G – LES VOILES

G.1. Mesurage et certification

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

Les vignettes sont apposées sur tribord à proximité du point de drisse.

Elles sont datées, signées par le mesureur et portent la marque de vérification apposée à cheval sur la vignette et le corps de la voile. Les caractéristiques de cette vignette sont détaillées en Annexe N.

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

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

Précision des instruments : voir B.2.9. Instruments de mesure et de contrôles.

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

G.1.4. Un seul jeu de voile est autorisé par épreuve. Ces voiles doivent être conformes au présent chapitre. Pour les épreuves de catégorie **RSO 1** ou **RSO 2** suivant avis de course, un spi complémentaire de type (A2 ou A4) conforme aux règles du présent chapitre est autorisé.

Un jeu de voiles complet est obligatoirement composé de :

- Une grand-voile (2 ris)
- Un génois J2

- Un solent J3
- Un gennaker
- Un spinnaker A2
- Un spinnaker A4
- Un foc "ORC" (Foc de gros temps) conforme à la RSO 4.27.3.
- Un tourmentin RSO 4.27.4 conforme à la RSO 4.27.4.
- Une grand-voile de type « suédoise » pour les courses de catégorie RSO 1,2,3 (RSO 4.26.1)

Les voiles doivent rester à bord toute la durée de l'épreuve, sauf en cas de réparation(s) ou de remplacement(s) autorisés par le Comité Technique de l'épreuve.

G.2. Limitation du nombre de voiles neuves

Le contrôle de l'application de la règle est placé sous l'autorité du secrétariat de la Classe (ClassC30) en collaboration avec le comité technique de l'épreuve. Tout skipper désirant bénéficier de disposition particulière pour cas de force majeure doit en faire la demande auprès du mesureur agréé de La Classe (CC30), en présentant les arguments et tous documents ou attestations justifiant sa demande. En particulier, remplacement en cours de saison (Hors course) d'une voile détruite. Les voiles concernées sont ; Une grand-voile (2 ris), un génois J2, un solent J3, un gennaker, un spinnaker A2, un spinnaker A4.

G.2.1. Renouvellement des voiles

Il n'est possible de remplacer par une voile neuve que 3 de ces voiles par an. D'autre part la Grand-Voile ne peut être renouvelée que tous les deux ans.

Dans le cas où une voile est détruite pendant l'année, mais que la possibilité de renouvellement de voile est épuisée (3 voiles déjà renouvelées), cette voile peut être remplacée par une voile neuve mais alors seules deux voiles pourront être remplacées l'année suivante. Ce principe s'applique dans la limite de 3 voiles détruites dans l'année alors que la possibilité de renouvellement de voile est épuisée.

G.2.2 Réparation des voiles

Une voile réparée, dont la surface réparée est supérieure à 30% de la surface totale sera considérée comme une voile neuve, renouvelée.

Les voiles utilisées lors de courses longues (plus de 2000 miles) sont exclues de cette comptabilité. Il est donc possible, pour ces courses, de renouveler intégralement le jeu de voile.

G.3. Fabrication

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

G.3.1. Le choix du fabricant de voiles est libre.

G.3.2. Prescriptions générales

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

L'utilisation de carbone ou de PBO est interdite.

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

Les voiles de gros temps doivent être conformes aux RSO éventuellement modifiées par les règles de classe (RCC30).

Les accessoires de finition doivent être des produits standards du commerce et de qualité courante. *Les boîtiers de lattes de type C TECH (référence CCLR Mini 8) sont autorisés bien que comportant du carbone et une visserie titane.*

De manière générale, tout procédé de fabrication des voiles autres que ceux détaillés dans ces Règles de Classe (RCC30) et non validé préalablement par la Classe (CC30) sera refusé.

Les définitions ci-après utilisées se réfèrent aux **Règles d'Equipements des Voiliers (REV) : « Partie 2 Définitions / G.1.4 Construction des Voiles »**

G.4. Grand-voile

Les chapitres G.1. Mesurage et certification, G.2 Limitation du nombre de voiles neuves et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Les définitions ci-après font référence à la **section G des REV : Corps de la voile (G.1.4 .a), renforts (G.1.4.n), goussets de lattes (G.1.4.k) et accessoires (pièces rapportées G.1.4.o)**.

Le nerf de bordure est autorisé et libre de construction.

Le nerf de chute est autorisé et libre de construction.

La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

G.4.1. Définition des points caractéristiques de la grand-voile (points de drisse, d'écoute et d'amure)

Ces trois points sont définis par les **REV G.4.1, G.4.2(a) et G.4.3**.

G.4.1.1. Établissement de la Grand-voile : marque limite supérieure P

La **marque limite supérieure de mât (REV B.1.1)** est une marque peinte sur le mât de couleur contrastée et unie, et d'une largeur de 25 mm (voir **Annexe F**). La **marque limite inférieure (REV F.2.1.(a))** est une marque peinte sur le mât de couleur contrastée et unie, et d'une largeur de 25 mm (voir **Annexe F**).

Pour l'établissement de la Grand-voile sur le mât, la valeur de « P » dont il est fait état dans ces Règles de Classe (RCC30) est la distance entre le **point supérieur (REV F.2.2.(e))** et le **point inférieur (REV F.2.2.(d))**. Cette distance est de 11560 mm.

La **largeur de tête (REV G.7.9.(a))** est la distance entre le **point de drisse (REV G.4.2(a))** et le **point de drisse arrière (REV G.5.6)**. La **largeur de la tête** doit être comprise entre 900 mm et 950 mm. Le **point de drisse** ne peut pas se situer par quelque artifice que ce soit, au-dessus de la **marque limite supérieure de mât**.

G.4.1.2. Etablissement de la Grand-voile : marque limite extérieure E

La **marque limite extérieure de bôme (REV.B.1.3)** est une marque peinte sur la bôme de couleur contrastée et unie et d'une largeur de 25 mm (voir **Annexe F**).

Pour l'établissement de la Grand-voile sur la bôme, la valeur de « E » dont il est fait état dans ces Règles de Classe (RCC30) est la distance entre le **point extérieur** de la bôme (**REV F.3.3.(a)**) et le bord arrière du **mât**, avec la **bôme** tenue perpendiculaire et dans l'axe du **mât**. Cette distance est de 4314 mm.

Le **point d'écoute (REV G.4.1)** ne peut pas se situer, par quelque artifice que ce soit, au-delà de la **marque limite extérieure de bôme**.

G.4.2. Construction/matériau

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

- Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial ou cross cut, matériaux tissés ou laminés à fibres polyester, polyéthylènes Haute Densité ou aramides
- Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.
- Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.

- L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas de laminés « filamenteux ».

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

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

G.4.2.1. Ris

La voile doit comporter au moins 2 bandes de ris de fabrication strictement identique en tout point (liste non exhaustive : œillets, anneaux, sangles, renforts, fibrage, etc.) ; le ris de fond et le cunningham ne sont pas considérés comme des ris et sont autorisés. Un troisième ris peut être présent pour peu que la surface de la voile sous trois ris soit inférieure à la surface de la voile sous deux ris.

Les hauteurs des bandes de ris sont :

H1 = 10350 mm +/- 100 mm

H2 = 8310 mm +/- 100 mm

Voir Annexe N / Grand-voile

Ces mesures sont prises le long du guindant de la grand-voile depuis le **point de drisse (REV G.4.2.(a))**.

Pour les Grand-voiles réalisées après le premier juin 2024, elles devront comporter un 3^{ème} ris pour être conforme aux RSO 4.26.2 : le guindant doit pouvoir être réduit d'au moins 50%

G.4.2.3. Fenêtres

Deux fenêtres sont autorisées en matériau transparent libre. Surface maximum : 0.8m² au total.

G.4.2.4. Lattes

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

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

Voir Annexe N / Grand-voile pour l'emplacement des lattes et les tolérances de positionnement)

G.4.2.5. Bordures

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

G.4.2.6. 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.4.2.7. Aérodynamique 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 mât (Throat Point), point de

drisse arrière et l'intersection de la chute et de la tête. Il est rappelé que la grand-voile doit être une voile souple. Comme défini en G.4. Grand-Voile.

Elle ne peut pas intégrer des matériaux rigides sauf dans une surface de la grand-voile, délimitée par un cercle de 1100 mm de rayon autour du **point de drisse**.

G.4.3. Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles de la grand-voile sont précisées dans l'Annexe N / Grand-voile.

G.4.4. Drisse de Grand-voile et liaison du guindant de Grand-voile au mât

Un **système de type palan à deux brins est obligatoire pour la drisse de grand-voile**.

A cet effet, on utilisera de préférence une manille de mouflage (exemple Wichard référence 11603, ou 11604), une poulie simple fixée au sommet de la Grand-voile 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.4.5. Emblème, numéros de voile et décoration

G.4.5.1. L'emblème de Classe (CC30) doit être posé conformément au dessin de l'Annexe N / Grand-voile.

G.4.5.2. Les numéros de voile doivent être conformes aux RCV « *Identification sur les voiles* ».

Voir descriptif en Annexe N / Grand-voile

G.4.5.3. La voile peut être peinte ou décorée. Tout en respectant l'Annexe N / Grand-voile.

G.5. Génois / J2

Les chapitres G.1. Mesurage et certification, G.2 Limitation du nombre de voiles neuves et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Nota 1 : Cette voile d'avant doit être envoyée exclusivement sur l'étau frappé sur la cadène d'étrave (*modification de la RCV 54*).

Nota 2 : Un système de largage rapide de mousquetons est autorisé.

Nota 3 : Une sangle pour utilisation d'un Cunningham est autorisée.

Nota 4 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Nota 5 : Le système d'accroche du génois sur l'étau est libre, excepté un fourreau avec zip. L'utilisation d'un étau creux n'est pas autorisée.

Les nerfs de bordure et de chute sont autorisés et libres de construction.

G.5.1. Définition des points caractéristiques du génois (points de drisse, d'écoute et d'amure)

Ces trois points sont définis par les REV G.4.1, G.4.2(b) et G.4.3.

G.5.2. Construction/matériau

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial ou cross cut, matériaux tissés ou laminés à fibres polyester polyéthylènes Haute Densité ou aramides

Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.

Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.

L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas de laminés « filamenteux ».

G.5.2.1. Ris

La présence d'un ris est acceptée, le système de prise de ris est libre. Le système de ferlage du ris est libre.

G.5.2.2. Cunningham

Les Cunninghams sont autorisés en respectant la règle D.4.2. De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis dans **l'annexe D : Équipement** optionnel sont autorisés.

De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires et optionnels sont autorisés dans la limite de ce qui est défini en Annexe D.

G.5.2.3. Des fenêtres pour penons en matériau transparent libre sont autorisées.

G.5.2.4. Lattes et position des lattes

Trois lattes aux dimensions max. **1200 mm** sont autorisées en plus de la latte forcée. Une latte de tête est interdite.

Les lattes doivent être d'un seul tenant.

Les lattes à inertie variable sont autorisées.

Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.5.2.5 Publicité

De la publicité (hors lettrage) et/ou de la décoration (hors lettrage) peuvent être apposées sur la voile suivant les données de **l'Annexe N / Génois**.

G.5.3. Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles sont précisées dans **l'Annexe N / Génois**.

G.6. Solent / J3

Les chapitres G.1. Mesurage et certification, G.2 Limitation du nombre de voiles neuves et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Nota 1 : Cette voile d'avant doit être envoyée exclusivement sur l'étau frappé sur la cadène d'étrave (*modification de la RCV 54*).

Nota 2 : Un système de largage rapide de mousquetons est autorisé.

Nota 3 : une sangle pour utilisation d'un Cunningham ou pour prise de ris est autorisée

Nota 4 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Nota 5 : Le système d'accroche du génois sur l'étau est libre, excepté un fourreau avec zip

L'utilisation d'un étau creux n'est pas autorisée.

Les nerfs de bordure et de chute sont autorisés et libres de construction.

G.6.1 Définition des points caractéristiques du Solent (points de drisse, d'écoute et d'amure)

Ces trois points sont définis par les **REV G.4.1, G.4.2(b) et G.4.3**.

G.6.2 Construction/matériau

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

- Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial ou cross cut, matériaux tissés ou laminés à fibres polyester, polyéthylènes Haute Densité ou aramides
- Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.
- Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.
- L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas laminés « filamentaire »

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

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

G.6.2.1. La présence d'un ris est acceptée, le système de prise de ris est libre. Le système de ferlage du ris est libre.

G.6.2.2 Cunningham

Les Cunninghams sont autorisés en respectant la règle D.4.2. De l'équipement et de l'accastillage supplémentaires limités à ceux définis dans **l'annexe D : Équipement** optionnel sont autorisés.

G.6.2.3. Des fenêtres pour penons sont autorisées, en matériau transparent libre.

G.6.2.4. Deux lattes au maximum dimension max 1200 mm sont autorisées en plus de la latte forcée, une latte de tête est interdite.

Les lattes doivent être d'un seul tenant.

Les lattes à inertie variable sont autorisées.

Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.6.2.5. De la publicité (hors lettrage) et/ou de la décoration (hors lettrage) peuvent être apposées sur la voile suivant les données de **l'Annexe N / Solent**.

G.6.3. Dimensions

Les caractéristiques dimensionnelles du Solent sont précisées dans **l'Annexe N / Solent**.

G.7. Foc de gros temps (ORC)

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves **ne s'applique pas** à cette voile. Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Cette voile doit être conforme à la RSO 4.27.3.

Nota 1 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Nota 2 : Le système d'accroche du génois sur l'étau est libre, excepté un fourreau avec zip. L'utilisation d'un étau creux n'est pas autorisée.

Les nerfs de bordure et de chute sont autorisés et libres de construction.

G.7.1 Construction/Matériau

Matériau : seuls les matériaux tissés (Trame et chaîne à 90 degrés) en fibre polyester sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts.

Le grammage minimum doit être de **280 g/m²**

G.7.1.1 Le foc de gros temps est relié à l'étai par des mousquetons, ce qui dispense de la présence d'œillets et de moyens d'attache spécifiques.

G.7.1.2. Trois lattes au maximum dimension max 1200 mm sont autorisées, une latte de tête est interdite.

Les lattes doivent être d'un seul tenant.

Les lattes à inertie variable sont autorisées.

Les lattes comprenant du carbone sont interdites.

G.7.1.3 La présence d'un Cunningham est **interdite**.

G.7.1.4 La largeur de la tête ne doit pas excéder 100 mm.

G.8. Tourmentin / Storm Jib

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves **ne s'applique pas** à cette voile. Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Cette voile doit être conforme à la RSO 4.27.4, soit une surface maximum de 7 m² et un guindant maximum de 7.5 mètres.

Nota 1 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Nota 2 : Le système d'accroche du génois sur l'étai est libre, excepté un fourreau avec zip. L'utilisation d'un étai creux n'est pas autorisée.

Les nerfs de bordure et de chute sont autorisés et libres de construction.

G.8.1 Construction/Matériau

Matériau : seuls les matériaux tissés (Trame et chaîne à 90 degrés) en fibre polyester sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts.

Le tourmentin doit être de **couleur vive**.

G.8.1.2. Le tourmentin est relié à l'étai par des mousquetons, ce qui dispense de la présence d'œillets et de moyens d'attache spécifiques.

G.8.1.3. Les lattes sont **interdites**.

G.8.1.4 La présence d'un Cunningham est **interdite**.

G.8.1.5 La largeur de la tête ne doit pas excéder 60 mm

G.9. Suédoise

Cette voile est obligatoire pour les courses de Catégories RSO 1 et 2.

Le chapitre G.2 Limitation du nombre de voiles neuves **ne s'applique pas** à cette voile. Les chapitres G.1. Mesurage et certification et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Cette voile doit être conforme à la RSO 4.27.2. Le numéro de voile du bateau doit être présent.

Nota 1 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

Nota 2 : De l'accastillage complémentaire doit être présent si nécessaire pour établir cette voile

Les nerfs de bordure et de chute sont autorisés et libres de construction.

G.9.1 Construction/Matériau

Matériau : seuls les matériaux tissés (Trame et chaîne à 90 degrés) en fibre polyester sont autorisés pour le corps de la voile et les renforts.

La voile doit être de **couleur vive**.

G.9.1.3. Les lattes sont **interdites**.

G.9.1.4. La présence d'un Cunningham est **interdite**.

G.9.1.5 Pas de Planche de tête

G.10. Gennaker

Les chapitres G.1. Mesurage et certification, G.2 Limitation du nombre de voiles neuves et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Nota 1 : 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 le paragraphe G.3.2., l'utilisation de carbone ou de PBO est interdite...

Nota 2 : Cette voile peut utiliser un emmagasineur.

Nota 3 : La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook)

Nota 4 : La voile doit être établie avec **la drisse de capelage**, l'utilisation de la drisse de spi de tête est **interdite**.

Les nerfs de bordure et de chute sont autorisés et libres de construction.

G.10.1. Définition des points caractéristiques du Gennaker (points de drisse, d'écoute et d'amure)

Ces trois points sont définis par les **REV G.4.1, G.4.2(b) et G.4.3**.

Pour la définition du **point de drisse**, on utilisera la définition propre à une voile d'avant (**REV G.4.2.(b)**).

G.10.2. Construction/matériau

Les fibres de carbone et des fibres PBO, sont interdites. La Classe (CC30) se réserve le droit de modifier chaque année la liste des fibres autorisées ou interdites.

Les procédés de fabrication suivants sont autorisés :

Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial, cross cut. ou laminés à fibres polyester, matériaux tissés polyéthylènes Haute Densité ou aramides.

Le corps structurel de la voile ne peut pas être à base de matériaux à base de filaments.

Les constructions qui comprennent des fibres orientées sur mesure sont interdites.

L'utilisation de grammages (densité) différents est autorisée.

Note : c'est une voile à panneaux, pas de membrane, pas de laminés « filamentaires »

G.10.2.1 Des fenêtres pour penons sont autorisées, en matériau transparent libre.

G.10.2.2. lattes Les lattes sont interdites.

G.10.2.3. Décoration La décoration de cette voile est libre.

G.10.3. Dimensions

Le pourcentage de largeur à mi-hauteur par rapport à la largeur de la bordure doit se situer entre 60% et 65%.

La longueur maximum de guindant doit être de 13.15m. La largeur maximum de bordure doit être de 7.00m. La longueur maximum de chute doit être de 11.35m.

Les caractéristiques dimensionnelles du Gennaker sont précisées dans **l'Annexe N / Gennaker**.

G.11. Spinnakers Asymétriques

Les chapitres G.1. Mesurage et certification, G.2 Limitation du nombre de voiles neuves et G.3 Fabrication s'appliquent à cette voile.

Seuls les spinnakers asymétriques sont autorisés.

Un câble pouvant faire office d'étai volant est autorisé (le carbone et le PBO sont interdits).

L'usage d'emmagasineur est interdit pour les spinnakers.

Les nerfs de bordure et de chute sont autorisés et libres de construction.

La voile doit être établie avec une drisse (pas de hook).

G.11.1. Définition des points caractéristiques du spinnaker (points de drisse, d'écoute et d'amure)

Ces trois points sont définis par les **REV G.4.1, G.4.2(c) et G.4.3.**

G.11.2. Construction/matériau

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

Seules sont autorisées les constructions par assemblage de panneaux plan, tri radial, cross cut, panneaux orientés...

La voile doit être conforme aux spécifications de la **REV G.1.4.**

c) voile souple

d) voile en pli tissé

f) voile en pli unique

L'utilisation de grammage différent est autorisée avec une restriction quant au grammage minimum.

Grammage :

Le grammage pour les spinnakers est soumis à restrictions :

- Au moins pour le spinnaker A2 : 40g/m² (≈0.75) oz
- Au moins pour le spinnaker A4 : 58 g/m² (≈1.3 oz)

G.11.3. Dimensions

G.11.3.1 Largeur à mi-hauteur

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

G.11.3.2. Surface

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

- Spinnaker A2 : 100 m²
- Spinnaker A4 : 70 m² avec SLU (guindant) maximum de 14.35 mètres.

Un ris peut être présent sur le spinnaker A4.

Mesurée en condition arisée la voile doit être conforme à la règle G.11.3.1.

La surface de jauge 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	Largeur de la bordure
SHW	Largeur à mi-hauteur

G.11.4 Equipements

Sont autorisés :

- Les chaussettes à spinnaker
- Une « retrieving line » est autorisée sur les spinnakers, son diamètre et sa nature (pas de PBO ou Carbone) sont libres.
- Une crosse de point d'amure.

CHAPITRE H – EQUIPEMENTS REGLEMENTAIRES, SECURITE

H.1. Pharmacie

Une pharmacie de premier secours (trousse d'urgence) est en permanence à bord ainsi qu'un manuel de premier secours (emplacement libre) conformément aux RSO 4.08.

Elle est complétée par une pharmacie dont le contenu dépend de la catégorie de course RSO (emplacement libre) voir l'annexe 6 du règlement médical FFV, description de la pharmacie en fonction de la catégorie RSO de la course.

H.2. Sac ou conteneur de survie

Il doit être étanche, muni d'un bout terminé par un mousqueton, être marqué « GRAB BAG », du numéro de voile, du nom du bateau en gros caractères indélébiles.

Il doit avoir une flottabilité positive

Application d'au moins 0.1 m² de peinture couleur fluorescente orange ou adhésif réfléchissant à l'extérieur du conteneur.

Son contenu est conforme aux RSO 4.21. Le « GRAB BAG » est scellé en position, avec un emplacement respectant la RSO 4.21.2.

H.3. Combinaison de survie

Suivant l'avis de course, une combinaison de survie conforme aux normes SOLAS ou ISO 15027 catégorie A, peut être obligatoire.

H.4. Mouillages

H.4.1. Mouillage principal « lourd »

Le mouillage lourd doit toujours être à bord.

Le mouillage lourd est constitué de :

- Ancre de 8 kg
- De la chaîne \varnothing 8 mm en un seul tenant et une manille de 10 mm, d'une longueur minimale de 10m
- 30 mètres minimum de câblot \varnothing 12 mm.

Un sac adapté est autorisé, mais doit permettre le plombage du mouillage de manière simple. Le poids de l'ancre et de sa chaîne doit être au minimum de 20 kg.

L'ancre et les chaînes doivent être solidement saisies. Son emplacement est détaillé en ANNEXE P. Des padeyes textiles ou autres attaches collés sont autorisés au niveau de la cloison du fond de coque pour maintenir le mouillage lourd.

Toute utilisation en course du mouillage « lourd » doit donner lieu à une déclaration auprès du comité de course, à l'arrivée.

H.4.2. Mouillage « léger »

Le mouillage léger est constitué de :

- Une ancre ;
- De la chaîne ou bout plombé de longueur minimum 15 mètres : l'ancre et la chaîne ou bout plombé doivent peser 10 kg au minimum ;
- Du cordage de nature, diamètre et longueur libres.

Le mouillage léger est obligatoire à bord.

H.5. Matériel de sécurité

Le matériel de sécurité à bord doit être conforme aux prescriptions RSO en fonction de la catégorie (RSO) de course concernée.

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

H.5.1. Chaque voilier doit être armé pour le nombre de personnes embarquées, matériel de sécurité et d'armement suivant les RSO pour la catégorie de course concernée.

H.5.2 Bouée, collier de récupération, gilets et harnais

H.5.2.1. Bouée de sauvetage modèle fer à cheval équipée : RSO 4.22.3

- Obligatoire à bord
- Feu de retournement SOLAS
- Sifflet
- Ancre flottante légère

Une deuxième bouée de même type est imposée pour les courses de catégorie 1, 2 elle dispose en plus de matériels complémentaires (voir RSO 4.22.3).

La bouée doit être arrimée verticalement à l'arrière du cockpit. Elle doit porter des bandes réfléchissantes, le nom et le numéro de voile du bateau.

H.5.2.2. Ligne de récupération (RSO 4.22.7)

Obligatoire à bord

H.5.2.3. Un collier de récupération (RSO.22.8) d'homme à la mer doit être arrimé à l'arrière du cockpit. Le modèle est libre avec toutefois une flottabilité minimum de 9 kg et un cordage flottant d'une longueur minimum de 40m. Obligatoire en catégorie RSO 1,2,3.

H.5.2.4. Gilets de sauvetage

Voir RSO 5.01 :

-

H.5.2.5. Harnais de sécurité et longes

Voir RSO 5.02

H.5.3. Le radeau de sauvetage

Le radeau de survie doit être conforme aux RSO 4.20, l'équipement dépend de la catégorie RSO de la course considérée (radeau moins de 24h jusqu'à la catégorie 2, plus de 24h pour la catégorie 1 ou radeau moins de 24 h + grab bag/sac de survie pour la catégorie 1).

Le radeau embarqué doit être de l'un des types suivants :

- PLASTIMO TRANSOCEAN ISAF/OSR ISO 9650-1 4P ou 6P T1 <24H ou >24H CONTENEUR

Le radeau de sauvetage doit être arrimé dans le logement du BIB (voir annexe P).

Poids radeau minimum :

Radeau 4 places < ou > 24 heures : Conteneur : 33.5 kg

Radeau 6 places < ou > 24 heures : Conteneur : 38 kg

La présence de l'un de ces types de radeau à bord, quelle que soit la catégorie de course, est obligatoire.

H.5.4. Réflecteur Radar

Réflecteur radar conforme au RSO article 4.10.1.

Le réflecteur Radar de type « tubulaire » doit être à poste fixe, au niveau des barres de flèches.

Note : Le réflecteur radar figure dans les RSO ; même si un AIS est présent.

H.5.5. Fusées

Voir RSO 4.23, présentes dans le sac ou conteneur de survie

H.5.6. Tableau des emplacements du matériel de sécurité

Conforme au RSO 4.12

Un exemple de tableau des emplacements du matériel de sécurité est disponible en **Annexe P**

H.6. Réserves de boissons

L'usage de dessalinisateur est interdit

H.6.1. Eau potable de secours (suivant RSO)

Un jerrican de 10 Litres, sans robinet, muni d'un cordage, rempli d'eau douce selon l'avis de course est obligatoire à bord lorsque les RSO le demandent. Cela vient modifier la **RSO 3.21.3 a)**. Ce jerrican doit être marqué « SURVIE », du n° de voile et du nom du bateau. Ce jerrican est plombé en fermeture.

Emplacement : voir Annexe P

H.6.2. Réserves de boissons mobiles

Emplacement libre.

La Classe (CC30) impose à ses adhérents l'utilisation de contenants réutilisables, pas de bouteilles en plastique pour l'eau plate. Cependant La Classe (CC30) autorise les contenants jetables d'un volume minimum de 5 litres.

H.6.3. Réserves de boissons fixes

Pour les courses de catégorie RSO 1, des (*nombre en conformité avec la catégorie RSO de la course et le nombre d'équipiers*) jerricans rigides alimentaires de 20 L chacun sont obligatoires. Ils doivent être remplis au départ et plombés., (**voir descriptif en Annexe P**)

CHAPITRE J – INFRACTION AUX REGLES DE CLASSE, CONSTATEE EN DEHORS DES EPREUVES

J.1. Traitements de ces infractions

En cas d'infraction aux RCC30 complétées par les Annexes et les interprétations, une instruction, telle que décrite ci-dessous, sera ouverte par la Classe (CC30).

Le contrôle de la conformité est dévolu à la Commission Jauge, sa mission est de contrôler la conformité aux Règles de Classe (RCC30), de répondre aux éventuelles demandes d'interprétation, de gérer les éventuelles infractions supposées 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 Commission de jauge peut rechercher tout avis et informations au sein de la CC30 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 Commission de jauge 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 Commission de jauge est habilitée à instruire techniquement. Elle rend sa décision au skipper ou au propriétaire ainsi qu'au Président et au Bureau de la Classe (CC30). Cette décision est publiée sur le site internet de la Classe.

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

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

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

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

FIN DES REGLES DE CLASSE