



Règles de Courses de la **Formule**

DOC H106

Les paragraphes modifiés sont indiqués par un trait dans la marge

ARTICLE 1 PREAMBULE

Les voiliers habitables monocoques de type différents, équilibrent leurs chances en régates, par les solutions de la **formule HN France**.

Ces solutions permettent de rassembler en compétition des bateaux standards, monotypes ou assimilés, et des bateaux personnalisés.

Les bateaux standards, évalués par leurs performances réelles, sont inscrits dans les tables de références d'où l'on peut déduire les coefficients de ratings à utiliser. Les modèles concernés sont décrits par l'autorité en charge du type de bateau.

Les bateaux personnalisés et les nouveaux modèles sont évalués avec l'aide des vecteurs de prévisions de performance selon les solutions mises au point pour les championnats du monde par l'Offshore Racing Congress. (O.R.C.).

Ce dispositif fonctionne grâce à l'organisation du système d'information pour les régates en Inter-séries (OSIRIS) mise en place par la F.F. VOILE pour tous les monocoques.

Les bateaux de type «Classic» évalués par la jauge Y.C. Classic (Y.C.C.), et les quillards de sport sont en cohérence avec les autres bateaux par le barème Osiris.

ARTICLE 2 BATEAUX ADMIS

2.1 - Le règlement s'applique aux bateaux de série figurant sur les tables de handicap, aux bateaux ayant obtenu un certificat de jauge O.R.C., et pour les plus anciens, aux bateaux calculés par la jauge du Y.C.C.

Les bateaux doivent être conformes aux caractéristiques de leur série, et aux amendements mentionnés sur leurs contrats de jauge (carte d'identité du bateau).

2.2 - Les skippers devront présenter la carte d'identité de leur bateau délivrée selon la procédure mise en place dans chaque ligue. Les voiliers qui relèvent d'une association de classe sont précisés dans le document H 112 « contrainte particulières à certains

bateaux ». Ils devront être en possession du certificat de conformité délivré par leur classe. Les règles de classe monotype ne prévalent sur les règles générales que pour ces bateaux ainsi désignés.

Ces règles sont déposées à la F.F.Voile et à l'I.S.A.F pour les classes internationales. Si elles sont modifiées, les modifications ne sont prises en compte qu'à compter de leur dépôt à la F.F.Voile.

2.3 - Les bateaux non admis en vertu de l'article 2.1 sont désignés comme « bateaux expérimentaux » et constituent la classe X (H 100). Pour ces bateaux le propriétaire fournit les documents permettant la certification provisoire de son bateau.

2.4 - Une admission en classe X n'est que temporaire, les bateaux doivent solliciter un contrat de jauge comme prévu en 2.1.

2.5 - La table des handicaps est révisée chaque année (table H 109). Les tables complémentaires (tables H 107 et H 108) sont actualisées en cours d'année par le canal des délégués régionaux et mises à disposition sur le serveur de la F.F.Voile.

2.6 - Validité des contrats de jauge

La validité maximale est indiquée sur le contrat de jauge.

ARTICLE 3 CLASSEMENTS

3.1 - Les classements seront établis selon la formule du temps sur distance ou du temps sur temps, avec ou sans prise en compte du coefficient de vent léger (CVL), par défaut, la formule temps sur distance avec application du CVL sera appliquée.

En cas d'autre choix prévus par les Instructions de course, la solution retenue, placée sous la responsabilité du président du CC, sera toujours signifiée avant le départ et ne pourra plus être changée pour la course.

3.2 - Les bateaux sont répartis en quatre filières selon certaines caractéristiques, notamment le rapport surface de voile / déplacement :

- ◆ Une filière « Régate Ultra légers » (classe L) ;
- ◆ Une filière « Régate » à déplacement léger (classes R1, R2, R3, R4) ;



- ◆ Une filière « Croiseurs légers » (classes A & B) ;
- ◆ Une filière « Course Croisière » à déplacement normal ou lourd (classes C, D, E, F, G).

Dans chaque filière les bateaux sont répartis en classes selon leur groupe de handicap et leur déplacement, chaque classe a pour objet de regrouper des bateaux de vitesses voisines et de comportement marin proche.

Les principaux critères sont :

Filière « Régate Ultra léger » :

Classe L

Voiliers de régate, dotés d'un couple de redressement suffisant, et très voilés pour leur déplacement.

Filière « Régate » : Voiliers de régate de plus de 500 kg ou longueur supérieure à 6 mètres.

Classe R1

Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg
Groupe entre 11 et 17 + Micro proto.

Classe R2

Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg
Groupe supérieur à 17.

Classe R3

Bateaux d'un déplacement > 2000 kg et ≤ 4000 kg.

Classe R4

Bateaux d'un déplacement > 4000 kg et ≤ 6000 kg.

Les bateaux d'un déplacement > 6000 kg font partie de la filière « Croisière ».

Filière « Croiseurs légers » :

Classe A

Bateaux d'une longueur ≤ 6 mètres, sauf Micro proto.

Classe B

Bateaux d'un déplacement ≤ 2000 kg, Bau ≤ 2.60 m.

Filière « Croisière » :

Bateaux de plus de 1000 kg, et longueur supérieure à 6 mètres.

Classe C

Bateaux d'un déplacement ≤ 3000 kg
Groupe maximum 16.

Classe D

Bateaux d'un déplacement > 2000 kg et ≤ 6000 kg
Groupe maximum 22.

Classe E

Bateaux d'un déplacement > 3000 kg et ≤ 9000 kg
Groupe maximum 27.

Classe F

Bateaux d'un déplacement > 6000 kg et ≤ 12000 kg
Groupe maximum 33.

Classe G

Bateaux d'un déplacement > 9000 kg
Groupe supérieur à 32.

Les bateaux dont le déplacement est inférieur à ces valeurs, font partie d'une filière « Régate ».

3.3 - Lorsque la flotte est importante, on pourra la diviser en plusieurs classements. Chaque fois que possible, on séparera d'abord les filières, puis les classes.

Pour réaliser les groupes de classement, après avoir séparé les filières, on regroupera les bateaux soit par classe, par groupe de classes ou par fraction de classe. (Une fraction de classe pouvant être regroupée avec une autre classe.) Les groupes ainsi constitués rassembleront des bateaux ayant des performances voisines basés sur les groupes bruts de handicap des bateaux.

Mais un classement ne devrait jamais comporter moins de 10 bateaux engagés ensemble.

Si des regroupements de filières sont nécessaires pour regrouper un minimum de 10 bateaux, les filières L et R seront regroupées en priorité.

Les groupes de classement ainsi constitués sont donc fonction de la composition de la flotte en course ; ils seront publiés avant le premier départ.

3.4 - Dans tous les cas les bateaux **X** sont classés à part, en classement bis, selon la méthode exposée au document H 120. **En aucun cas un titre national ou régional ne peut être décerné à un bateau des classes X.**

3.5 - Le handicap d'un bateau est personnalisé selon les contrats de jauge et ne peut être modifié que par l'autorité de jauge de la classe HN France.

3.6 - Système de classement.

- ◆ **Définition du SYSTEME «H»** (si on veut l'utiliser)
Les points sont calculés dégressivement selon la formule suivante (valeurs arrondies à 0.01 près) :
Points = $101 * (N-A+1) / (N+1)$.

I = Nombre d'inscrits devant être classés ensemble

N = Nombre de partants, soit les inscrits moins les DNC ($N = I - DNC$)

A = Place du bateau dans son classement

DNC, DSQ, DNE, BFD, OCS : reçoivent 0 point

DNS, DNF, RAF : reçoivent la moitié des points du dernier bateau arrivé et classé.

(Cette disposition favorise les bateaux présents sur la ligne de départ par rapport aux DNC qui n'ont pas fait l'effort de quitter le quai).

NB : pour ne pas fausser le compte de points des bateaux, les bateaux expérimentaux (codés en X) ne sont ni comptés dans les inscrits ni dans les partants, leur place en bis n'affecte ni les places, ni les points des autres bateaux.

ARTICLE 4
(Disponible)



ARTICLE 5 VOILES AUTORISÉES

5.1 - Grand-voile

Pour toutes les séries sont autorisées : Une grand-voile et une grand-voile suédoise non lattée.

5.2 - Voiles d'avant (focs et génois)

Définitions :

Foc : $LPG < 110\%$ de J

Génois : LPG compris entre 110% et 150% de J

5.2.1 - Sont autorisés : un tourmentin plus des focs ou génois dont le nombre n'excède pas :

- ◆ 3 en classe A, B et R1
(dont 2 aux dimensions maximales)
- ◆ 4 en classe C et R2
(dont 2 aux dimensions maximales)
- ◆ 5 en classe D, E, F, G, R3 et R4
(dont 2 aux dimensions maximales).

5.2.2 - Les focs ou génois qui ne sont pas aux dimensions maximales auront une surface inférieure d'au moins 15% . Les lattes ne sont pas autorisées pour les génois. Un maximum de 4 lattes régulièrement espacées est permis dans les focs.

5.2.3 - T-ourmentin

Le tourmentin est défini par :

Surface : $0,5 \times JL \times LP < 0,05 \times l^2$

Guindant : $JL \leq 0,65 \times l$

5.3 - Voiles de portant (Spinnaker ; symétrique et asymétrique)

Définition : une voile de portant à une largeur à mi-hauteur $SMG > 50\%$ de sa bordure SF.

Dans tous les cas le nombre de voiles de portant est inférieur ou égal à deux.

Il est de un lorsque le bateau dépend d'une règle de classe monotype qui le prescrit.

5.3.1 - Spinnaker asymétrique

Les bateaux équipés de série d'un spinnaker asymétrique, ont leurs mesures indiquées en table H 129 : guindant (ALU), chute (ALE), bordure (ASF), largeur à mi-hauteur (AMG).

Ces voiles sont :

- ◆ sans malus si $AMG > 75\%$ ASF
 - ◆ interdite comme voile de portant si $AMG < 55\%$ ASF
- Les conditions ci-dessus s'appliquent aussi quand seule une valeur de surface est prescrite.

Pour les bateaux ne possédant pas de spinnaker asymétrique noté en table, en condition d'utilisation, les mesures du spinnaker asymétrique sans malus sont :

- ◆ $(ALU + ALE) \leq 2 \times SL$ de la table
- ◆ $AMG \geq 75\%$ ASF mesuré
- ◆ $AMG \leq SMG$ de la table
- ◆ $ASF \geq 90\%$ SMG de la table

5.4 - Le même jeu de voiles doit être embarqué pendant toute la durée d'une épreuve. En cas d'accident, le comité de course peut autoriser l'emploi d'une nouvelle voile après avis du jugeur HN. Les instructions de course devront préciser si cette limitation s'applique à un ensemble d'épreuves sur une courte période.

5.5 - Les **big-boys**, **tall-boys** et autres voiles spécialisées ne sont pas autorisés.

5.6 - Le **génois double** est autorisé à condition qu'il remplace un spinnaker dans le compte des voiles et que sa surface, lorsqu'il est replié en deux, n'excède pas celle du plus grand génois autorisé pour le bateau.

5.7 - **Voiles sur enrouleur** - les voiles sur enrouleur sont autorisées (voir art. 12. Sur les conditions de bonifications liées à ces équipements).

5.8 - Façon d'établir les voiles

Le port simultané de deux focs ou génois est autorisé aux allures portantes, à condition d'utiliser un seul tangon et de ne pas établir en plus le spinnaker.

Un seul foc ou génois peut être établi en même temps que le spinnaker, et dans ce cas il doit être endraillé sur l'étai.

5.9 - Point d'amure des spinnakers asymétriques

Les spinnakers asymétriques peuvent être amurés sur :

- ◆ Un tangon dont l'une des extrémités est appuyée sur le mat
- ◆ Un bout dehors si indiqué sur la carte HN
- ◆ L'étrave du bateau (et non au balcon).

ARTICLE 6 ÉQUIPAGE

Dans les épreuves en équipage : celui-ci ne peut comprendre moins de deux personnes, dont un skipper. Lorsqu'il le juge nécessaire, le comité de course peut imposer un équipage minimum de trois personnes pour une course se déroulant sur tout ou partie d'une nuit. Ce paragraphe concerne toutes les séries, monotypes ou non.

ARTICLE 7 STABILITÉ

Aucune dérogation à l'article 49 de l'I.S.A.F. (position de l'équipage) ne sera accordée.

L'article 51 de l'I.S.A.F. portant sur l'augmentation de la stabilité sera rigoureusement appliqué dans toutes les courses au handicap.



ARTICLE 8 IDENTIFICATION DES BATEAUX

8.1 - Numéros d'identification

Tout bateau en course doit porter, au minimum dans la grand-voile, le **numéro d'identification national attribué par la F.F.VOILE ou par son autorité nationale**.

8.2 - La disposition et les dimensions des chiffres et des lettres seront conformes aux prescriptions de l'annexe G des règles de l'I.S.A.F. Toutefois, pour les plus petits bateaux, la hauteur des chiffres et lettres ne sera pas inférieure à 25 cm.

8.2.1 - Le pavillon de classe doit être fixé sur un pataras ou en l'absence de pataras sur le galhauban tribord, au moins 1,50 m au-dessus du niveau du pont. Ce pavillon signale que le bateau est en course ; il doit être

- ◆ hissé dès que le bateau quitte la terre pour se rendre sur la ligne de départ ;
- ◆ amené en cas d'abandon.

8.3 - Pour certaines épreuves, le comité de course pourra imposer, outre ces numéros de voiles, le port de numéros dans les filières ou sur la coque des deux côtés ; cette obligation devra figurer dans les instructions de course.

8.4 - Pavillons de classe

Un pavillon est affecté à chacune des classes distinguées par la table H 109 ; le port de ce pavillon est obligatoire pour toute régates interclubs. Un système de pavillons fédéraux est présenté à l'annexe 1.

8.5 - Le pavillon de classe doit être fixé sur un pataras ou en l'absence de pataras sur le galhauban tribord, au moins 1,50 m au-dessus du niveau du pont. Ce pavillon signale que le bateau est en course ; il doit être :

- ◆ Hissé dès que le bateau quitte la terre pour se rendre sur la ligne de départ,
- ◆ Amené en cas d'abandon.

ARTICLE 9 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES BATEAUX

9.1 - Conformité des caractéristiques

Les bateaux doivent être conformes :

- ◆ Aux caractéristiques déposées à la FF Voile par le chantier selon le document H118.
- ◆ Aux documents H 109, H 108, amendés éventuellement par le document H 112.
- ◆ A leurs éventuelles règles de classe monotype ou à restrictions.
- ◆ Aux amendements mentionnés sur leurs contrats de jauge.

9.2 - Evolution des caractéristiques

La modification des caractéristiques particulières d'un bateau nécessitant l'établissement d'un nouveau contrat de jauge, est limité à trois contrats par année calendaire.

ARTICLE 10 UTILISATION DE L'ÉNERGIE EMMAGASINÉE

Equipements utilisant une énergie emmagasinée :

- ◆ **Electronique** : Toutes les aides électroniques sont autorisées.
- ◆ **Pilote** : Autorisé sauf mention contraire figurant aux Instructions de Course.
- ◆ **Winch, enrouleur de voile, guindeau** : Autorisé sauf mention contraire figurant aux Instructions de Course.

Moteur pour propulsion : les cas et les pénalités éventuelles suite à l'utilisation du moteur en propulsion sont à définir dans les IC.

ARTICLE 11 RESPONSABILITÉS

Rappel de la règle fondamentale de l'I.S.A.F :

« Il appartient à chaque voilier, sous sa seule responsabilité, de décider s'il doit ou non prendre le départ ou rester en course ».

ARTICLE 12 JAUGE : LIMITATIONS , BONUS, MALUS, VÉRIFICATIONS

12.1 - Limitations

12.1.1 - Armement

Les bateaux respecteront la division 240 du décret N°84-810 du 30/8/84 modifié.

L'armement sera au minimum celui imposé par les règles internationales (RIPAM), complété par des moyens complémentaires selon la navigation entreprise. Ces moyens sont décrits dans la division 240. (consultable sur le site de la F. F. Voile).

Des moyens supplémentaires peuvent être exigés par les règles de classe ou par les organisateurs d'épreuves en application des règles spéciales offshore (R.S.O.) Sur les plans d'eau intérieurs ne relevant pas, du décret 84-810, l'armement minimum sera conforme à l'arrêté du 1^{er} février 2000.



12.1.2 - Aménagements

Les aménagements doivent correspondre au plan et à la nomenclature de la version commercialisée du bateau.

Sauf dérogation prévue au document H 112 ces aménagements ne pourront être moindres que le descriptif suivant :

- ◆ Tous les éléments tels que portes, planchers, couchettes et matelas doivent rester à bord ;
- ◆ Un réchaud, deux casseroles ou une casserole et une bouilloire ; - autant de couverts, assiettes, verres, tasses, que de personnes à bord ; - une réserve d'eau potable, au départ, de 4l minimum en classe A, 9l minimum pour les autres classes ;
- ◆ W-c ou récipient aménagé à cet usage.

L'allègement du bateau par démontage d'un quelconque élément des aménagements, même non nécessaire à la sécurité ou au confort, est strictement interdit. Lors des contrôles, la valeur des aménagements sera appréciée en fonction de la taille du bateau.

12.1.3 - Déplacement

Le déplacement à vide (mN) est celui indiqué par le règlement de la classe ou à défaut celui déclaré par le chantier comme étant le **minimum autorisé pour la série**.

(A compter du 1/12/03 cette déclaration est réalisée selon la norme ISO 8666)

12.1.4 - Mesure des voiles

Les dimensions standard sont définies dans les tables de caractéristiques, il s'agit de valeurs maximales et des dépassements si minimales soient-ils, entraînent systématiquement des malus. Il est conseillé aux bateaux trop éloignés des standards, de faire évaluer leurs différences avec plus d'acuité à l'aide d'un certificat O.R.C.

12.1.5 - Divers

◆ Tangon

Le tangon, placé horizontalement dans l'axe du bateau, une de ces extrémités fixée au mât, ne devra pas dépasser à l'avant la verticale de l'étrave, balcon ou autres appendices exclus. Si un dépassement est autorisé, la longueur du tangon figure dans la colonne « SPL » des tables de caractéristiques.

Les bateaux des classes C, D, E, F, G, R₃ et R₄ peuvent utiliser un deuxième tangon pendant les manœuvres d'empannage du spinnaker.

◆ Bout dehors pour voiles de portant

Le bout dehors amovible pour voiles de portant doit être placé horizontalement sur le pont et le plus proche de l'axe du bateau sans être orientable. En navigation lors de son utilisation sa position avant ne doit pas être supérieure à : SPL autorisé ou BDH autorisé (les longueurs du SPL ou du BDH figurent dans les tables de caractéristiques) les malus pour ajout ou

dépassement de SPL ou de BDH sont traités dans le paragraphe 12.3.3. En navigation en dehors de son utilisation il doit être rétracté.

◆ Etais à gorge

Ils sont tous autorisés sans malus.

12.2 - BONUS Standard

12.2.1 - Présence d'un moteur interne avec hélice d'une taille appropriée :

- ◆ Hélice à pales orientables ou rabattables : 1/2 groupe.
- ◆ Hélice à pales non orientables ou non rabattables : 2 groupes pour les classes B et C
1,5 groupe pour les autres classes.

Par moteur interne avec hélice de taille appropriée on entend un ensemble moteur hélice apte à faire progresser pendant cinq minutes le bateau bénéficiaire de la bonification à une vitesse égale à la vitesse moyenne plancher de son groupe de handicap (voir celle ci dans ce guide : principales vitesses moyennes observées), par vent nul ou de travers, lorsque ce bateau remorque un autre bateau - de longueur et déplacement équivalents ou supérieurs dépourvu de moyen de propulsion actif.

Les moteurs hors bords en puits installés de manière inamovible sont assimilés aux moteurs internes, le puits moteur devra être prévu d'origine par le constructeur, et l'inamovibilité du moteur en position de fonctionnement, constatée par un jaugeur.

12.2.2 - Présence d'un propulseur d'étrave :

1/2 groupe de bonus pour présence d'un propulseur d'étrave transversale non obturé.

12.2.3 - Réduction de voilure avant par enroulement de génois :

Article supprimé.

12.2.4 - Réduction de grand-voile par enroulement :

1 groupe de bonus pour enroulement sur le guindant, seulement si la même grand-voile, est portée, pendant toute la durée de l'épreuve.

L'enroulement sur la bordure ne donne pas droit à une bonification.

12.3 - MALUS Standard

Les pénalités appliquées en course sont celles prévues par le règlement de l'I.S.A.F.

En outre, les bateaux courant au handicap sont soumis aux malus suivants, quand ils ne respectent pas les caractéristiques de leur série.

12.3.1 - Discordance déclarée et non déclarée

Le non-respect des caractéristiques de la série à laquelle appartient le bateau, et notamment les caractéristiques citées ci-dessous en 12.3.2, 12.3.3, 12.3.4, constitue une infraction qui remet en cause le handicap attribué à la série.



Discordance déclarée

Toute modification aux caractéristiques de la série doit être portée sur la carte d'identité du bateau et assortie des malus correspondants. Toute autre modification, non encore portée sur la carte d'identité ou relative aux bateaux X n'ayant pas encore de carte d'identité, doit être déclarée par le skipper lors de l'inscription à une course. Si le skipper n'est pas certain de la conformité de son bateau pour une quelconque des caractéristiques, il doit le signaler par écrit lors de l'inscription. Est considérée comme déclarée toute infraction portée sur la carte d'identité ou signalée par le skipper lors de l'inscription ou révélée par une vérification demandée par ce skipper avant le départ.

Discordance non déclarée

Est considérée comme non déclarée toute **discordance** révélée par un contrôle effectué sur l'initiative du comité de course ou du comité de protestation, avant le départ des bateaux déjà inscrits ou après leur arrivée. Une **discordance** non déclarée entraîne un malus majoré, une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification du bateau pour la ou les courses courues.

12.3.2 - Dépassements aux dimensions maximales de voiles

◆ Pour les bateaux figurants dans les tables H 108 et H 109 : Les voiles aux dimensions maximales autorisées doivent être conformes aux mesures données par les tables de handicap en vigueur au jour de la course. Pour les bateaux bénéficiant d'une conversion ORC ou de jauge Classique : les voiles aux dimensions maximales doivent être conformes aux mesures déclarées lors de la demande du certificat ORC ou de jauge Classique. Ces mesures sont maximales, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être dépassées, de si peu que ce soit, sans entraîner un malus.

Les dépassements sont traités comme suit : ils s'apprécient par rapport à chaque longueur maximum autorisée :

- ◆ Pour un dépassement inférieur à 5 % malus de un demi-groupe ;
- ◆ Pour un dépassement compris entre 5 % et 10% malus d'un groupe ;
- ◆ etc. chaque dépassement de 5 % supplémentaire amenant un malus d'un demi-groupe supplémentaire.

Règles particulières :

Grand-voile

- ◆ Rond de chute maxi des grand-voiles : il n'est tenu compte que du dépassement le plus grand entre les valeurs de E (bordure maxi sur bôme) et :
 - ◆ MGL (chaîne à quart-hauteur) $\leq 90\%$ E,
 - ◆ MGM (chaîne à mi-hauteur) $\leq 65\%$ E,
 - ◆ MGU (chaîne au trois quart de la hauteur) $\leq 38\%$ E,

- ◆ MGT (chaîne au sept huitième de la hauteur) $\leq 22\%$ E
- ◆ HB (Tête) $\leq 4\%$ E ou 0.152 m.

Voiles d'avant

- ◆ Rond de chute maxi des focs : JGM (chaîne à mi-hauteur) $\leq 0.55\%$ LPG
- ◆ Rond de chute maxi des génois : JGM (chaîne à mi-hauteur) $\leq 0.51\%$ LPG

Voiles de portant

Pour les bateaux ayant un spinnaker asymétrique noté en table

- ◆ $65\% \text{ ASF} \leq \text{AMG} \leq 75\% \text{ ASF}$: malus $\frac{1}{2}$ groupe ;
- ◆ $55\% \text{ ASF} \leq \text{AMG} < 65\% \text{ ASF}$: malus 1 groupe.

Pour les bateaux n'ayant pas un spinnaker asymétrique noté en table :

- ◆ $\text{AMG} > \text{SMG}$ de la table : malus selon la règle générale ;
- ◆ $\text{AMG} > 75\% \text{ ASF}$ mesuré : malus selon la règle générale ;
- ◆ $80\% \text{ SMG} < \text{ASF} < 90\% \text{ SMG}$ de la table : malus $\frac{1}{2}$ groupe ;
- ◆ $70\% \text{ SMG} < \text{ASF} < 80\% \text{ SMG}$ de la table : malus 1 groupe.

12.3.3 - Modifications de coque, lest ou gréement

Toute modification susceptible d'améliorer les performances du bateau sera pénalisée. Les modifications les plus fréquemment observées seront pénalisées comme suit :

- ◆ **Bastques** : malus un demi-groupe, par paire non prévue dans les tables.
- ◆ **Remplacement du mât par un mât en carbone** : malus un demi-groupe.
- ◆ **Modification de lest ou de tirant d'eau** : malus demi-groupe au minimum.
- ◆ **Jupe ou voûte** : malus un demi-groupe au minimum, un demi-groupe par tranche de 5% de la longueur du bateau sauf cas particuliers signalés dans le document H112.
- ◆ **Lèvres de puits de dérive** : malus un demi-groupe pour ajout sur les dériveurs intégraux.
- ◆ **Tangon trop long** : malus un demi-groupe par tranche de 5%.
- ◆ **Déplacement** : malus un groupe pour une insuffisance de 5% en dessous du déplacement indiqué plus un demi-groupe par tranche de 5% manquante supplémentaire.
- ◆ **Bout dehors trop long** : malus un demi-groupe par tranche de 10 % de TPS.
- ◆ **Bout dehors ajouté** : malus si dépassement de SPL, un demi groupe par tranche de 10% de SPL.

Les enrouleurs avec tambour sous le pont sont assimilés à des étais à gorge.

Les étais à gorge ne sont pas pénalisés.

12.3.4 - Défauts d'armement ou d'aménagements

Tout défaut d'armement de sécurité entraîne l'exclusion de la course ou la disqualification si le défaut est



constaté par contrôle après l'arrivée.
Tout défaut d'aménagements déclaré entraîne un malus d'un demi-groupe.

12.3.5 - Cumul des malus

Les malus relatifs aux voiles, coque, lest, gréement, aménagements doivent être cumulés pour un même bateau.

Les malus liés à la présence d'un bout dehors et d'un dépassement sur les dimensions du spinnaker asymétrique ne sont pas cumulés.

Les cumuls de malus supérieurs à 2,5 groupes amènent à un classement en « X » tant qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une étude particulière.

12.3.6 - Application des malus

Les malus décrits ci-dessus doivent normalement figurer sur le contrat de jauge du bateau ; si les discordances sont révélées lors d'une course, les malus sont appliqués par le comité de protestation après consultation du comité de jauge et sont sans appel pour la course en question.

Pour les écarts de conformité non explicités par le présent règlement, le comité de jauge, ou de protestation applique, sans appel pour la course en question, les malus ou les pénalités, et il en informe immédiatement les skippers concernés. En cas de doute ou de contestation, le comité de course en appelle après la course au délégué régional. Chaque fois qu'un nouveau malus est à traiter, le contrat de jauge du bateau cesse d'être valide et le responsable du bateau doit renvoyer celui-ci au délégué de ligue qui lui a délivré.

A tous les niveaux de décision, la règle directrice sera d'appliquer un malus plus fort que l'avantage supposé en vitesse ; ceci pour décourager toute modification aux caractéristiques essentielles de la série, puisque le principe de la course au handicap est justement de faire courir ensemble des bateaux de série.

12.4 - VÉRIFICATIONS

A l'occasion des courses locales, les clubs organiseront périodiquement des séances de contrôle de leurs propres bateaux ; ceci pour familiariser tous les coureurs avec les notions de caractéristiques et de mesures. L'annexe jointe au présent règlement a pour but de fixer les conditions de mesure des voiles. Pour toute course importante, des contrôles de caractéristiques seront prévus systématiquement, à la diligence des comités de course ou des mesureurs.

Sauf dispositions différentes contenues dans les instructions de course, les bateaux devront gagner leur poste de mouillage aussitôt la course finie, un membre de l'équipage restant à bord pour permettre le contrôle éventuel du bateau.

ARTICLE 13 DÉTERMINATION ET UTILISATION DU COEFFICIENT DE HANDICAP

Pour trouver le coefficient applicable en secondes par milles (SM) à partir du groupe net de handicap (GR) on applique les formules suivantes.

Du groupe 0 au groupe 11	$SM = 290 - GR \times 15$
Du groupe 11 au groupe 30	$SM = 125 - (GR-11) \times 10$
Du groupe 30 au groupe 45	$SM = -65 - (GR-30) \times 8$
A partir du groupe 45	$SM = -185 - (GR-45) \times 6$

Pour trouver le facteur de multiplication du temps (TMF) $TMF = 600 / (SM + 683)$.

Le TMF est arrondi à 4 chiffres significatifs selon la valeur du 5^e chiffre.

Le résultat de ces calculs est montré sur le tableau H 105 ci-après.

Ces dispositions rendent possible l'introduction de bonus malus exprimés avec un chiffre décimal différent de 0 ou 5.

Cette méthode annule et remplace le tableau H 105 de 2007 et des années précédentes.

ANNEXE 1 - PAVILLON DE CLASSE (voir article 8.4)

Les pavillons sont des flammes bicolores, de dimensions minimales 20 x 50 cm. La moitié postérieure est échancrée.

Classes	Partie antérieure	Partie postérieure
A	Bleue	Blanche
B	Bleue	Noire
C	Jaune	Blanche
D	Jaune	Noire
E	Verte	Blanche
F	Verte	Noire
G	Verte	Rouge
L	Noire	Blanc
R1	Rouge	Bleue
R2	Rouge	Noire
R3	Rouge	Blanche
R4	Rouge	Jaune



ANNEXE 2 - JAUGE : ORGANISATION du CORPS de MESUREURS.

Pour les BATEAUX HABITABLES participant aux COURSES de la formule HN France.

Le corps des mesureurs est l'exécutif de la commission du Handicap qui établit les règlements Handicap. Les mesureurs régionaux dépendent directement du délégué Handicap de la ligue qui les représente dans la commission Handicap. Les personnes intéressées à devenir mesureurs régionaux adressent leurs candidatures à leurs délégués régionaux Handicap.

1. - Quelles sont les missions des mesureurs régionaux ?

1. Certification

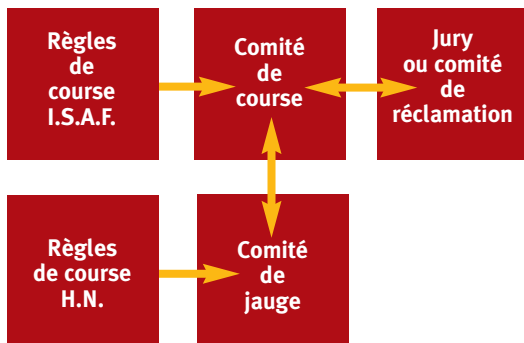
Le mesureur régional H.N. France certifie : Les voiles, le gréement, la coque, les aménagements, l'armement et propose les bonus et/ou malus.

2. Vérification

Lors des courses au Handicap, ils effectuent les vérifications de conformité des bateaux selon le guide de la course au handicap, en ce qui concerne les voiles, le gréement, la coque, les aménagements, l'armement et proposent les bonus et/ou malus. Ils utiliseront les contrats de jauge et au besoin en feront établir.

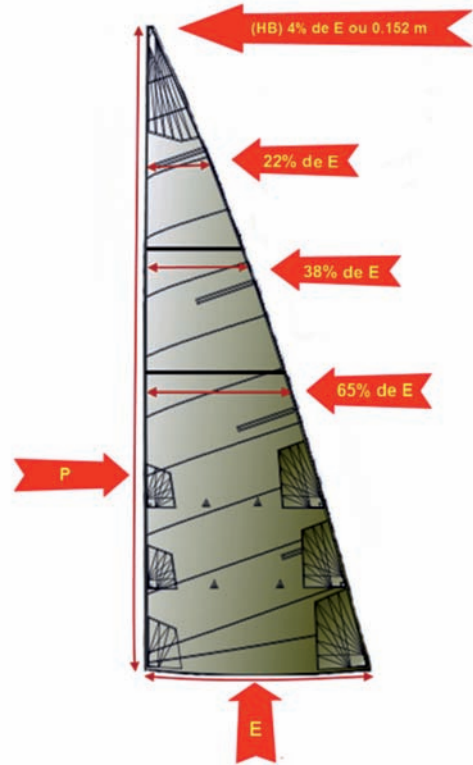
Ils sont responsables du coefficient de handicap et peuvent effectuer, à tout instant, des vérifications de conformité.

Ils établissent, après chaque course d'une épreuve, un rapport de jauge pour le Comité de course. Ce rapport de jauge, peut être considéré, le cas échéant, comme une réclamation selon la règle I.S.A.F. (Chapitre 6 – Conformité aux règles de classe ; certificats Art. 78.3).



ANNEXE 3 - METHODE DE MESURE

(sur les croquis, a : point d'amure, d : point de drisse, e : point d'écoute).



Les Chaînes sont limitées à :

- 7/8 de hauteur (MGT) à 22% de E
- 3/4 de hauteur (MGU) à 38% de E
- 1/2 hauteur (MGM) à 65% de E

Grand-Voile

Les longueurs P et E sont contrôlées par des bandes peintes de couleur contrastée sur le mât et sur la bôme, le bord inférieur de la bande tracé sur le mat n'étant pas à plus de P de la face supérieure de la bôme. Idem pour la bande tracée sur la bôme.

Les autres dimensions (longueur de la chute, nombre, longueur et emplacement des lattes, tête, largeurs, etc.) sont mesurées sur la voile et doivent être conformes au plan de voilure de la série.

Lorsque ce dernier ne le spécifie pas, les lattes forcées et les grand-voiles lattées sont autorisées.

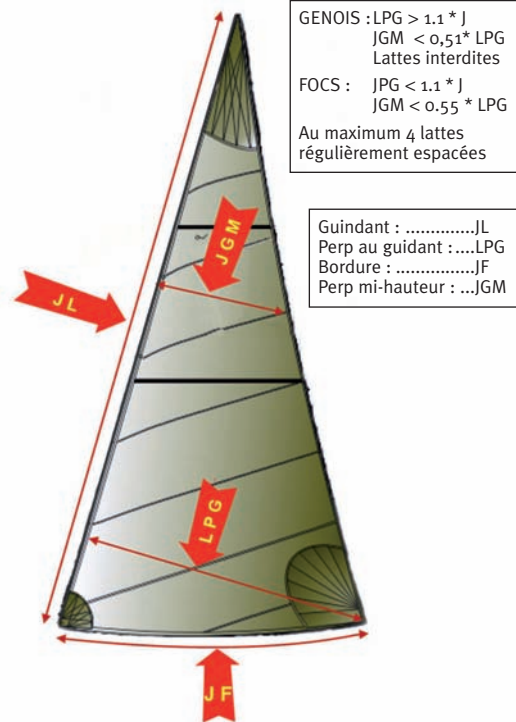


Les chaînes sont mesurées comme suit :

1°) Détermination des points de mesure sur la chute : Ramener le point de drisse sur le point d'écoute (projection sur la bordure du point le plus en arrière de la voile) ; tendre également les deux parties de la chute ; le pli sur la chute est le milieu de la chute, point de départ de la mesure de largeur à 1/2 hauteur. Le point de départ de la mesure à 3/4 hauteur est obtenu en repliant le point de drisse sur le point précédent.

2°) Les largeurs sont mesurées à partir des points ci-dessous, en cherchant la plus courte distance avec le guindant, ralingue comprise, en tendant le tissu juste assez pour effacer les plis et mettre le tissu à plat.

3°) E est la valeur inscrite dans les table H 109 et H 108.



Voiles d'avant (Foc ou génois)

Guindant rectiligne, muni d'au moins trois mousquetons, qui partagent ce guindant en parties égales ou avec guindant endrailable ; largeur à mi-hauteur égale au maximum à 50% de la bordure.

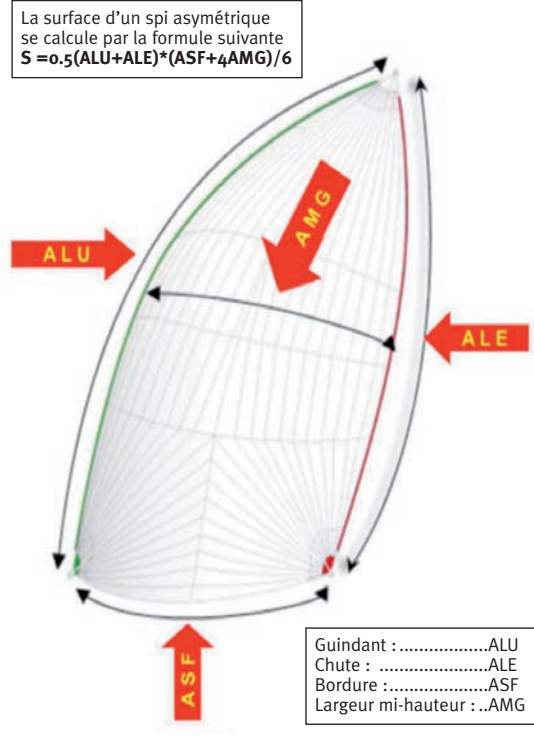
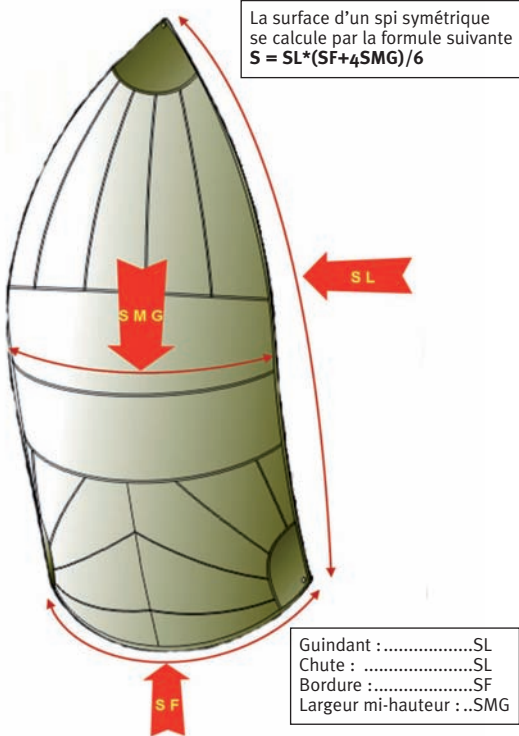
En raison du creux plus ou moins prononcé des génois, LPG est le plus souvent une courbe ; bien tendre le tissu pour y appliquer parfaitement le décimètre ; si les focs sont montés sur étai creux, inclure la ralingue d'étai creux dans la mesure de LPG.

Voiles de portant

Spinnaker symétrique - Guindant et chute sont symétriques et égaux (il y a donc deux SL), la largeur (SMG) est mesurée à mi-hauteur. SF indique la mesure de la bordure.

Le spi étant une voile très creuse, mais en tissu léger et extensible, il faut tendre le tissu suffisamment pour qu'il « colle au ruban » et que le creux soit ainsi compté dans la mesure.

Ramener le point de drisse sur le point d'écoute; tendre également les deux parties de la chute ; le pli sur le guindant/chute est le milieu du guindant/chute, point de départ de la mesure de largeur à 1/2 hauteur.



Spinnaker asymétrique - Guindant et chute sont différents.

Les bateaux équipés de série d'un spinnaker asymétrique, ont leurs mesures indiquées en table H 129 : guindant (SLU), chute (SLE), bordure (ASF), largeur à mi-hauteur (AMG).

Sans malus tant que $AMG > 75\%$ de ASF.

interdit comme voile de portant si $AMG < 55\%$ ASF.

Les conditions ci-dessus s'appliquent aussi quand seule une valeur de surface est prescrite.

Pour les bateaux ne possédant pas de spinnaker asymétrique noté en table, en condition d'utilisation, les mesures du spinnaker asymétrique sans malus sont :

- $(ALU + ALE) \leq 2*SL$ de la table
- $AMG \geq 75\%$ ASF mesuré
- $AMG \leq SMG$ de la table
- $ASF \geq 90\%$ SMG de la table

Sommets fictifs

Voir le document I.S.A.F. en vigueur « Règles pour l'équipement des voiliers ».

Marquage des voiles

Lors d'une épreuve, le jeu de voiles utilisées et lui seul sera tamponné avec le tampon de l'épreuve, suivi éventuellement de la signature du responsable de la jauge de l'épreuve. Ces marquages permettent de repérer les voiles lors des vérifications en cours d'épreuve.

Lorsqu'un jaugeur mesureur jauge un bateau ou le vérifie, s'il constate la conformité des voiles avec son contrat de jauge, il tamponne ces voiles avec son tampon personnel et signe à côté.

Il est recommandé de noter à l'encre indélébile en plus de la signature et du tampon :

- ◆ Le n° de voile
- ◆ La lettre M pour Micro ou Monotype
- ◆ La lettre P pour Proto