



CERCLE NAUTIQUE
CALÉDONIEN

INSTRUCTIONS DE COURSE

Régates du Challenge Monotypes 2026

Organisé par le Cercle Nautique Calédonien



Lieu : Port de Plaisance : NOUMÉA – Nouvelle -Calédonie

Autorité organisatrice : Cercle Nautique Calédonien



CERCLE NAUTIQUE CALÉDONIEN

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

La mention **[DP]** dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1. RÈGLES

Les régates seront régies par les règles définies dans l'avis de course.
L'annexe UF est jointe aux instructions de course.

2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard 1 heure avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 2.2 Des modifications à une instruction de course peuvent être faites sur l'eau selon la RCV 90.2(c).

3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'informations situé à la base nautique Gilbert Sutter du Cercle Nautique Calédonien ainsi que sur le site internet du CNC et sur le groupe WhatsApp.

4 CODE DE CONDUITE [DP] [NP]

- 4.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 4.2 Les concurrents et les accompagnateurs doivent gérer tout équipement ou placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement.

5 SIGNAUX FAITS A TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé à proximité de la base nautique Gilbert Sutter du Cercle Nautique Calédonien.
- 5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'amenée de l'Aperçu. Ceci modifie les Signaux de course.
- 5.3 [DP] Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau.

6 PROGRAMME DES COURSES

6.1 Jours de course :

- ✓ Régate challenge 1 : samedi 7 mars 2026
- ✓ Régate challenge 2 : samedi 18 avril 2026
- ✓ Régate challenge 3 : samedi 30 mai 2026
- ✓ Régate Challenge 4 : samedi 4 juillet 2026
- ✓ Régate Challenge 5 : samedi 1^{er} août 2026
- ✓ Régate Challenge 6 : samedi 12 septembre 2026



6.2 Pour chaque Régate Challenge, le départ de la première course sera donné à 13h30.

6.3 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore une minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

7 PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe sera le pavillon du Cercle Nautique Calédonien.

8 ZONES DE COURSE

La zone de course est comprise entre le sud de Nouville et la Baie des Citrons.

9 PARCOURS

Le parcours est décrit en Annexe.

10 MARQUES

10.1 Les marques « au vent » : Bouées cylindrique Jaunes.

10.2 La marque de changement de parcours est : Bouée bâton d'entraînement.

10.3 La marque « sous le vent », de départ et d'arrivée est : une Bouée cylindrique blanche.

10.4 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

11 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Les zones considérées comme des obstacles sont les zones réglementées qui sont interdites à la navigation.

12 LE DEPART

12.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrême tribord et le côté parcours de la marque, à l'extrême bâbord.

12.1 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de course va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore une minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

12.2 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

13 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

13.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

13.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis (ceci modifie la RCV 28.1).

14 L'ARRIVÉE

La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon bleu et le côté parcours de la marque d'arrivée.



15 SYSTEME DE PENALITÉ

- 15.1 La RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.
15.2 L'annexe UF s'applique.

16 TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

- 16.1 Le temps cible et les temps limites sont les suivants :

| Classe | Temps cible | Temps limite du premier pour finir | Temps cible du premier pour la marque 1 |
|--------|-------------|------------------------------------|---|
| J70 | 15 min | 25 min | 6 min |

- (a) Temps cible précisé ci-dessus : le manquement à satisfaire au temps cible ne pourra faire l'objet d'une réparation. Ceci modifie la règle 62.1.
(b) Temps limite du premier bateau pour finir précisé ci-dessus.
16.2 Les bateaux manquant à finir dans un délai de 10 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini sont classés « DNF ». Ceci modifie les règles 35, A4 et A5.
16.3 Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 62.1(a)).

17 CLASSEMENT

Le système de classement utilisé est décrit dans l'avis de course.

18 REGLES DE SECURITE

- 19.1 **[DPI] [NP]** Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.
19.2 Utilisation du bout-dehors :
La sortie du bout-dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.
19.3 Limitation de la voilure : les voiles à utiliser seront signalées par le bateau comité de course avant le signal d'avertissement. La signification des signaux est la suivante :
- Pas de pavillon : Libre
- Pavillon « R » : spinnaker interdit

20 REMPLACEMENT DE CONCURRENTS OU D'EQUIPEMENT

- 20.1 **[DPI]** Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.
20.2 **[DPI]** Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.
20.3 Le nombre d'équipiers engagés sur une régate ne doit pas varier au cours de la régate.



21 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

- 21.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles d'utilisation.
- 21.2 **[DPI]** Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

22. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels sont identifiés par un pavillon du Cercle Nautique Calédonien.

23. ACCOMPAGNATEURS

- 23.1 **[DPI] [NPI]** Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.
- 23.2 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

24. EVACUATION DES DETRITUS

Les détritus peuvent être placés à bord des bateaux accompagnateurs.

25. EMPLACEMENTS

[DPI] Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée quand ils se trouvent dans le port.

26. PRIX

Les prix sont décrits dans l'avis de course

Annexes :

Annexe UF : UMPIRED FLEET RACING / COURSE EN FLOTTE JUGEE SUR L'EAU.

Annexe « DESCRIPTION DES PARCOURS » : Parcours



ANNEXE UF

UMPIRED FLEET RACING / COURSE EN FLOTTE JUGEE SUR L'EAU Régates du challenge Monotype 2026

Les courses en flotte jugées sur l'eau doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les courses seront jugées sur l'eau. Les modifications de règles en UF1 ont été approuvées par World Sailing selon la réglementation 28.1.5(b), à la condition que seules les options proposées soient utilisées. Cette annexe s'applique uniquement quand il y est fait référence dans l'avis de course et qu'elle est disponible pour tous les concurrents.

UF1 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS, AUX REGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET A LA REGLE 70

UF1.1 Ajouter à la définition de Route normale : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une route normale ».

UF1.2 Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1 :

7 DERNIER POINT DE CERTITUDE

« Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé. »

UF1.3 La règle 14 est modifiée comme suit :

14 EVITER LE CONTACT

14.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau

- (a) Doit éviter le contact avec un autre bateau,
- (b) Ne doit pas provoquer de contact entre bateaux, et
- (c) Ne doit pas provoquer de contact entre un bateau et un objet qui doit être évité.

Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau naviguant dans la place ou dans la place à la marque à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart ou ne donne pas la place ou la place à la marque.

UF1.4 Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont requis, en plus des appels à la voix :

- (a) pour place pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent, et
- (b) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.

UF1.5 La règle 70 est supprimée.



UF2 MODIFICATIONS AUX AUTRES REGLES

UF2.1 La règle 28.2 est modifiée comme suit :

28 EFFECTUER LA COURSE

28.2. Un bateau peut corriger toute erreur commise en effectuant la course, tant qu'il n'a pas contourné la marque suivante ou coupé la ligne d'arrivée pour finir.

UF3 RECLAMATIONS ET PENALITES SUR L'EAU

UF3.1 Dans cette annexe, une « pénalité » signifie ce qui suit :

Une pénalité d'un tour est effectuée conformément à la règle 44.2.

UF3.2 La première phrase de la règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est en course (sauf la règle 14 quand il a causé dommage ou blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant, quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 »

UF3.3 Réclamations sur l'eau par des bateaux et pénalités

- (a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Proteste » et arborer ostensiblement **un pavillon Y** à la première occasion raisonnable. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'Umpire.
- (b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

UF3.4 Pénalités et réclamations à l'initiative d'un umpire

- (a) Quand un bateau
 - (1) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
 - (2) enfreint la règle 42,
 - (3) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
 - (4) commet une infraction à la sportivité, ou
 - (5) ne respecte pas la règle UF3.6 ou n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,



- (b) Un umpire qui décide, en se basant sur sa propre observation ou sur un rapport reçu de quelque source que ce soit, qu'un bateau peut avoir enfreint une règle, autre que la règle UF3.6 ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.3. Cependant, il n'informera pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
- (b) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ». L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas
- (c) un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.

UF3.6 Pénalités imposées

- (a) Un bateau pénalisé selon la règle UF3.5(b) doit effectuer une pénalité.
- (b) Un bateau disqualifié selon la règle UF3.5(c) doit quitter rapidement la zone de course.

UF4 ACTIONS DU COMITE DE COURSE

UF4.1 Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents des résultats sur le canal VHF 77.

UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

UF5.1 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un Umpire.

UF5.2 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),
- (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommages ou blessure, ou
- (c) demander réparation

doit informer le comité de course de la façon suivante : hèler le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B.

UF5.3 Le temps limité défini dans la règle UF5.3 s'applique également aux réclamations selon les règles UF5.9, UF5.10 et UF5.11 quand ces réclamations sont autorisées. Le jury doit prolonger ce temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

UF5.4 Le comité de course doit informer rapidement le jury de toute réclamation ou demande de réparation faite selon la règle UF5.3.

UF5.5 La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées.



UF5.6 Les trois premières phrases de la règle 64.2 sont modifiées comme suit : « Quand le jury décide qu'un bateau qui est partie dans une instruction de réclamation a enfreint une règle, il peut imposer une pénalité autre que la disqualification, et il peut prendre tout autre arrangement pour les résultats qu'il considère équitable. Si un bateau enfreint une règle quand il n'est pas en course, le jury doit décider s'il appliquera une pénalité dans la course la plus proche dans le temps à cet incident ou s'il prendra tout autre arrangement ».

UF5.7 Instructions

Sauf pour une instruction selon la règle 69.2

- (a) Les réclamations et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.
- (b) Le jury peut informer le réclamant et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer oralement.
- (c) Le jury peut recueillir les dépositions et conduire l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (d) Si le jury décide qu'une infraction à une règle n'a pas affecté le résultat de la course, il peut imposer une pénalité en points ou en fraction de points ou prendre tout autre arrangement qu'il considère comme équitable, qui peut être de n'imposer aucune pénalité.
- (e) Si le jury pénalise un bateau conformément à la règle UF5.7 ou si une pénalité standard est appliquée, tous les autres bateaux seront informés de la modification du score du bateau pénalisé.

UF5.8 Le comité de course ne réclamera pas contre un bateau.

UF5.9 Le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 60.3. Cependant, il ne réclamera pas contre un bateau pour une infraction à la règle UF3.6 ou à la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a), ou la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

UF5.10 Le comité technique réclamera contre un bateau seulement selon la règle 60.4 quand il décide qu'un bateau ou un équipement personnel ne respecte pas les règles de classe, la règle 50, ou les règles des réglementations d'équipement de l'épreuve, si elles existent. Dans ce cas, le comité technique doit réclamer.

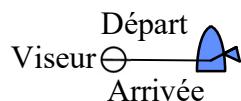
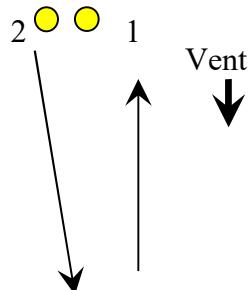
UF5.11 La règle 66.2 est modifiée comme suit « Une partie dans l'instruction selon cette annexe ne peut demander une réouverture ».



ANNEXE « DESCRIPTION DES PARCOURS »

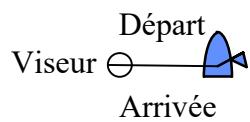
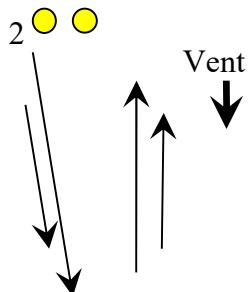
Parcours Banane 1 tours << Flamme 1 >>

Départ ; 1 ; 2 ; Arrivée
Les marques 1 et 2 sont à laisser à bâbord



Parcours Banane 2 tours << flamme 2 >>

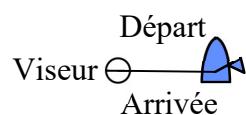
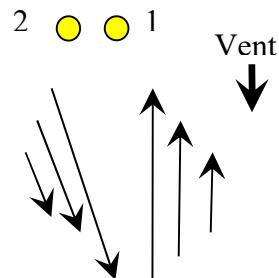
Départ ; 1 ; 2 ; viseur ; 1 ; 2; Arrivée
Les marques 1 et 2 sont à laisser à bâbord





Parcours Banane 3 tours « flamme 3 »

Départ ; 1 ; 2 ; viseur ; 1 ; 2 ; viseur ; 1 ; 2 ; Arrivée
Les marques 1 et 2 sont à laisser à bâbord





ANNEXE T CONCILIATION

Cette annexe s'applique uniquement si l'avis de course ou les instructions de course le précisent. La conciliation ajoute une étape supplémentaire à la procédure de résolution des réclamations mais peut supprimer la nécessité de quelques instructions, accélérant ainsi la procédure pour des épreuves où de nombreuses réclamations sont attendues.

T1 PÉNALITÉS POST-COURSE

- (a) À condition que la règle 44.1(b) ne s'applique pas, un bateau qui est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 ou la règle 31 dans un incident peut accepter une Pénalité Post-course à tout moment après la course jusqu'au début de l'instruction d'une réclamation concernant l'incident.
- (b) Une Pénalité Post-course est une Pénalité en points de 30 %, calculée comme indiqué dans la règle 44.3(c). Cependant, la règle 44.1(a) s'applique.
- (c) Un bateau accepte une Pénalité Post-course en remettant au conciliateur ou à un membre du jury une déclaration écrite où il accepte la pénalité et qui identifie le numéro de la course, et où et quand l'incident a eu lieu.

T2 RÉUNION DE CONCILIATION

Une réunion de conciliation aura lieu avant l'instruction d'une réclamation pour chaque incident ayant donné lieu à une réclamation par un bateau, impliquant une ou plusieurs règles du chapitre 2 ou la règle 31, mais uniquement si chaque partie est représentée par une personne qui était à bord au moment de l'incident. Aucun témoin ne sera autorisé. Cependant, si le conciliateur décide que la règle 44.1(b) peut s'appliquer ou que la conciliation n'est pas appropriée, la réunion n'aura pas lieu, et si une réunion est en cours, elle sera close.

T3 AVIS DU CONCILIATEUR

En s'appuyant sur les dépositions des représentants, le conciliateur émettra un avis sur la décision probable du jury :

- (a) la réclamation n'est pas recevable ;
- (b) aucun bateau ne sera pénalisé pour avoir enfreint une règle, ou
- (c) un ou plusieurs bateaux seront pénalisés pour avoir enfreint une règle, en identifiant les bateaux et les pénalités.

T4 RÉSULTATS DE LA RÉUNION DE CONCILIATION

Après que le conciliateur a émis un avis,

- (a) un bateau peut accepter une Pénalité Post-course, et
- (b) un bateau peut demander à retirer sa réclamation. Le conciliateur peut alors agir au nom du jury conformément à la règle 63.1 pour autoriser le retrait.

Sauf si toutes les réclamations concernant l'incident sont retirées, une instruction de réclamation aura lieu.



ANNEXE A

REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

F4 [NP] Positionnement de l'équipage

F4.1 L'équipage ne doit pas s'accrocher, pousser ou tirer sur le gréement dormant ni les filières pour faciliter une manœuvre ou projeter du poids à l'extérieur du bateau.

Il est permis d'utiliser le mât ou la descente (puit de descente) pour aider à la manœuvre.

F4.2 Les cordages du cockpit peuvent être utilisés, à l'exception du fait de s'y accrocher depuis l'extérieur, ce qui est interdit.

F4.3 L'équipage ne doit pas se tenir debout ni s'asseoir sur les balcons arrière.

F5 [NP] Bout-dehors

F5.1 Il est interdit de laisser le bout-dehors sorti, sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation pour établir, faire voler ou affaler le gennaker.

Le bout-dehors doit être complètement rentré dès la première occasion raisonnable après l'affalage du gennaker.

Un bateau qui ne rentre pas complètement son bout-dehors peut recevoir un avertissement et se voir offrir la possibilité de corriger l'erreur.

F5.2 Il est interdit de sortir le bout-dehors avant d'avoir entamé le nouveau bord du parcours, ou après être entré dans la zone d'une marque à contourner si le gennaker n'est pas établi.

F6 [DP][NP] Haubans et étai

Il est interdit à tout moment, lorsque le bateau est à flot, d'ajuster la tension des haubans ou de l'étai.

La tension du pataras peut, en revanche, être ajustée pendant la course.