

LES RÈGLES DE COURSE À LA VOILE 2013-2016



Faire de la VOILE.fr

↳ Le site pour naviguer... selon mes envies

PATRICK, 45 ANS
A TROUVÉ SON STAGE PERFORMANCE
SUR FAIREDELAVOILE.FR

DÉCOUVREZ LES CLUBS DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE !
DES CENTAINES DE STAGES, DE LOCATIONS ET BIEN
D'AUTRES OFFRES EN LIGNE SUR **FAIREDELAVOILE.FR**

DÉFINITIONS

Un terme utilisé tel que défini ci-dessous est écrit en italiques ou, dans les préambules, en italiques gras.

Annulation Une course qu'un comité de course ou un jury *annule* est sans valeur, mais elle peut être recourue.

Au vent Voir *sous le vent* et *au vent*.

Bord, tribord ou bâbord Un bateau est sur le *bord*, *tribord* ou *bâbord*, correspondant à son côté *au vent*.

En course Un bateau est *en course* depuis son signal préparatoire jusqu'à ce que soit la *finisse* et dégage la ligne et les *marques* d'arrivée, soit il abandonne, ou jusqu'à ce que le comité de course signale un rappel général, un *retard*, ou une *annulation*.

Engagement Voir *Route libre derrière* et *Route libre devant ; engagement*.

Finir Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équipe-ment en position normale, coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcouru. Toutefois, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il :

- (a) effectue une pénalité selon la règle 44.2,
- (b) corrige une erreur selon la règle 28.2 commise sur la ligne, ou
- (c) continue d'effectuer le parcours.

Marque Un objet tel que les instructions de course exigent d'un bateau qu'il le laisse d'un côté spécifié, et un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée. Une ligne de mouillage ou un objet accidentellement attaché à une *marque* n'en fait pas partie.

Obstacle Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté et une zone ainsi définie dans les instructions de course sont aussi des *obstacles*. Cependant, un bateau *en course* n'est pas un *obstacle* pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient obligés de s'en *maintenir à l'écart*, de lui donner de la *place* ou la *place à la marque* ou, si la règle 23 s'applique, de l'éviter. Un navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, ne constitue jamais un *obstacle* continu.

Parer Un bateau *pare* une *marque* quand, de sa position, il peut passer à son vent et la laisser du côté requis sans changer de *bord*.

Partie Une *partie* dans une instruction est :

- (a) lors de l'instruction d'une réclamation : un réclamant ; un réclamé ;
- (b) lors d'une demande de réparation : un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée, un comité de course agissant selon la règle 60.2(b) ;
- (c) lors d'une demande de réparation selon la règle 62.1(a) : l'entité supposée avoir fait une action inadéquate ou une omission ;
- (d) un bateau ou un concurrent qui peut être pénalisé selon la règle 69.2.

Toutefois, le jury n'est jamais une *partie*.

Partie Intéressée Une personne susceptible de profiter ou pâtir en conséquence d'une décision d'un jury, ou qui a un intérêt personnel étroit dans la décision.

Place L'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes, y compris l'espace pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31, pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin.

Place à la marque *Place* pour un bateau pour laisser la *marque* du côté requis. Et,

- (a) *place* pour aller à la *marque* lorsque sa *route normale* est de s'en approcher et,
- (b) *place* pour contourner la *marque* tel que nécessaire pour effectuer le parcours.

DÉFINITIONS

Cependant, la *place à la marque* pour un bateau ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf si le bateau est *engagé* à l'intérieur et *au vent* du bateau tenu de donner la *place à la marque* et qu'il *parerait la marque* après son virement.

Prendre le départ Un bateau *prend le départ* quand, ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et ayant satisfait à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement, coupe la ligne de départ en direction de la première *marque*.

Réclamation Une allégation faite selon la règle 61.2 par un bateau, un comité de course ou un jury qu'un bateau a enfreint une *règle*.

Règle

- (a) Les règles dans ce livre, y compris les Définitions, les Signaux de course, l'Introduction, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent, mais pas les titres;
- (b) la Régulation 19 de l'ISAF, Code d'Admissibilité ; la Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité ; la Régulation 21 de l'ISAF, Code Antidopage ; et la Régulation 22 de l'ISAF, Code de Classification des concurrents ;
- (c) les prescriptions de l'autorité nationale, sauf si elles sont modifiées par les instructions de course conformément à la prescription, si elle existe, de l'autorité nationale à la règle 88.2 ;
- (d) les règles de classe (pour un bateau courant avec un système de handicap ou de jauge, les règles de ce système sont des « règles de classe ») ;
- (e) l'avis de course ;
- (f) les instructions de course ; et
- (g) tout autre document régissant l'épreuve.

Retard Une course *retardée* est différée avant son départ prévu mais peut être courue ou *annulée* ultérieurement.

Route libre derrière et route libre devant ; engagement Un bateau est en *route libre derrière* un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière de la coque et de l'équipement de l'autre bateau en position normale. L'autre bateau est en *route libre devant*. Ils sont *engagés* quand aucun des deux n'est en *route libre derrière*. Cependant, ils sont aussi *engagés* quand un bateau situé entre eux établit un *engagement* sur les deux. Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même *bord*. Ils ne s'appliquent pas à des bateaux sur des *bords* opposés sauf si la règle 18 s'applique ou si les deux bateaux naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

Route normale Une route qu'un bateau suivrait pour *finir* aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence. Un bateau n'a pas de *route normale* avant son signal de départ.

Se maintenir à l'écart Un bateau *se maintient à l'écart* d'un bateau prioritaire :

- (a) si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et,
- (b) quand les bateaux sont *engagés*, si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.

Sous le vent et au vent Le côté *sous le vent* d'un bateau est le côté le plus éloigné du vent, ou lorsqu'il est bout au vent, le côté qui était le plus éloigné du vent. Cependant, lorsqu'il navigue sur la fausse panne ou plein vent arrière, son côté *sous le vent* est le côté sur lequel il porte sa grand-voile. L'autre côté est son côté *au vent*. Quand deux bateaux sur le même *bord* sont *engagés*, celui qui est du côté *sous le vent* de l'autre est le bateau *sous le vent*. L'autre est le bateau *au vent*.

Zone L'espace autour d'une *marque* sur une distance correspondant à trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. Un bateau est dans la *zone* quand une partie quelconque de sa coque est dans la *zone*.



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

LES RÈGLES DE COURSE À LA VOILE

2013-2016



International Sailing Federation

En tant qu'autorité supérieure du sport, la Fédération Internationale de Voile (ISAF) promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

Contact pour le Secrétariat ISAF :

Ariadne House
Town Quay
Southampton
Hampshire SO14 2AQ
UK

Tél +44 (0) 2380 635111
Fax +44 (0) 2380 635789
Courriel secretariat@isaf.co.uk

sailing.org

Publié par ISAF (UK) Ltd, Southampton, UK

© International Sailing Federation, Ltd. Juin 2012
© Fédération Française de Voile, Juin 2012

TABLE DES MATIÈRES

Définitions.....	intérieur couverture
Documents réglementaires en ligne.....	4
Introduction.....	5
Principes de base.....	6
Chapitre 1 Règles fondamentales.....	7
Chapitre 2 Quand les bateaux se rencontrent.....	8
Chapitre 3 Direction d'une course.....	13
Chapitre 4 Autres obligations en course.....	17
Chapitre 5 Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels.....	23
Chapitre 6 Inscription et qualification.....	32
Chapitre 7 Organisation de la course.....	34
Annexes	
A Classement.....	38
B Règles de compétition windsurfs.....	41
C Règles de match racing.....	55
D Règles de course par équipes.....	65
E Règles de course voile radiocommandée.....	72
F Règles de course kiteboard.....	79
G Identification sur les voiles.....	86
H Pesée des vêtements et de l'équipement.....	90
J Avis de course et instructions de course.....	91
K Guide pour l'avis de course.....	95
L Guide pour les instructions de course.....	102
M Recommandations aux jurys.....	118
N Jurys internationaux.....	123
P Procédures spéciales pour la règle 42.....	125
R Procédures pour les appels et les demandes.....	127
Formulaire de réclamation.....	129
Index.....	131
Signaux de course.....	intérieur couverture dos

DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES EN LIGNE

L'ISAF a mis en place une adresse internet unique où les lecteurs trouveront les liens vers tous les documents réglementaires mentionnés dans ce livre. Ces documents sont listés ci-dessous. Les liens vers d'autres documents réglementaires seront également fournis à cette adresse.

L'adresse est : sailing.org/racingrules/documents

Introduction Modifications faites sur ces règles après le 1^{er} janvier 2013
Codes ISAF (Régulations 19, 20, 21 et 22)
Livre des Cas, Livre des Décisions pour le Match Racing et pour la Course par Équipes

Chapitre 2 Préambule, Règle 48
Règlement International Pour Prévenir les Abordages en Mer

Règle 42 Interprétations de la Règle 42, Propulsion

Règle 49 *Règlementations Spéciales Offshore ISAF*

Annexe C Préambule
Avis de Course Standard pour le Match Racing
Instructions de Course Standard pour le Match Racing
Règles de Match Racing pour les Concurrents Aveugles

Règle E5.2 International Radio Sailing Association Addendum Q

Annexe F Préambule
Règles pour les autres formats de course et disciplines kiteboard

Règle G1.1 Version actualisée du tableau des lettres de nationalité dans les voiles

Annexe K Modèle d'Avis de Course

Annexe L Modèle d'Instructions de Course
Annexe LE, Guide détaillé pour les Instructions de Course

INTRODUCTION

Les Règles de Course à la Voile comprennent deux parties principales. La première, chapitres 1-7, contient les règles qui concernent tous les concurrents. La seconde, les annexes, apporte des détails aux règles, les règles qui s'appliquent à certains types particuliers de courses, et les règles qui ne concernent seulement qu'un petit nombre de concurrents ou d'officiels.

Révision Les règles de course sont révisées et publiées tous les quatre ans par la Fédération Internationale de Voile (ISAF), l'autorité internationale pour ce sport. Cette édition prend effet au 1^{er} janvier 2013 sauf pour une épreuve débutant en 2012, si l'avis de course et les instructions de course prévoient que cette date est retardée. Les marques en marge indiquent les changements importants dans les chapitres 1-7 et dans les définitions par rapport à l'édition 2009-2012. Aucun changement n'est envisagé avant 2017, mais les modifications avérées urgentes avant cette date seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et diffusées sur le site de la FFVoile (www.ffvoile.org) et de l'ISAF (www.sailing.org).

Codes de l'ISAF Les codes d'Admissibilité, de Publicité, Antidopage, et de Classification des concurrents (Régulations 19, 20, 21 et 22 de l'ISAF) sont référencés dans la définition de *Règle* mais ne sont pas inclus dans ce livre car ils peuvent être modifiés à tout moment. Les versions les plus récentes de ces codes sont disponibles sur le site de l'ISAF ; les versions mises à jour seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et disponibles sur le site de la FFVoile.

Cas et Livre des Décisions L'ISAF publie des interprétations des règles de course dans *Le Livre des cas 2013-2016* et les reconnaît en tant qu'interprétations et explications faisant autorité. L'ISAF publie également *Le Livre des Décisions pour le Match Racing 2013-2016* et *Le Livre des Décisions pour la Course par Équipes 2013-2016* et les reconnaît comme faisant autorité uniquement pour le match racing ou pour la course par équipes lorsque arbitrés par des umpires. Ces publications sont disponibles sur le site de la FFVoile et de l'ISAF.

Terminologie Un terme utilisé dans le sens défini par les Définitions est imprimé en italique ou, dans les préambules, en italique gras (par exemple, *en course* et **en course**). « Règle de course » signifie une règle des *Règles de Course à la Voile*. « Bateau » signifie un voilier et l'équipage à son bord ; « navire » signifie tout bateau ou embarcation. « Comité de course » inclut toute personne ou comité qui assure une fonction du comité de course. Une « modification » à une *règle* comprend un ajout à cette *règle*, ou la suppression de tout ou partie de cette *règle*. Une « Autorité Nationale » signifie une autorité nationale membre de l'ISAF. Les autres mots et termes sont utilisés dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant.

Annexes Quand les règles d'une annexe s'appliquent, elles prévalent sur toute règle contradictoire des chapitres 1 à 7 et des Définitions. Chaque annexe est identifiée par une lettre. Une référence à une règle d'une annexe comportera la lettre et le numéro de la règle (par exemple, « règle A1 »). Les lettres I, O et Q ne sont pas utilisées pour désigner des annexes dans ce livre.

Modifications aux règles Les prescriptions d'une autorité nationale, les règles de classe ou les instructions de course peuvent modifier une règle de course seulement tel qu'autorisé dans la règle 86.

Modifications aux prescriptions de l'autorité nationale Une autorité nationale peut limiter les modifications à ses prescriptions, tel que prévu dans la règle 88.2.

SPORTIVITÉ ET RÈGLES

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de *règles* qu'ils sont censés suivre et respecter. Un principe fondamental de sportivité est que les concurrents qui enfreignent une *règle* effectueront rapidement une pénalité qui peut être l'abandon.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Les participants sont encouragés à minimiser tout impact environnemental négatif du sport de la voile.

RÈGLES FONDAMENTALES

1 SÉCURITÉ

1.1 Aider ceux qui sont en danger

Un bateau ou un concurrent doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger.

1.2 Équipement de sauvetage et équipement individuel de flottabilité

Un bateau doit avoir à bord un équipement de sauvetage approprié pour toutes les personnes embarquées, y compris un dispositif prêt pour usage immédiat, à moins que ses règles de classe ne prévoient quelque autre disposition. Chaque concurrent est personnellement responsable du port d'un équipement individuel de flottabilité adapté aux conditions.

2 NAVIGATION LOYALE

Un bateau et son propriétaire doivent concourir selon les principes reconnus de sportivité et de fair play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle seulement s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués. Une disqualification selon cette règle ne doit pas être retirée du score du bateau dans la série.

3 ACCEPTATION DES RÈGLES

En participant à une course régie selon les présentes règles de course, chaque concurrent et propriétaire de bateau s'engage

- (a) à être soumis aux *règles* ;
- (b) à accepter les pénalités infligées et toute autre mesure prise d'après les *règles*, sous réserve des procédures d'appel et de révision qu'elles prévoient, en tant que conclusion définitive de toute affaire survenant dans le cadre de ces *règles* ; et
- (c) en respect d'une telle conclusion, à ne pas recourir à toute cour de justice ou tribunal.

4 DÉCISION DE COURIR

La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester *en course* relève de sa seule responsabilité.

5 ANTIDOPAGE

Un concurrent doit se conformer au Code Mondial Antidopage, aux règles de l'Agence Mondiale Antidopage, et à la Régulation 21 de l'ISAF, Code Antidopage. Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon la Régulation 21. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de *courir*, sont *en course*, ou ont été *en course*. Cependant, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas être pénalisé pour infraction à l'une de ces règles, sauf à la règle 24.1.

Quand un bateau qui navigue sous les présentes règles rencontre un navire qui n'y est pas soumis, il doit respecter le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ou les règles gouvernementales de priorité. Si les instructions de course le prescrivent, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du RIPAM ou par les règles gouvernementales de priorité.

Section A PRIORITÉ

Un bateau est prioritaire sur un autre bateau quand l'autre bateau est tenu de s'en **maintenir à l'écart**. Cependant, certaines règles des sections B, C et D limitent les actions d'un bateau prioritaire.

10 SUR DES BORDS OPPOSÉS

Quand des bateaux sont sur des *bords* opposés, un bateau *bâbord* doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau *tribord*.

11 SUR LE MÊME BORD, ENGAGÉS

Quand des bateaux sont sur le même *bord* et *engagés*, un bateau *au vent* doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau *sous le vent*.

12 SUR LE MÊME BORD, NON ENGAGÉS

Quand des bateaux sont sur le même *bord* et non *engagés*, un bateau en *route libre derrière* doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau en *route libre devant*.

13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD

Quand un bateau a dépassé la position *bout au vent*, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. Pendant ce temps, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Si deux bateaux sont soumis à cette règle en même temps, celui qui est du côté *bâbord* de l'autre ou celui qui est *derrière* doit *se maintenir à l'écart*.

Section B LIMITATIONS GÉNÉRALES

14 ÉVITER LE CONTACT

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau ayant droit à de la *place* ou à de la *place à la marque*

- (a) 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*, et

CHAPITRE 2 / QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

- (b) doit être exonéré s'il enfreint cette règle et que le contact ne cause pas de dommage ou blessure.

15 ACQUÉRIR UNE PRIORITÉ

Quand un bateau acquiert une priorité, il doit au début laisser à l'autre bateau la *place* de *se maintenir à l'écart*, sauf s'il acquiert la priorité en raison des actions de l'autre bateau.

16 MODIFIER SA ROUTE

16.1 Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit laisser à l'autre bateau la *place* de *se maintenir à l'écart*.

16.2 De plus, quand après le signal de départ, un bateau *bâbord se maintient à l'écart* en naviguant pour passer derrière un bateau *tribord*, le bateau *tribord* ne doit pas modifier sa route si de ce fait le bateau *bâbord* est immédiatement contraint de modifier sa route pour continuer de *se maintenir à l'écart*.

17 SUR LE MÊME BORD ; ROUTE NORMALE

Si un bateau en *route libre derrière* devient *engagé* à moins de deux fois sa longueur de coque *sous le vent* d'un bateau sur le même *bord*, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa *route normale* tant qu'ils restent sur le même *bord* et *engagés* dans les limites de cette distance, sauf si cela a pour effet de l'amener rapidement en arrière de l'autre bateau. Cette règle ne s'applique pas si l'*engagement* débute pendant que le bateau *au vent* est tenu par la règle 13 de *se maintenir à l'écart*.

Section C AUX MARQUES ET OBSTACLES

Les règles de la section C ne s'appliquent pas à une marque de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage à partir du moment où les bateaux s'en approchent pour prendre le départ et jusqu'à ce qu'ils les aient passées.

18 PLACE À LA MARQUE

18.1 Quand la règle 18 s'applique

La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la *zone*. Cependant, elle ne s'applique pas

- (a) entre des bateaux sur des *bords* opposés sur un louvoyage au vent,
- (b) entre des bateaux sur des *bords* opposés quand à la *marque*, la *route normale* pour l'un d'eux, mais pas pour les deux, est de virer de bord,
- (c) entre un bateau s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant, ou
- (d) si la *marque* est un *obstacle* continu, auquel cas la règle 19 s'applique.

18.2 Donner la place à la marque

- (a) Quand des bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*, sauf si la règle 18.2(b) s'applique.
- (b) Si des bateaux sont *engagés* lorsque le premier d'entre eux atteint la *zone*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*. Si un bateau est en *route libre devant* lorsqu'il atteint la *zone*, le bateau en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la *place à la marque*.
- (c) Quand un bateau est tenu de donner la *place à la marque* en vertu de la règle 18.2(b),
 - (1) il doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi ;
 - (2) s'il devient *engagé* à l'intérieur du bateau ayant droit à la *place à la marque*, il doit également donner à ce bateau la *place* pour suivre sa *route normale* tant qu'ils restent *engagés*.

Cependant, si le bateau ayant droit à la *place à la marque* dépasse la position bout au vent ou quitte la *zone*, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer.

- (d) S'il existe un doute raisonnable sur le fait qu'un bateau a obtenu ou rompu un *engagement* à temps, on doit présumer qu'il ne l'a pas obtenu ou rompu.
- (e) Si un bateau a établi un *engagement* à l'intérieur depuis une position en *route libre derrière* ou en virant *au vent* d'un autre bateau et que, depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

18.3 Virer de bord dans la zone

Si un bateau dans la *zone* dépasse la position bout au vent et se retrouve ainsi sur le même *bord* qu'un bateau qui *pare la marque*, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux par la suite. Le bateau qui a changé de *bord*

- (a) ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact ni empêcher l'autre bateau de passer la *marque* du côté requis, et
- (b) doit donner la *place à la marque* si l'autre bateau devient *engagé* sur son intérieur.

18.4 Empanner

Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit empanner à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il empanne, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.4 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte.

19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre des bateaux à un *obstacle* sauf s'il s'agit aussi d'une *marque* que les bateaux sont tenus de laisser du même côté. Cependant, à un *obstacle* continu, la règle 19 s'applique toujours et la règle 18 ne s'applique pas.

CHAPITRE 2 / QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

19.2 Donner de la place à un obstacle

- (a) Un bateau prioritaire peut choisir de passer un **obstacle** d'un côté ou de l'autre.
- (b) Lorsque des bateaux sont **engagés**, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la **place** de passer entre lui et l'**obstacle**, sauf s'il a été incapable de donner de la **place** depuis le moment où l'**engagement** a commencé.
- (c) Lorsque des bateaux passent un **obstacle** continu, si un bateau qui était en **route libre derrière** et tenu de **se maintenir à l'écart** devient **engagé** entre l'autre bateau et l'**obstacle** et, qu'au moment où l'**engagement** commence, il n'y a pas la **place** pour lui de passer entre eux, il n'a pas droit à la **place** prévue par la règle 19.2(b). Tant que les bateaux restent **engagés**, il doit **se maintenir à l'écart** et les règles 10 et 11 ne s'appliquent pas.

20 PLACE POUR VIRER DE BORD À UN OBSTACLE

20.1 Héler

Quand il s'approche d'un **obstacle**, un bateau peut héler pour demander la **place** pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même **bord**. Toutefois, il ne doit pas héler si

- (a) il peut éviter l'**obstacle** en toute sécurité sans faire une modification de route importante,
- (b) il navigue en deçà du plus près, ou
- (c) l'**obstacle** est une **marque** et qu'un bateau qui le **pare** serait tenu de répondre et de modifier sa route.

20.2 Répondre

- (a) Après qu'un bateau a hélé, il doit donner au bateau hélé le temps de répondre.
- (b) Le bateau hélé doit répondre même si l'appel à la voix enfreint la règle 20.1.
- (c) Le bateau hélé doit répondre soit en virant de bord aussitôt que possible, soit en répondant immédiatement « Virez » et en donnant alors au bateau qui a hélé la **place** de virer de bord et de l'éviter.
- (d) Quand le bateau hélé répond, le bateau qui a hélé doit virer de bord aussitôt que possible.
- (e) A partir du moment où un bateau hèle jusqu'à ce qu'il ait viré et évité le bateau hélé, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux.

20.3 Transmettre l'appel à la voix à un autre bateau

Quand un bateau a été hélé pour de la **place** pour virer de bord et qu'il prévoit de répondre en virant de bord, il peut héler un autre bateau sur le même **bord** pour avoir de la **place** pour virer et l'éviter. Il peut héler même si son appel à la voix ne remplit pas les conditions de la règle 20.1. La règle 20.2 s'applique entre lui et le bateau qu'il hèle.

21 EXONÉRATION

Quand un bateau navigue dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit selon une règle de la Section C, il doit être exonéré si, dans un incident avec un bateau tenu de lui donner cette *place* ou *place à la marque*,

- (a) il enfreint une règle de la Section A, la règle 15 ou la règle 16, ou
- (b) il est contraint d'enfreindre la règle 31.

Section D AUTRES RÈGLES

Quand la règle 22 ou 23 s'applique entre deux bateaux, les règles de la section A ne s'appliquent pas.

22 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; CULER

- 22.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements après son signal de départ pour *prendre le départ* ou pour satisfaire à la règle 30.1 doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il soit entièrement du côté pré-départ.
- 22.2 Un bateau effectuant une pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.
- 22.3 Un bateau qui cule en route surface au moyen d'une voile à contre doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

23 CHAVIRÉ, MOUILLÉ OU ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

Si possible, un bateau doit éviter un bateau chaviré ou qui n'est pas encore maîtrisé après un chavirage, qui est au mouillage ou échoué, ou qui est en train d'essayer d'aider une personne ou un navire en danger. Un bateau est chaviré quand sa tête de mât est dans l'eau.

24 GÊNER UN AUTRE BATEAU

- 24.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course*.
- 24.2 Sauf quand il navigue sur sa *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau effectuant une pénalité ou naviguant sur un autre bord du parcours.

DIRECTION D'UNE COURSE

25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

25.1 L'avis de course et les instructions de course doivent être mis à disposition de chaque bateau avant le début d'une course.

25.2 La signification des signaux visuels et sonores définis dans « Signaux de course » ne doit pas être modifiée sauf selon la règle 86.1(b). La signification de tous les autres signaux pouvant être utilisés doit être précisée dans les instructions de course.

25.3 Un comité de course peut envoyer un signal visuel en utilisant soit un pavillon soit tout autre objet d'apparence similaire.

■ **Prescription de la FFVoile :** _____

Pour les compétitions de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course type intégrant les spécificités de l'épreuve est obligatoire.

Pour les compétitions de grade 5, l'affichage des instructions de course type sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.

26 DÉPART DES COURSES

Les départs des courses doivent être donnés en utilisant les signaux suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels ; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération.

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
5*	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

* ou tel que spécifié dans les instructions de course

Le signal d'avertissement de chaque classe à suivre doit être fait avec ou après le signal de départ de la classe précédente.

27 AUTRES ACTIONS DU COMITÉ DE COURSE AVANT LE SIGNAL DE DÉPART

27.1 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course doit, par un signal ou d'une autre manière, indiquer le parcours à effectuer s'il n'a pas été précisé dans les instructions de course, et il peut remplacer un signal de parcours par un autre et signaler que le port d'un équipement individuel de flottabilité est obligatoire (envoi du pavillon Y avec un signal sonore).

27.2 Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course peut déplacer une *marque* de départ.

CHAPITRE 3 / DIRECTION D'UNE COURSE

27.3 Avant le signal de départ, le comité de course peut pour n'importe quelle raison *retarder* (envoi du pavillon Aperçu, Aperçu sur H ou Aperçu sur A, avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N sur H, ou N sur A, avec trois signaux sonores).

28 EFFECTUER LE PARCOURS

28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, effectuer le parcours décrit dans les instructions de course et *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour *prendre le départ* jusqu'à ce qu'il ait *fini* doit, s'il est tendu,

- (a) passer chaque *marque* du côté requis et dans l'ordre correct
- (b) toucher chaque *marque* à contourner, et
- (c) passer entre les *marques* d'une porte depuis la direction de la *marque* précédente.

Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, tant qu'il n'a pas *fini*.

29 RAPPELS

29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou qu'il doit satisfaire à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que ces bateaux soient revenus entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements, et aient satisfait à la règle 30.1 quand elle s'applique, mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ, ou une minute avant tout signal de départ ultérieur si cela est plus tôt. Si la règle 30.3 s'applique, cette règle ne s'applique pas.

29.2 Rappel général

Quand, au signal de départ, le comité de course est dans l'incapacité d'identifier les bateaux qui sont du côté parcours de la ligne de départ ou ceux auxquels s'applique la règle 30, ou quand il y a eu une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut signaler un rappel général (envoi du Premier Substitut avec deux signaux sonores). Le signal d'avertissement pour un nouveau départ pour la classe rappelée doit être fait une minute après l'affalé du Premier Substitut (un signal sonore), et les départs pour toute autre classe à suivre doivent succéder au nouveau départ.

30 PÉNALITÉS DE DÉPART

30.1 Règle du pavillon I

Si le pavillon I a été envoyé et qu'une partie quelconque de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements au cours de la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit alors revenir

CHAPITRE 3 / DIRECTION D'UNE COURSE

depuis le côté parcouru en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

30.2 Règle du pavillon Z

Si le pavillon Z a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* au cours de la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit recevoir, sans instruction, une pénalité en points de 20 %, calculée comme prévu dans la règle 44.3(c). Il doit être pénalisé même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ. S'il est identifié de la même façon lors d'une tentative ultérieure de départ de la même course, il doit recevoir une pénalité supplémentaire en points de 20 %.

30.3 Règle du pavillon noir

Si un pavillon noir a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* au cours de la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, mais pas si elle est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ. Si un rappel général est signalé ou si la course est *annulée* après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer. S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série.

31 TOUCHER UNE MARQUE

En course, un bateau ne doit pas toucher une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, une *marque* qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*.

32 RÉDUIRE OU ANNULER APRÈS LE DÉPART

32.1 Après le signal de départ, le comité de course peut réduire le parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N, N sur H, ou N sur A, avec trois signaux sonores), suivant le cas,

- (a) à cause d'une erreur dans la procédure de départ,
- (b) à cause du mauvais temps,
- (c) à cause d'un vent insuffisant rendant improbable qu'un bateau *finisse* dans le temps limite,
- (d) parce qu'une *marque* manque ou n'est plus à sa place, ou
- (e) pour toute autre raison affectant directement la sécurité ou l'équité de la compétition,

ou peut réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues. Cependant, après qu'un bateau a effectué le parcours et a *fini* dans le temps limite s'il y en a un, le comité de course ne doit pas *annuler* la course sans prendre en considération les conséquences pour tous les bateaux de la course ou de la série.

CHAPITRE 3 / DIRECTION D'UNE COURSE

32.2 Si le comité de course signale un parcours réduit (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores), la ligne d'arrivée doit être

- (a) à une *marque* à contourner, entre la *marque* et un mât arborant le pavillon S,
- (b) une ligne que les bateaux sont tenus de franchir à la fin de chaque tour,
- (c) à une porte, entre les *marques* de la porte.

La réduction de parcours doit être signalée avant que le premier bateau coupe la ligne d'arrivée.

33 CHANGER LE BORD SUIVANT DU PARCOURS

Le comité de course peut changer un bord du parcours qui commence à une *marque* à contourner ou à une porte en changeant la position de la *marque* suivante (ou de la ligne d'arrivée) et en le signalant à tous les bateaux avant qu'ils ne commencent ce bord. Il n'est pas nécessaire que la nouvelle *marque* soit en place à ce moment.

- (a) Si la direction du bord va être changée, le signal doit être l'envoi du pavillon C avec des signaux sonores répétitifs et soit
 - (1) le nouveau cap compas, soit
 - (2) un triangle vert pour un changement vers tribord ou un rectangle rouge pour un changement vers bâbord.
- (b) Si la longueur du bord va être changée, le signal doit être l'envoi du pavillon C avec des signaux sonores répétitifs et un « - » si la longueur va être diminuée ou un « + » si elle va être augmentée.
- (c) Les bords suivants peuvent être changés sans signal supplémentaire, pour maintenir la forme du parcours.

34 MARQUE MANQUANTE

Si une *marque* est manquante ou n'est plus à sa place, le comité de course doit, si possible,

- (a) la replacer dans sa position correcte ou la remplacer par une nouvelle marque d'apparence similaire, ou
- (b) la remplacer par un objet portant le pavillon M et faire des signaux sonores répétitifs.

35 TEMPS LIMITE ET SCORES

Si un bateau effectue le parcours conformément à la règle 28 et *finit* dans le temps limite, s'il y en a un, tous les bateaux qui *finissent* doivent recevoir les points correspondant à leur place d'arrivée sauf si la course est *annulée*. Si aucun bateau ne *finit* dans le temps limite, le comité de course doit *annuler* la course.

36 COURSES DONT LE DÉPART EST REDONNÉ OU COURSES RECOURUES

Quand le départ d'une course est redonné ou qu'elle est recourue, une infraction à une *règle*, autre que la règle 30.3, dans la course initiale ne doit pas empêcher un bateau de courir ou, sauf selon la règle 30.2, 30.3 ou 69, faire qu'il soit pénalisé.

AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Les règles du chapitre 4 ne s'appliquent qu'à des bateaux en course. Cependant, la règle 55 s'applique à tout moment quand les bateaux sont sur l'eau.

40 ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE FLOTTABILITÉ

Quand le pavillon Y est envoyé avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement, les concurrents doivent porter des équipements individuels de flottabilité, sauf brièvement pour changer ou ajuster un vêtement ou un équipement personnel. Les combinaisons isothermiques et les combinaisons sèches ne constituent pas des équipements individuels de flottabilité.

41 AIDE EXTÉRIEURE

Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf

- (a) de l'aide pour un membre d'équipage malade ou blessé ou en danger ;
- (b) après une collision, de l'aide de la part de l'équipage de l'autre bateau, pour se dégager ;
- (c) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux ;
- (d) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un autre bateau dans la même course.

Cependant, un bateau qui acquiert un avantage significatif dans la course par une aide reçue selon la règle 41 (a) peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé ; la pénalité peut être inférieure à la disqualification.

42 PROPULSION

42.1 Règle de base

Sauf quand cela est permis dans la règle 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse. Son équipage peut ajuster le réglage des voiles et de la coque, et accomplir d'autres actions de navigation en bon marin, mais ne doit pas bouger son corps autrement pour faire avancer le bateau.

42.2 Actions interdites

Sans que cela limite l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites :

- (a) pomper : agitation répétée de toute voile, soit en bordant et choquant la voile, soit par mouvement du corps vertical ou perpendiculaire à l'axe du bateau ;
- (b) balancer : roulis répété du bateau, provoqué
 - (1) par le mouvement du corps,
 - (2) par le réglage répété des voiles ou de la dérive, ou
 - (3) par action sur la barre ;
- (c) saccader : mouvement soudain du corps en avant, arrêté brutalement ;
- (d) godiller : mouvement répété de la barre qui soit est vigoureux, soit propulse le bateau en avant ou l'empêche de reculer ;

CHAPITRE 4 / AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

- (e) virements de bord ou empannages répétés sans rapport avec des sautes de vent ou des considérations tactiques.

42.3 Exceptions

- (a) Un bateau peut être balancé pour en faciliter la conduite.
- (b) L'équipage d'un bateau peut bouger le corps pour accentuer le roulis qui facilite la conduite du bateau pendant un virement de bord ou un empannage, pourvu que, juste après la fin du virement de bord ou de l'empannage, la vitesse du bateau ne soit pas supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence du virement de bord ou de l'empannage.
- (c) Sauf lors d'un louvoyage au vent, quand le surfing (accélération rapide en descendant sur l'avant d'une vague) ou le planing est possible, l'équipage du bateau peut border toute voile dans le but d'initier ce surfing ou planing, mais chaque voile ne peut être bordée qu'une seule fois par vague ou risée.
- (d) Quand un bateau est sur une route au-delà du plus près et qu'il est soit stationnaire soit en train de bouger lentement, il peut godiller pour se retrouver sur une route au plus près.
- (e) Si une latte est inversée, l'équipage du bateau peut pomper avec la voile jusqu'à ce que la latte revienne en position. Cette action n'est pas autorisée si elle propulse clairement le bateau.
- (f) Un bateau peut réduire sa vitesse en bougeant sa barre de façon répétée.
- (g) Tout moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.
- (h) Pour se dégager après un échouage ou après une collision avec un navire ou un objet, un bateau peut utiliser la force appliquée par l'équipage de l'un ou l'autre navire et tout équipement autre qu'un moteur propulsif. Cependant, l'utilisation d'un moteur peut être autorisée par la règle 42.3(i).
- (i) Les instructions de course peuvent, dans des circonstances données, autoriser la propulsion par l'usage d'un moteur ou par toute autre méthode, à condition que le bateau n'obtienne pas un avantage significatif dans la course.

Note : les interprétations de la règle 42 sont disponibles sur le site internet de la FFVoile (www.ffvoile.org) et de l'ISAF (www.sailing.org) ou par courrier sur demande.

43 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

- 43.1 (a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids.
- (b) De plus, le poids des vêtements et de l'équipement d'un concurrent ne doit pas excéder 8 kilogrammes, à l'exclusion du harnais de rappel ou de trapèze et des vêtements (y compris les chaussures) portés seulement au-dessous du genou. Les règles de classe ou les instructions de course peuvent spécifier un poids inférieur, ou un poids supérieur jusqu'à 10

CHAPITRE 4 / AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

kilogrammes. Les règles de classe peuvent inclure dans ce poids les chaussures et autres vêtements portés au-dessous du genou. Un harnais de rappel ou de trapèze doit avoir une flottabilité propre et ne doit pas peser plus de 2 kilogrammes, mais les règles de classe peuvent spécifier un poids supérieur, jusqu'à 4 kilogrammes. Les poids doivent être déterminés tel que requis par l'annexe H.

- (c) Quand un contrôleur d'équipement ou un jaugeur d'épreuve chargé de la pesée des vêtements et de l'équipement estime qu'un concurrent peut avoir enfreint la règle 43.1(a) ou 43.1(b), il doit en faire un rapport écrit au comité de course.

43.2 La règle 43.1(b) ne s'applique pas aux bateaux ayant l'obligation d'être équipés de filières.

44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

44.1 Effectuer une pénalité

Un bateau peut effectuer une pénalité de deux tours quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 lors d'un incident alors qu'il est *en course*. Il peut effectuer une pénalité d'un tour quand il est susceptible d'avoir enfreint la règle 31. En remplacement, les instructions de course peuvent spécifier l'usage de la pénalité en points ou quelque autre pénalité, auquel cas la pénalité spécifiée devra remplacer la pénalité d'un ou deux tours. Cependant,

- (a) quand un bateau 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 ;
- (b) si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être l'abandon.

44.2 Pénalités d'un tour et de deux tours

Après s'être largement écarté des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité d'un tour ou de deux tours en faisant rapidement le nombre voulu de tours dans le même sens, chaque tour comprenant un virement de bord et un empannage. Quand un bateau effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.

44.3 Pénalité en points

- (a) Un bateau accepte une pénalité en points en montrant un pavillon jaune à la première occasion raisonnable après l'incident.
- (b) Quand un bateau a accepté une pénalité en points, il doit garder le pavillon jaune déferlé jusqu'à ce qu'il *finisse* et attirer sur lui l'attention du comité de course sur la ligne d'arrivée. En même temps, il doit aussi informer le comité de course de l'identité de l'autre bateau impliqué dans l'incident. Si cela est impossible, il doit le faire à la première occasion raisonnable dans le temps limite de dépôt des *réclamations*.
- (c) Le score de la course pour un bateau qui accepte une pénalité en points doit être le score qu'il aurait reçu sans cette pénalité, augmenté du nombre de places mentionné dans les instructions de course. Cependant, il ne doit pas recevoir plus de points que pour « DNF ».

CHAPITRE 4 / AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Quand les instructions de course ne précisent pas le nombre de places, ce nombre doit être le nombre entier (0,5 arrondi au nombre supérieur) le plus proche de 20 % du nombre de bateaux inscrits. Les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; donc, deux bateaux peuvent recevoir le même score.

45 MISE AU SEC ; AMARRAGE ; MOUILLAGE

Un bateau doit être à flot et non amarré à son signal préparatoire. Ensuite, il ne doit pas être mis au sec ou amarré sauf pour vider l'eau, ariser les voiles ou effectuer des réparations. Il peut mouiller ou l'équipage peut se tenir debout sur le fond. Il doit récupérer l'ancre avant de continuer la course, sauf s'il est dans l'incapacité de le faire.

46 PERSONNE RESPONSABLE

Un bateau doit avoir à bord une personne responsable désignée par le membre ou l'organisation qui a inscrit le bateau. Voir la règle 75.

47 LIMITATIONS SUR L'ÉQUIPEMENT ET L'ÉQUIPAGE

47.1 Un bateau ne doit utiliser que l'équipement à bord à son signal préparatoire.

47.2 Aucune personne ne doit quitter le bord intentionnellement, sauf si elle est malade ou blessée, ou pour aider une personne ou un navire en danger, ou pour nager. Une personne quittant le bateau par accident ou pour nager doit être revenue à bord avant que le bateau continue la course.

48 SIGNAUX DE BRUME ET FEUX ; DISPOSITIFS DE SÉPARATION DE TRAFIC

48.1 Quand la sécurité l'exige, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux comme requis par le *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)* ou les règlements gouvernementaux applicables.

48.2 Un bateau doit respecter la règle 10 du *RIPAM*, Dispositifs de Séparation de Trafic.

49 POSITION DE L'ÉQUIPAGE ; FILIÈRES

49.1 Les concurrents ne doivent pas utiliser de système conçu pour reporter leur corps à l'extérieur, autre que des sangles de rappel et des renforts portés sous les cuisses.

49.2 Quand des filières sont exigées par les règles de classe ou les instructions de course, elles doivent être tendues, et les concurrents ne doivent avoir aucune partie de leur torse à l'extérieur de celles-ci, sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire. Sur les bateaux équipés de filières hautes et basses, un concurrent assis sur le pont face à l'extérieur, avec la taille à l'intérieur de la filière basse, peut avoir la partie supérieure de son corps à l'extérieur de la filière haute. Si les règles de classe ne précisent pas le matériau ou le diamètre minimum des filières, celles-ci doivent respecter les spécifications correspondantes des *Règlementations Spéciales Offshore ISAF*.

Note : Les Règlementations Spéciales Offshore ISAF sont disponibles sur le site internet de l'ISAF et de la FFVoile.

50 ÉTABLIR ET BORDER LES VOILES

50.1 Changer les voiles

Pendant les changements de voiles d'avant ou de spinnakers, une voile de remplacement peut être entièrement établie et réglée avant que la voile qu'elle remplace soit affalée. Cependant, une seule grand-voile et, sauf quand on le change, un seul spinnaker doivent être établis en même temps.

50.2 Tangons de spinnaker ; tangons de foc

Un seul tangon de spinnaker ou tangon de foc doit être utilisé en même temps sauf lors d'un empannage. Quand il est utilisé, il doit être fixé au mât le plus avant.

50.3 Utilisation des « outriggers »

- (a) Aucune voile ne doit être bordée sur ou à l'aide d'un « outrigger », sauf tel qu'autorisé dans la règle 50.3(b) ou 50.3(c). Un « outrigger » est tout accessoire ou autre système placé de sorte à pouvoir exercer une pression vers l'extérieur sur une écoute ou une voile à un point depuis lequel, avec le bateau en position verticale, une ligne verticale tomberait à l'extérieur de la coque ou du pont. Pour les besoins de cette règle, les pavois, rails de fargue et listons ne font pas partie de la coque ou du pont, et ce qui suit n'est pas un « outrigger » : un beaupré utilisé pour fixer l'amure d'une voile, un bout-dehors utilisé pour border la bôme d'une voile, ou la bôme d'une voile d'avant bômée qui ne nécessite aucun réglage lors d'un virement de bord.
- (b) Toute voile peut être bordée sur ou par l'intermédiaire d'une bôme qui est utilisée normalement pour une voile et qui est fixée en permanence au mât sur lequel la têtère de la voile est fixée.
- (c) Une voile d'avant peut être bordée ou fixée à son point d'écoute à un tangon de spinnaker ou de foc, pourvu qu'un spinnaker ne soit pas établi.

50.4 Voiles d'avant

Pour les besoins des règles 50 et 54 et de l'Annexe G, la différence entre une voile d'avant et un spinnaker est que la largeur d'une voile d'avant, mesurée entre les points médians de son guindant et de sa chute, n'excède pas 75% de la longueur de sa bordure. Une voile amurée en arrière du mât le plus avant n'est pas une voile d'avant.

51 LEST MOBILE

Tout lest mobile, y compris des voiles qui ne sont pas établies, doit être convenablement arrimé. L'eau, le poids mort ou le lest ne doivent pas être déplacés dans le but de modifier le réglage ou la stabilité. Les planchers, les cloisons, les portes, les échelles et les réservoirs d'eau doivent être laissés en place et tous les équipements de cabine gardés à bord. Cependant, l'eau des fonds peut être écopée.

52 ÉNERGIE MANUELLE

Le gréement dormant d'un bateau, son gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coque doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force fournie par l'équipage.

53 FROTTEMENT SUPERFICIEL

Un bateau ne doit pas expulser ou laisser filer de substance telle qu'un polymère, ni avoir une texture spéciale des surfaces, qui pourraient améliorer les caractéristiques de l'écoulement de l'eau à l'intérieur de la couche limite.

54 ÉTAIS ET AMURES DES VOILES D'AVANT

Les étais et points d'amures des voiles d'avant, à l'exception des trinquettes de spinnaker quand le bateau n'est pas au plus près, doivent être fixés approximativement sur l'axe du bateau.

55 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détritrus dans l'eau.

RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

Section A RÉCLAMATIONS ; RÉPARATIONS ; ACTION SELON LA RÈGLE 69

60 DROIT DE RÉCLAMER ; DROIT DE DEMANDER RÉPARATION OU ACTION SELON LA RÈGLE 69

60.1 Un bateau peut

- (a) réclamer contre un autre bateau, mais pas pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31 à moins qu'il ait été impliqué dans l'incident ou qu'il l'ait vu ; ou
- (b) demander réparation.

60.2 Un comité de course peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas sur les bases d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ou d'un rapport d'une *partie intéressée* autre que le représentant du bateau lui-même ;
- (b) demander réparation pour un bateau ; ou
- (c) adresser au jury un rapport demandant une action selon la règle 69.2(a).

Cependant, quand le comité de course reçoit un rapport tel qu'exigé par la règle 43.1(c) ou 78.3, il doit réclamer contre le bateau.

60.3 Un jury peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas sur les bases d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ou d'un rapport d'une *partie intéressée* autre que le représentant du bateau lui-même. Cependant, il peut réclamer contre un bateau
 - (1) s'il apprend qu'il est impliqué dans un incident pouvant avoir causé une blessure ou un dommage sérieux, ou
 - (2) si, au cours de l'instruction d'une *réclamation* recevable, il apprend que le bateau, bien que n'étant pas *partie* dans l'instruction, était impliqué dans l'incident et peut avoir enfreint une *règle* ;
- (b) ouvrir une instruction pour envisager une réparation ; ou
- (c) agir selon la règle 69.2(a).

61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

61.1 Informer le réclamé

- (a) Un bateau ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident survenu dans la zone de course, dans lequel il a été impliqué ou qu'il a vu, il doit héler « Protest » et arborer visiblement un

CHAPITRE 5 / RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus *en course*. Cependant,

- (1) si l'autre bateau est trop éloigné pour être hélé, le bateau réclamant n'a pas besoin de hélé mais il doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable ;
 - (2) si la longueur de coque du bateau réclamant est inférieure à 6 mètres, il n'a pas besoin d'arborer un pavillon rouge ;
 - (3) si l'incident était une erreur commise par l'autre bateau pour effectuer le parcours, il n'a pas besoin de hélé ou d'arborer un pavillon rouge mais il doit informer l'autre bateau avant que celui-ci ne *finisse* ou à la première occasion raisonnable après qu'il ait *fini*.
 - (4) si l'incident a causé un dommage ou une blessure qui sont évidents pour les bateaux impliqués et que l'un d'eux a l'intention de réclamer, les exigences de cette règle ne s'appliquent pas à ce bateau, mais il doit essayer d'informer l'autre bateau dans le temps limite déterminé par la règle 61.3.
- (b) Si le comité de course ou le jury a l'intention de réclamer contre un bateau au sujet d'un incident que le comité ou le jury a observé dans la zone de course, il doit informer le bateau après la course dans le temps limite déterminé par la règle 61.3. Dans les autres cas, le comité ou le jury doit informer le bateau de son intention de réclamer aussitôt que raisonnablement possible.
- (c) Si le jury décide de réclamer contre un bateau selon la règle 60.3(a)(2), il doit l'informer aussitôt que raisonnablement possible, clore l'instruction en cours, procéder tel que requis par les règles 61.2 et 63, et instruire ensemble la *réclamation* initiale et la nouvelle *réclamation*.

61.2 Contenu d'une réclamation

Une *réclamation* doit être faite par écrit et identifier

- (a) le réclamant et le réclamé ;
- (b) l'incident, y compris où et quand il s'est produit ;
- (c) toute *règle* que le réclamant estime avoir été enfreinte ; et
- (d) le nom du représentant du réclamant.

Cependant, si l'exigence (b) est satisfaite, l'exigence (a) peut être satisfaite à tout moment avant l'instruction, et les exigences (c) et (d) peuvent l'être avant ou pendant l'instruction.

61.3 Temps limite pour réclamer

Une *réclamation* d'un bateau, ou du comité de course ou du jury pour un incident qu'ils ont observé dans la zone de course, doit être déposée au secrétariat de course dans le temps limite stipulé dans les instructions de course. A défaut, le temps limite est de deux heures après que le dernier bateau dans la course a *fini*. Les autres *réclamations* du comité de course ou du jury doivent être déposées au secrétariat de course au plus tard deux heures après qu'ils aient reçu l'information correspondante. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire.

CHAPITRE 5 / RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

62 RÉPARATION

- 62.1** Une demande de réparation ou une décision du jury d'envisager une réparation doit être basée sur la prétention ou la possibilité que le score d'un bateau dans une course ou série a été ou pourrait être aggravé de façon significative, sans qu'il y ait eu faute de sa part,
- (a) par une action inadéquate ou une omission du comité de course, du jury, de l'autorité organisatrice, du comité de contrôle d'équipement ou de jauge de l'épreuve, mais pas par une décision du jury quand le bateau était *partie* dans l'instruction ;
 - (b) par une blessure ou un dommage physique dû à l'action d'un bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui avait obligation de se maintenir à l'écart ;
 - (c) en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) en respect de la règle 1.1 ; ou
 - (d) par l'action d'un bateau ou d'un membre de son équipage, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon la règle 69.2(c).

■ **Prescription de la FFVoile :** —————

Pour les épreuves de la Fédération Française de Voile, le comité de contrôle d'équipement ou de jauge est composé du jaugeur d'épreuve et des éventuels contrôleurs d'équipement. Le jaugeur d'épreuve et les contrôleurs d'équipement font partie du comité de course pour les besoins de la règle 60.2.

- 62.2** Une demande doit être faite par écrit et identifier les raisons de cette demande. Si la demande est basée sur un incident survenu dans la zone de course, elle doit être déposée au secrétariat de course dans le temps limite ou dans les deux heures après l'incident, selon ce qui est le plus tardif. Les autres demandes doivent être déposées aussitôt que raisonnablement possible après avoir eu connaissance des motifs de la demande. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire.

Section B INSTRUCTIONS ET DÉCISIONS

63 INSTRUCTIONS

63.1 Nécessité d'une instruction

Un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation, sauf tel que prévu dans les règles 30.2, 30.3, 69, A5 et P2. Une décision de réparation ne doit pas être prise sans instruction. Le jury doit instruire toutes les *réclamations* et demandes de réparation déposées au secrétariat de course, sauf s'il accepte qu'une *réclamation* ou une demande soit retirée.

63.2 Horaire et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer

L'horaire et le lieu de l'instruction doivent être notifiés à toutes les *parties* dans l'instruction, la *réclamation* ou les informations sur la réparation doivent être mises à leur disposition, et on doit leur laisser un délai raisonnable pour préparer l'instruction.

CHAPITRE 5 / RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

63.3 Droit d'être présent

- (a) Les *parties* dans l'instruction, ou un représentant de chacune d'elles, ont le droit d'être présents tout au long de l'audition de toutes les dépositions. Si une *réclamation* invoque une infraction à une règle du chapitre 2, 3 ou 4, les représentants des bateaux doivent avoir été à bord au moment de l'incident, sauf si le jury a une bonne raison d'en décider autrement. Tout témoin, autre qu'un membre du jury, doit être exclu sauf quand il témoigne.
- (b) Si une *partie* dans l'instruction d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation ne vient pas à l'instruction, le jury peut néanmoins juger la *réclamation* ou la demande. S'il était impossible à la *partie* d'être présente, le jury peut rouvrir l'instruction.

63.4 Partie intéressée

Un membre du jury qui est *partie intéressée* ne doit plus prendre aucune part à l'instruction mais peut comparaître comme témoin. Les membres du jury doivent déclarer tout possible intérêt personnel aussitôt qu'ils en ont connaissance. Une *partie* dans l'instruction qui estime qu'un membre du jury est *partie intéressée* doit soulever l'objection dès que possible.

63.5 Recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation

Au début de l'instruction, le jury doit recueillir tout témoignage qu'il estime nécessaire pour décider si toutes les exigences relatives à la *réclamation* ou à la demande de réparation ont été satisfaites. Si elles ont été satisfaites, la *réclamation* ou la demande est recevable et l'instruction doit être poursuivie. Sinon, le jury doit déclarer la *réclamation* ou la demande non recevable et clore l'instruction. Si la *réclamation* a été faite selon la règle 60.3(a)(1), le jury doit également déterminer si une blessure ou un dommage sérieux ont résulté de l'incident en question. Sinon, l'instruction doit être close.

63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits

Le jury doit entendre les dépositions des *parties* présentes à l'instruction ainsi que de leurs témoins, et toute autre déposition qu'il estime nécessaire. Un membre du jury qui a vu l'incident doit le mentionner en présence des *parties* et peut témoigner. Une *partie* présente à l'instruction peut interroger toute personne qui témoigne. Le jury doit ensuite établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

63.7 Conflit entre l'avis de course et les instructions de course

En cas de conflit entre une règle de l'avis de course et une règle des instructions de course, devant être résolu avant que le jury puisse prendre une décision relative à une *réclamation* ou à une demande de réparation, le jury doit appliquer la règle qui, selon lui, produira le résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés.

63.8 Réclamations entre bateaux dans des courses différentes

Une *réclamation* entre des bateaux naviguant dans des courses différentes dirigées par des autorités organisatrices différentes doit être instruite par un jury accepté par ces autorités organisatrices.

64 DÉCISIONS

64.1 Pénalités et exonération

Quand le jury décide qu'un bateau qui est *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* et qu'il n'est pas exonéré, il doit le disqualifier sauf si quelque autre pénalité s'applique. Une pénalité doit être infligée, que la *règle* applicable ait été mentionnée ou non dans la *réclamation*. Si un bateau a enfreint une *règle* quand il n'était pas *en course*, sa pénalité doit s'appliquer à la course la plus proche du moment de l'incident. Cependant,

- (a) quand, en conséquence de son infraction à une *règle*, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une *règle*, l'autre bateau doit être exonéré.
- (b) si un bateau a effectué une pénalité applicable, il ne doit pas être pénalisé davantage selon cette règle, sauf si la pénalité pour une *règle* qu'il a enfreinte est une disqualification qui ne peut être retirée de son score dans la série.
- (c) si un nouveau départ est donné ou que la course est recourue, la règle 36 s'applique.

64.2 Décisions de réparation

Quand le jury décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, il doit prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux affectés, qu'ils aient demandé réparation ou non. Ce peut être l'ajustement des points (voir la règle A10 pour quelques exemples) ou des heures d'arrivée des bateaux, l'*annulation* de la course, le maintien des résultats en l'état, ou tout autre arrangement. En cas de doute sur les faits ou sur les résultats probables de tout arrangement pour la course ou la série, surtout avant d'*annuler* la course, le jury doit recueillir des preuves auprès des sources appropriées.

64.3 Décisions des réclamations concernant les règles de classe

- (a) Quand le jury trouve que des écarts au-delà des tolérances spécifiées dans les règles de classe ont été causés par un dommage ou une usure normale et n'améliorent pas les performances du bateau, il ne doit pas le pénaliser. Cependant, le bateau ne doit pas *courir* à nouveau tant que ces écarts n'ont pas été corrigés, sauf si le jury décide qu'il n'y a ou n'y avait pas d'occasion raisonnable de le faire.
- (b) Quand le jury a des doutes sur le sens d'une règle de classe, il doit transmettre ses questions, avec les faits s'y rapportant, à une autorité responsable de l'interprétation de la règle. En prenant sa décision, le jury doit se conformer à la réponse de l'autorité.
- (c) Quand un bateau disqualifié selon une règle de classe déclare par écrit son intention de faire appel, il peut courir dans les courses suivantes sans modifications au bateau, mais il doit être disqualifié s'il ne fait pas appel ou si l'appel lui donne tort.
- (d) Les coûts générés par une *réclamation* concernant une règle de classe doivent être payés par la *partie* perdante, sauf si le jury en décide autrement.

■ Prescription de la FFVoile (*) :

Le jury peut demander aux parties dans la réclamation, préalablement aux opérations de contrôle, une caution couvrant le coût des vérifications consécutives à une réclamation concernant une règle de classe.

CHAPITRE 5 / RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

65 INFORMER LES PARTIES ET LES AUTRES

- 65.1** Après avoir pris sa décision, le jury doit informer rapidement les *parties* dans l'instruction des faits établis, des *règles* applicables, de la décision, de ses motivations, et de toutes pénalités imposées ou réparation accordée.
- 65.2** Une *partie* dans l'instruction a le droit de recevoir les informations ci-dessus par écrit, sous réserve qu'elle les demande par écrit au jury au plus tard sept jours après avoir été informée de la décision. Le jury doit alors rapidement fournir l'information, y compris, lorsque approprié, un schéma de l'incident préparé ou approuvé par le jury.
- 65.3** Quand le jury pénalise un bateau selon une règle de jauge, il doit envoyer les informations ci-dessus aux autorités de jauge concernées.

66 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION

Le jury peut rouvrir une instruction quand il décide qu'il a pu commettre une erreur significative, ou quand une nouvelle preuve significative devient disponible dans un délai raisonnable. Il doit rouvrir une instruction quand cela est requis par l'autorité nationale selon la règle 71.2 ou R5. Une *partie* dans l'instruction peut demander une réouverture dans les 24 heures au plus tard après avoir été informée de la décision. Quand une instruction est rouverte, une majorité des membres du jury doit, si possible, avoir été membre du jury initial.

67 DOMMAGES

Les questions de dommages résultant d'une infraction à l'une quelconque des *règles* doivent être régies par les prescriptions, si elles existent, de l'autorité nationale.

■ *Prescription de la FFVoile (*)* : _____
Toutes questions ou réclamations en dommages et intérêt résultant d'un incident impliquant un bateau soumis aux RCV ou au RIPAM relèvent des juridictions compétentes et ne peuvent être traitées par le jury.

Section C MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE

69 ALLÉGATIONS DE MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE

- 69.1** Obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite notoire
- (a) Un concurrent ne doit pas avoir une mauvaise conduite notoire, y compris une violation grave à une *règle*, aux bonnes manières ou à la sportivité, ni avoir une conduite jetant le discrédit sur le sport. Dans la totalité de la règle 69, « concurrent » signifie un membre de l'équipage ou le propriétaire d'un bateau.
 - (b) Une allégation d'infraction à la règle 69.1(a) doit être résolue conformément aux dispositions de la règle 69.

CHAPITRE 5 / RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

69.2 Action par un jury

- (a) Quand un jury, soit d'après sa propre observation soit d'après un rapport qu'il a reçu de quelle source que ce soit, estime qu'un concurrent peut avoir enfreint la règle 69.1(a), il peut ouvrir une instruction. Si le jury décide d'ouvrir une instruction, il doit rapidement informer par écrit le concurrent de la mauvaise conduite présumée et de l'heure et du lieu de l'instruction. Si le concurrent donne une bonne raison pour son incapacité à assister à l'instruction, le jury doit la reprogrammer.
- (b) Un jury composé d'au moins trois membres doit mener l'instruction, en respectant les procédures des règles 63.2, 63.3(a), 63.4 et 63.6.
- (c) Si, en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite présumée, il est clairement établi à la confortable satisfaction du jury que le concurrent a enfreint la règle 69.1(a), le jury doit soit
 - (1) donner un avertissement au concurrent ou
 - (2) imposer une pénalité en excluant le concurrent, et lorsqu'approprié, en disqualifiant un bateau d'une course ou du reste des courses ou de toutes les courses de la série, ou prendre toute autre action dans les limites de sa juridiction. Une disqualification selon cette règle ne doit pas être retirée du score du bateau dans la série.

Si le niveau de la charge de la preuve relative à cette règle entre en conflit avec les lois d'un pays, l'autorité nationale peut, avec l'accord de l'ISAF, le modifier par une prescription à cette règle.

- (d) Le jury doit rapidement faire un rapport d'une pénalité, mais pas d'un avertissement, aux autorités nationales du lieu de l'épreuve, du concurrent et du propriétaire du bateau. Si le jury est un jury international désigné par l'ISAF selon la règle 89.2(b), il doit envoyer copie de son rapport à l'ISAF.
- (e) Si le concurrent ne fournit pas de bonne raison pour ne pas assister à l'instruction et ne s'y rend pas, le jury peut la mener sans que le concurrent soit présent. Si le jury agit ainsi et pénalise le concurrent, il doit inclure au rapport établi selon la règle 69.2(d) les faits établis, la décision et ses motivations.
- (f) Si le jury choisit de ne pas mener l'instruction en l'absence du concurrent ou si l'instruction ne peut pas être programmée à une heure et en un lieu qui permettrait raisonnablement au concurrent d'être présent, le jury doit recueillir toute information disponible et, si l'allégation semble justifiée, faire un rapport aux autorités nationales concernées. Si le jury est un jury international désigné par l'ISAF selon la règle 89.2(b), il doit envoyer une copie de son rapport à l'ISAF.
- (g) Quand le jury a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une infraction à la règle 69.1(a) est reçu, le comité de course ou l'autorité organisatrice peut désigner un nouveau jury pour procéder selon cette règle.

CHAPITRE 5 / RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

69.3 Action par une autorité nationale ou action initiale par l'ISAF

- (a) Quand une autorité nationale ou l'ISAF reçoit un rapport alléguant une infraction à la règle 69.1(a) ou un rapport exigé par la règle 69.2(d) ou 69.2(f), elle doit mener une enquête conformément à ses procédures établies et, lorsqu'approprié, mener une instruction. Elle peut alors prendre, dans les limites de sa juridiction, toute action disciplinaire qu'elle juge adaptée à l'encontre du concurrent ou du bateau, ou de toute autre personne impliquée, y compris la suspension d'admissibilité, permanente ou pour une période spécifiée, pour concourir dans toute épreuve courue sous sa juridiction, et la suspension d'admissibilité ISAF selon la Régulation 19 de l'ISAF.
- (b) L'autorité nationale d'un concurrent doit aussi suspendre l'admissibilité ISAF du concurrent tel que requis par la Régulation 19 de l'ISAF.
- (c) L'autorité nationale doit rapidement faire un rapport d'une suspension d'admissibilité selon la règle 69.3(a) à l'ISAF et aux autorités nationales de la personne ou du propriétaire du bateau suspendu s'ils ne sont pas membres de l'autorité nationale suspensive.

69.4 Action ultérieure par l'ISAF

A réception d'un rapport requis par la règle 69.3(c) ou par la Régulation 19 de l'ISAF, ou à la suite de sa propre action selon la règle 69.3(a), l'ISAF doit informer toutes les autorités nationales, qui peuvent également suspendre l'admissibilité pour les épreuves tenues sous leur juridiction. Le comité exécutif de l'ISAF doit suspendre l'admissibilité ISAF du concurrent tel que requis dans la Régulation 19 de l'ISAF si l'autorité nationale du concurrent ne le fait pas.

Section D APPELS

70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

- 70.1 (a) Sous réserve que le droit d'appel n'ait pas été supprimé selon la règle 70.5, une *partie* dans une instruction peut faire appel d'une décision d'un jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis.
 - (b) Un bateau peut faire appel s'il s'est vu refuser une instruction requise par la règle 63.1.
- 70.2 Un jury peut demander confirmation ou correction de sa décision.
- 70.3 Un appel selon la règle 70.1 ou une demande par un jury selon la règle 70.2 doit être envoyé à l'autorité nationale à laquelle l'autorité organisatrice est associée selon la règle 89.1. Cependant, si les bateaux doivent passer dans les eaux de plus d'une autorité nationale tandis qu'ils sont *en course*, les instructions de course doivent identifier l'autorité nationale à laquelle les appels ou les demandes doivent être adressés.
- 70.4 Un club ou autre organisation affilié à une autorité nationale peut demander une interprétation des *règles*, sous réserve qu'aucune *réclamation* ni demande de réparation susceptible d'appel n'en dépende. L'interprétation ne doit pas être utilisée pour changer une décision antérieure du jury.

CHAPITRE 5 / RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

70.5 Il ne doit pas y avoir appel des décisions d'un jury international constitué conformément à l'annexe N. De plus, si l'avis de course et les instructions de course le prescrivent, le droit d'appel peut être supprimé sous réserve que

- (a) il soit essentiel de déterminer rapidement le résultat d'une course qui qualifiera un bateau pour concourir à un stade ultérieur de l'épreuve, ou dans une épreuve ultérieure (une autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire pour une telle procédure) ;

■ *Prescription de la FFVoile (*)* : _____

Dans de telles circonstances, l'autorisation écrite de la Fédération Française de Voile doit être obtenue avant d'éditer l'avis de course et devra être affichée au tableau officiel d'information pendant l'épreuve.

- (b) une autorité nationale l'autorise pour une épreuve particulière ouverte seulement à des inscrits relevant de sa propre juridiction ; ou
- (c) une autorité nationale l'autorise, après consultation de l'ISAF, pour une épreuve particulière à condition que le jury soit constitué conformément à l'annexe N, sauf que deux membres seulement du jury doivent être des juges internationaux.

70.6 Les appels et les demandes doivent être conformes à l'annexe R.

71 DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ NATIONALE

71.1 Aucune *partie intéressée* ni aucun membre du jury ne doit prendre part de quelque manière que ce soit à la discussion ou à la décision d'un appel ou d'une demande de confirmation ou de correction.

71.2 L'autorité nationale peut confirmer, modifier ou inverser la décision d'un jury ; déclarer la *réclamation* ou demande de réparation non recevable ; ou renvoyer la *réclamation* ou la demande pour que l'instruction soit rouverte, ou pour une nouvelle instruction et décision par le même jury, ou par un jury différent. Quand l'autorité nationale décide qu'il doit y avoir une nouvelle instruction, elle peut désigner le jury.

71.3 Quand, d'après les faits établis par le jury, l'autorité nationale décide qu'un bateau qui était *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle*, elle doit le pénaliser, que ce bateau ou cette *règle* ait été mentionné ou non dans la décision du jury.

71.4 La décision de l'autorité nationale doit être définitive. L'autorité nationale doit envoyer sa décision par écrit à toutes les *parties* dans l'instruction et au jury, qui doivent se soumettre à la décision.

INSCRIPTION ET QUALIFICATION

75 S'INSCRIRE A UNE COURSE

75.1 Pour s'inscrire à une course, un bateau doit satisfaire aux exigences de l'autorité organisatrice de la course. Il doit être inscrit par

- (a) un membre d'un club ou d'un autre organisme affilié à une autorité nationale membre de l'ISAF,
- (b) un tel club ou organisme, ou
- (c) un membre d'une autorité nationale membre de l'ISAF.

75.2 Les concurrents doivent satisfaire à la Régulation 19 de l'ISAF, Code d'Admissibilité.

76 EXCLUSION DE BATEAUX OU DE CONCURRENTS

76.1 L'autorité organisatrice ou le comité de course peut refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent, dans les limites de la règle 76.3, pourvu qu'il le fasse avant le départ de la première course et précise le motif pour agir ainsi. S'il le demande, un bateau doit recevoir rapidement cette raison par écrit. Le bateau peut demander réparation s'il estime que le refus ou l'exclusion est abusive.

76.2 L'autorité organisatrice ou le comité de course ne doit pas refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent à cause de la publicité, à condition que le bateau ou concurrent respecte la Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité.

76.3 Pour les championnats du monde et continentaux, aucune inscription, si elle entre dans le cadre des quotas établis, ne doit être refusée ou annulée sans l'obtention préalable de l'accord de l'association internationale de la classe concernée (ou de l'Offshore Racing Council) ou de l'ISAF.

77 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Un bateau doit satisfaire aux exigences de l'annexe G régissant l'emblème de classe, les lettres de nationalité et les numéros dans les voiles.

78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

78.1 Le propriétaire d'un bateau et toute autre personne responsable doivent s'assurer que le bateau est maintenu en conformité avec ses règles de classe et que son certificat de conformité ou de rating, s'il existe, demeure valide.

■ *Prescription de la FFVoile (*) :* _____

Le propriétaire ou le responsable du bateau doit, sous sa seule responsabilité, s'assurer en outre que son bateau est conforme aux règles d'armement et de sécurité prescrites par les lois, décrets et règlements de l'Administration.

78.2 Quand une *règle* exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau ne *coure*, et que cela ne peut être fait, le bateau peut *courir* pourvu que le comité de course reçoive une déclaration signée par la personne responsable, attestant que le

CHAPITRE 6 / INSCRIPTION ET QUALIFICATION

bateau a un certificat valide. Si le certificat n'est pas présenté ou vérifié avant la fin de l'épreuve, le bateau doit être disqualifié pour toutes les courses de l'épreuve.

78.3 Quand un contrôleur d'équipement ou un jaugeur d'épreuve décide qu'un bateau ou un équipement personnel ne satisfait pas aux règles de classe, il doit en faire rapport par écrit au comité de course.

79 CLASSIFICATION

Si l'avis de course ou les règles de classe prescrivent que certains ou tous les concurrents doivent satisfaire à des exigences de classification, la classification s'effectuera tel que décrit dans la Régulation 22 de l'ISAF, Code de Classification des concurrents.

80 PUBLICITÉ

Un bateau et son équipage doivent respecter la Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité.

81 ÉPREUVE REPROGRAMMÉE

Quand une épreuve est reprogrammée à des dates différentes de celles indiquées dans l'avis de course, tous les bateaux inscrits doivent être avertis. Le comité de course peut accepter de nouvelles inscriptions, si elles satisfont à toutes les exigences d'inscription, à l'exception de la date limite initiale des inscriptions.

ORGANISATION DE LA COURSE

85 RÈGLES EN VIGUEUR

L'autorité organisatrice, le comité de course et le jury doivent être soumis aux *règles* dans la conduite et l'arbitrage des courses.

86 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE

86.1 Une règle de course ne doit pas être modifiée, sauf si la règle elle-même le permet, ou comme suit :

- (a) Les prescriptions d'une autorité nationale peuvent modifier une règle de course, mais pas les Définitions ; ni une règle de l'introduction ; ni Sportivité et règles ; ni les chapitres 1, 2 ou 7 ; ni les règles 42, 43, 69, 70, 71, 75, 76.3, 79 ou 80 ; ni une règle d'une annexe qui modifie l'une de ces règles ; ni les annexes H ou N ; ni les Régulations 19, 20, 21 ou 22 de l'ISAF.
- (b) Les instructions de course peuvent modifier une règle de course en faisant spécifiquement référence à cette règle et en indiquant la modification, mais pas les règles 76.1 ou 76.2, ni l'annexe R, ni une règle citée dans la règle 86.1(a).
- (c) Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 50, 51, 52, 53 et 54. De telles modifications doivent faire référence spécifiquement à la règle et indiquer la modification.

86.2 En dérogation à la règle 86.1, l'ISAF peut dans des circonstances limitées (voir la Régulation 28.1.3 de l'ISAF) autoriser des modifications aux règles de course pour une épreuve internationale spécifique. L'autorisation doit être mentionnée dans une lettre d'accord adressée à l'autorité organisatrice, dans l'avis de course et les instructions de course, et cette lettre doit être affichée au tableau officiel d'information de l'épreuve.

86.3 Si une autorité nationale le prescrit, les restrictions de la règle 86.1 ne s'appliquent pas si les règles sont modifiées pour développer ou essayer des règles proposées. L'autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire pour de telles modifications.

■ **Prescription de la FFVoile (*) :** _____

Une autorité organisatrice qui désire modifier une des règles listées en 86.1 dans le but de développer ou d'expérimenter de nouvelles règles doit au préalable soumettre les modifications à la Fédération Française de Voile pour obtenir son autorisation écrite et lui rendre compte des résultats dès la fin de l'épreuve. Cette autorisation doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel d'information pendant l'épreuve.

87 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE CLASSE

Les instructions de course peuvent modifier une règle de classe seulement quand les règles de classe permettent le changement, ou quand l'autorisation écrite de l'association de classe pour la modification est affichée au tableau officiel d'information.

CHAPITRE 7 / ORGANISATION DE LA COURSE

88 PRESCRIPTIONS NATIONALES

88.1 Les prescriptions qui s'appliquent à une épreuve sont celles de l'autorité nationale à laquelle l'autorité organisatrice est associée selon la règle 89.1. Cependant, si les bateaux doivent passer dans les eaux de plus d'une autorité nationale tandis qu'ils sont *en course*, les instructions de course doivent identifier toutes les autres prescriptions qui s'appliqueront, et quand elles s'appliqueront.

88.2 Les instructions de course peuvent modifier une prescription. Cependant, une autorité nationale peut limiter les modifications à ses prescriptions en faisant une prescription à cette règle, à condition que l'ISAF approuve sa demande pour le faire. Les prescriptions ainsi limitées ne doivent pas être modifiées par les instructions de course.

■ **Prescription de la FFVoile (*)** : _____

Aucune prescription de la Fédération Française de Voile ne doit être modifiée ou supprimée dans les instructions de course, sauf pour les épreuves pour lesquelles un jury international a été nommé. Dans ce cas, les prescriptions marquées d'un astérisque () ne doivent être ni modifiées ni supprimées dans les instructions de course. (Seule la traduction officielle des prescriptions téléchargeable sur le site de la FFVoile www.ffvoile.org doit être utilisée pour l'application de la règle 90.2(b)).*

89 AUTORITÉ ORGANISATRICE ; AVIS DE COURSE ; DÉSIGNATION DES ARBITRES

89.1 Autorité organisatrice

Les courses doivent être organisées par une autorité organisatrice, qui doit être

- (a) l'ISAF ;
- (b) une autorité nationale membre de l'ISAF ;
- (c) un club affilié ;
- (d) une organisation affiliée autre qu'un club et, si cela est prescrit par l'autorité nationale, avec l'accord de l'autorité nationale ou conjointement avec un club affilié ;
- (e) une association de classe non affiliée, soit avec l'accord de l'autorité nationale, soit conjointement avec un club affilié ;
- (f) deux ou plus des organisations citées ci-dessus ;
- (g) un organisme non affilié conjointement avec un club affilié, l'organisme étant la propriété et sous le contrôle du club. L'autorité nationale du club peut prescrire que son accord est exigé pour une telle épreuve ; ou
- (h) s'il est approuvé par l'ISAF et l'autorité nationale du club, un organisme non affilié conjointement avec un club affilié, l'organisme n'étant ni la propriété ni sous le contrôle du club.

Dans la règle 89.1, une organisation est affiliée si elle est affiliée à l'autorité nationale du lieu de l'épreuve ; sinon, l'organisation n'est pas affiliée. Cependant, si les bateaux doivent passer dans les eaux de plus d'une autorité nationale tandis qu'ils sont *en course*, une organisation est affiliée si elle est affiliée à l'autorité nationale de l'un des ports d'escale.

89.2 Avis de course ; Désignation des arbitres

- (a) L'autorité organisatrice doit publier un avis de course conforme à la règle J1. L'avis de course peut être modifié à condition de le notifier de manière adéquate.
- (b) L'autorité organisatrice doit désigner un comité de course et, lorsque approprié, désigner un jury et des umpires. Cependant, le comité de course, un jury international et des umpires peuvent être désignés par l'ISAF, tel que prévu dans les Régulations de l'ISAF.

90 COMITÉ DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

90.1 Comité de course

Le comité de course doit diriger les courses selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les *règles*.

90.2 Instructions de course

- (a) Le comité de course doit publier des instructions de course écrites conformes à la règle J2.
- (b) Lorsque approprié, pour une épreuve dans laquelle des inscriptions d'autres pays sont attendues, les instructions de course doivent comprendre, en Anglais, les prescriptions nationales qui s'appliquent.
- (c) Les modifications aux instructions de course doivent être faites par écrit et affichées sur le tableau officiel d'information avant l'heure prévue dans les instructions de course ou, sur l'eau, communiquées à chaque bateau avant son signal d'avertissement. Des modifications orales ne peuvent être données que sur l'eau, et uniquement si la procédure est spécifiée dans les instructions de course.

90.3 Classement

- (a) Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou d'une série comme prévu dans l'annexe A en utilisant le Système de Points a Minima, sauf si les instructions de course spécifient un autre système. Une course doit donner lieu à un classement si elle n'est pas *annulée* et si un bateau effectue le parcours conformément à la règle 28 et *fini* dans le temps limite, s'il y en a un, même s'il abandonne après avoir *fini* ou est disqualifié.
- (b) Quand un système de classement prévoit de retirer un ou plusieurs résultats de course du score d'un bateau dans une série, les points pour une disqualification selon la règle 2, selon la dernière phrase de la règle 30.3, selon la règle 42 si la règle P2.2 ou P2.3 s'applique, ou selon la règle 69.1(c)(2) ne doivent pas être retirés. Le deuxième plus mauvais score doit être retiré à la place.
- (c) Quand le comité de course détermine d'après ses propres enregistrements ou observations qu'il a classé un bateau de façon incorrecte, il doit corriger l'erreur et mettre les classements corrigés à la disposition des concurrents.

91 JURY

Un jury doit être

- (a) un jury désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course, ou
- (b) un jury international désigné par l'autorité organisatrice ou comme prescrit dans les Régulations de l'ISAF. Il doit être composé conformément à la règle N1 et avoir l'autorité et les responsabilités citées dans la règle N2. Une autorité nationale peut prescrire que son accord est exigé pour la désignation des jurys internationaux pour les épreuves au sein de sa juridiction, sauf pour les épreuves de l'ISAF ou lorsque les jurys internationaux sont désignés par l'ISAF selon la règle 89.2(b).

■ **Prescription de la FFVoile (*) :** _____

La constitution d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe N est soumise à l'approbation écrite préalable de la Fédération Française de Voile. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant l'épreuve.

CLASSEMENT

Voir la règle 90.3.

A1 NOMBRE DE COURSES

Le nombre de courses programmées et le nombre requis de courses à valider pour constituer une série doivent être précisés dans les instructions de course.

A2 SCORES DES SÉRIES

Le score de chaque bateau dans une série doit être le total des scores de ses courses en retirant son plus mauvais score. (Les instructions de course peuvent prévoir des dispositions différentes en précisant, par exemple, qu'aucun score ne sera retiré, que deux scores ou plus seront retirés, ou qu'un nombre donné de scores sera retiré pour un nombre donné de courses validées. Une course est validée si elle a donné lieu à un classement ; voir la règle 90.3(a)). Si un bateau a deux fois ou plus le même plus mauvais score, le(s) score(s) de la (des) course(s) courue(s) le plus tôt dans la série doit(vent) être retiré(s). Le bateau avec le score le plus faible dans la série gagne et les autres bateaux doivent être classés en conséquence.

A3 HEURES DE DÉPART ET PLACES D'ARRIVÉE

L'heure de départ d'un bateau doit être l'heure de son signal de départ et l'ordre dans lequel les bateaux *finissent* une course doit déterminer leur place d'arrivée. Cependant, quand un système de handicap ou de rating est utilisé, le temps compensé d'un bateau doit déterminer sa place d'arrivée.

A4 SYSTÈME DE POINTS A MINIMA

Le Système de Points a Minima s'appliquera sauf si les instructions de course précisent un autre système ; voir la règle 90.3(a).

A4.1 Chaque bateau qui *prend le départ* et qui *finit*, et qui n'a pas ensuite abandonné ou été pénalisé ni obtenu réparation, doit recevoir les points comme suit :

Place d'arrivée	Points
Premier	1
Deuxième	2
Troisième	3
Quatrième	4
Cinquième	5
Sixième	6
Septième	7
Chaque place au-delà	Ajouter 1 point

ANNEXE A / CLASSEMENT

A4.2 Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou qui a été disqualifié doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits dans la série plus un. Un bateau qui est pénalisé selon la règle 30.2 ou qui accepte une pénalité selon la règle 44.3(a) doit recevoir les points tel que prévu dans la règle 44.3(c).

A5 SCORES DÉTERMINÉS PAR LE COMITÉ DE COURSE

Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas satisfait à la règle 30.2 ou 30.3, qui n'a pas *fini*, qui accepte une pénalité selon la règle 44.3(a) ou qui abandonne, doit recevoir le nombre de points correspondants attribués par le comité de course, sans instruction. Seul le jury peut intervenir autrement sur le classement pour aggraver le score d'un bateau.

A6 MODIFICATIONS DES PLACES ET DES SCORES DES AUTRES BATEAUX

A6.1 Si un bateau est disqualifié dans une course ou abandonne après avoir *fini*, chaque bateau avec une place d'arrivée moins bonne doit être remonté d'une place.

A6.2 Si le jury décide d'accorder réparation en ajustant le score d'un bateau, les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés sauf si le jury en décide autrement.

A7 ÉGALITÉS DANS UNE COURSE

Si des bateaux sont à égalité sur la ligne d'arrivée ou si un système de handicap ou de rating est utilisé et que des bateaux ont les mêmes temps compensés, les points de la place pour laquelle les bateaux sont à égalité et de la (des) place(s) immédiatement au-dessous doivent être additionnés et divisés à parts égales. Les bateaux à égalité pour le prix d'une course doivent le partager ou recevoir des prix équivalents.

A8 ÉGALITÉS DANS UNE SÉRIE

A8.1 S'il y a égalité entre deux bateaux ou plus dans le score d'une série, les scores des bateaux dans chaque course doivent être listés du meilleur au plus mauvais et à la (aux) première(s) différence(s) de points, l'égalité doit être départagée en faveur du (des) bateau(x) avec le(s) meilleur(s) score(s). Aucun des scores retirés ne doit être utilisé.

A8.2 Si une égalité persiste entre deux bateaux ou plus, ils doivent être classés dans l'ordre de leurs scores dans la dernière course. Toute égalité restante doit être départagée en utilisant les scores des bateaux à égalité dans l'avant-dernière course et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées. Ces scores doivent être utilisés même si certains sont des scores retirés.

A9 SCORE D'UNE COURSE DANS UNE SÉRIE PLUS LONGUE QU'UNE RÉGATE

Pour une série qui s'étend sur une période plus longue qu'une régata, un bateau qui est venu sur la zone de départ mais qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou qui a été disqualifié doit recevoir le nombre de points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux qui sont venus sur la zone de départ plus un. Un bateau qui n'est pas venu sur la zone de départ doit recevoir le nombre de points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits dans la série plus un.

ANNEXE A / CLASSEMENT

A10 CONSEILS POUR LES RÉPARATIONS

Si le jury décide d'accorder réparation en ajustant le score d'un bateau dans une course, il lui est conseillé d'envisager de lui accorder

- (a) un nombre de points équivalent à la moyenne, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur), de ses points dans toutes les courses de la série sauf la course en question ;
- (b) un nombre de points équivalent à la moyenne, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur), de ses points dans toutes les courses avant la course en question ; ou
- (c) un nombre de points basé sur la position du bateau dans la course au moment de l'incident qui justifie la réparation.

A11 ABRÉVIATIONS POUR LES SCORES

Ces abréviations de score doivent être utilisées pour transcrire les circonstances décrites :

DNC N'a pas *pris le départ* ; n'est pas venu sur la zone de départ

DNS N'a pas *pris le départ* (autre que DNC et OCS)

OCS N'a pas *pris le départ* ; du côté parcouru de la ligne de départ à son signal de départ et a manqué à *prendre le départ*, ou a enfreint la règle 30.1

ZFP Pénalité de 20% selon la règle 30.2

bfd Disqualification selon la règle 30.3

SCP A accepté une pénalité en points selon la règle 44.3(a)

DNF N'a pas *fini*

RET A abandonné

DSQ Disqualification

DNE Disqualification (autre que DGM) qui, selon la règle 90.3(b), ne peut être retirée

DGM Disqualification pour mauvaise conduite notoire, qui selon la règle 90.3(b), ne peut être retirée

RDG Réparation accordée

DPI Pénalité discrétionnaire infligée

RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

Les compétitions de windsurf doivent être courues selon Les Règles de Course à la Voile, telles que modifiées par cette annexe. Le terme « bateau » utilisé partout ailleurs dans les règles de course signifie « planche » ou « bateau » selon le cas. Le terme « flotte » signifie une épreuve éliminatoire, une « poule » comprend une ou plusieurs flottes et une série éliminatoire comprend une ou plusieurs poules. Cependant, pour les compétitions de vitesse, une « poule » comprend un ou plusieurs « runs » de vitesse.

Une épreuve de windsurf peut comprendre une ou plusieurs des disciplines suivantes ou de leurs formats :

Discipline	Formats
Course	Course sur parcours ; slalom ; longue distance
Expression	Expression dans les vagues ; free-style

Parcours de vitesse standard offshore ; Speed crossings ; Parcours de vitesse alpha

Dans une compétition de course ou d'expression, les planches peuvent concourir en séries éliminatoires et seul un nombre limité d'entre elles peut progresser d'une poule à l'autre. Une course longue distance est une course programmée pour durer plus d'une heure.

Dans une compétition d'expression, la performance d'une planche est jugée selon l'habileté et la variété plutôt que sur la vitesse et est organisée en séries éliminatoires. La compétition est organisée en performance dans les vagues ou en compétition de free-style selon les conditions de vagues du lieu.

Dans une compétition de vitesse, la performance d'une planche est basée sur sa vitesse sur un parcours mesuré. Les planches effectuent des runs chacune leur tour sur le parcours.

B1 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS

Les définitions **Bord**, **Tribord** ou **Bâbord** et **Place à la marque** sont supprimées et remplacées par :

Bord, bâbord ou tribord Une planche est sur le **bord**, **tribord** ou **bâbord**, correspondant à la main du concurrent qui serait la plus proche du mât si le concurrent était en position normale avec les deux mains sur le wishbone, les bras non croisés. Une planche est sur le **bord tribord** quand la main droite du concurrent serait la plus proche du mât et elle est sur le **bord bâbord** quand la main gauche du concurrent serait la plus proche du mât.

Place à la marque La **place à la marque** pour une planche est la **place** pour suivre sa **route normale** pour contourner ou passer la **marque**. Cependant, la **place à la marque** pour une planche ne comprend pas la **place** pour virer de bord sauf si elle est **engagée** à l'intérieur et **au vent** de la planche tenue de donner la **place à la marque** et si elle **pare** la **marque** après son virement de bord.

La définition **Zone** est supprimée.

Ajouter les définitions suivantes :

Chaviré Une planche est **chavirée** quand sa voile ou le concurrent est dans l'eau.

Sur le point de contourner ou passer Une planche est **sur le point de contourner ou passer** une **marque** quand sa **route normale** est de commencer à manœuvrer pour la contourner ou la passer.

B1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 1

[Pas de modifications.]

B2 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 2

13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD

La règle 13 est modifiée comme suit :

Après qu'une planche a dépassé la position bout au vent, elle doit *se maintenir à l'écart* des autres planches jusqu'à ce que sa voile se soit remplie. Pendant ce temps, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Si deux planches sont soumises à cette règle en même temps, celle qui est du côté bâbord ou celle qui est en arrière doit *se maintenir à l'écart*.

16 MODIFIER SA ROUTE

Ajouter une nouvelle règle 16.3 :

- 16.3** Quand, au signal de départ, la route vers la première *marque* est à quatre-vingt dix degrés ou plus du vent réel, une planche prioritaire ne doit pas modifier sa route pendant la dernière minute précédant son signal de départ si, de ce fait, l'autre planche est immédiatement contrainte d'agir pour éviter un contact.

17 SUR LE MÊME BORD ; ROUTE NORMALE

La règle 17 est supprimée.

18 PLACE A LA MARQUE

La règle 18 est modifiée comme suit :

La première phrase de la règle 18.1 est modifiée comme suit :

La règle 18 commence à s'appliquer entre des planches quand elles sont tenues de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'une d'entre elles est *sur le point de passer ou de contourner* la *marque*. La règle ne s'applique plus après que la planche ayant droit à *la place à la marque* a passé la *marque*.

La règle 18.2(b) est modifiée comme suit :

- (b) Si des planches sont *engagées* lorsque la première d'entre elles est *sur le point de contourner ou de passer* la *marque*, la planche à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner à la planche à l'intérieur la *place à la marque*. Si une planche est en *route libre devant* lorsqu'elle est *sur le point de passer ou contourner* la *marque*, la planche en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la *place à la marque*.

La règle 18.2(c) est modifiée comme suit :

- (c) Quand une planche est tenue par la règle 18.2(b) de donner la *place à la marque*, elle doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi. Cependant, si la planche ayant droit à la *place à la marque* dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

18.3 Virer dans la zone

La règle 18.3 est supprimée.

18.4 Empanner ou abattre

La règle 18.4 est modifiée comme suit :

Quand une planche prioritaire *engagée* à l'intérieur doit empanner ou abattre à une *marque* pour suivre sa *route normale*, elle ne doit pas, jusqu'à ce qu'elle empanne ou laisse porter, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.4 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte.

23 CHAVIRÉ ; ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

La règle 23 est modifiée comme suit :

23.1 Si possible, une planche doit éviter une planche qui est *chavirée* ou n'est pas revenue sous contrôle après avoir *chaviré*, est échouée ou essaie de porter assistance à une personne ou un navire en danger.

23.2 Si possible, une planche *chavirée* ou échouée ne doit pas gêner une autre planche.

24 GÊNER UN AUTRE PLANCHE ; VOILE HORS DE L'EAU

Ajouter une nouvelle règle 24.3 :

24.3 Dans la dernière minute précédant son signal de départ, une planche doit avoir sa voile hors de l'eau et en position normale, sauf quand elle est *chavirée* accidentellement.

B3 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 3

31 TOUCHER UNE MARQUE

La règle 31 est supprimée.

B4 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 4

42 PROPULSION

La règle 42 est modifiée comme suit :

Une planche doit être propulsée uniquement par l'action du vent sur la voile, par l'action de l'eau sur le flotteur et par les actions du concurrent sans aide extérieure. Cependant, aucune progression significative ne doit être effectuée en pagayant, nageant ou marchant.

43 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

La règle 43.1(a) est modifiée comme suit :

(a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids. Cependant, un concurrent peut porter un récipient à boisson devant avoir une capacité d'au moins un litre et ne pesant pas plus d'1,5 kilogramme quand il est plein.

44 PÉNALITES AU MOMENT D'UN INCIDENT

La règle 44 est modifiée comme suit :

44.1 Effectuer une pénalité

Une planche peut effectuer une pénalité de rotation de 360° quand elle est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident alors qu'elle est *en course*. Les instructions de course peuvent spécifier l'usage de quelque autre pénalité. Cependant, si la planche a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré sa pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être l'abandon.

44.2 Pénalité de rotation de 360°

Après s'être largement écartée des autres planches aussitôt que possible après l'incident, une planche effectue une pénalité de rotation de 360° en faisant rapidement une rotation de 360°, sans exigence de virement de bord ou d'empennage. Quand une planche effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, elle doit se trouver entièrement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.

RÈGLES DU CHAPITRE 4 SUPPRIMÉES

Les règles 43.2, 44.3, 45, 47.2, 48.1, 49, 50, 51, 52 et 54 sont supprimées.

B5 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 5

60 DROIT DE RÉCLAMER ; DROIT DE DEMANDER RÉPARATION OU ACTION SELON LA RÈGLE 69

La règle 60.1(a) est modifiée en supprimant « ou qu'il l'ait vu ».

61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

Les trois premières phrases de la règle 61.1(a) sont modifiées comme suit :

Une planche ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre planche à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident survenu dans la zone de course, dans lequel elle a été impliquée ou qu'elle a vu, elle doit héler « Protest ». Elle doit également informer le comité de course de son intention de réclamer dès que possible après avoir *fini* ou abandonné.

62 RÉPARATION

Ajouter une nouvelle règle 62.1(e) :

(e) en *chavirant* à cause de l'action d'une planche enfreignant une règle du chapitre 2.

64 DÉCISIONS

La règle 64.3(b) est modifiée comme suit :

(b) Quand le jury a des doutes sur un sujet relatif à la jauge d'une planche, au sens d'une règle de classe ou à un dommage sur une planche, il doit transmettre ses questions, avec les faits s'y rapportant, à une autorité responsable de l'interprétation de la règle. En prenant sa décision, le jury doit se conformer à la réponse de l'autorité.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

B6 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 6

78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

Ajouter à la règle 78.1 : « Lorsqu'ainsi prescrit par l'ISAF, un dispositif daté et numéroté sur une planche et sa dérive, son aileron et son gréement servira de certificat de jauge ».

B7 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 7

90 COMITÉ DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

La dernière phrase de la règle 90.2(c) est modifiée comme suit : « Des instructions orales peuvent être données uniquement si la procédure est spécifiée dans les instructions de course ».

B8 MODIFICATIONS À L'ANNEXE A

A1 NOMBRE DE COURSES ; CLASSEMENTS GÉNÉRAUX

La règle A1 est modifiée comme suit :

Le nombre de courses programmées et le nombre requis de courses à valider pour constituer une série doivent être précisés dans les instructions de course. Si une épreuve comporte plus d'une discipline ou format, les instructions de course doivent préciser comment les classements généraux doivent être calculés.

A2 SCORES DES SÉRIES

La règle A2 est modifiée comme suit :

Le score de chaque planche dans une série doit être le total des scores de ses courses en retirant :

- (a) son plus mauvais score lorsque 5 à 11 courses ont été validées, ou
- (b) ses deux plus mauvais scores lorsque 12 courses ou plus ont été validées.

(Les instructions de course peuvent prévoir des dispositions différentes. Une course est validée si elle a donné lieu à un classement, voir la règle 90.3(a)). Si une planche a deux fois ou plus le même plus mauvais score, le(s) score(s) de la (des) course(s) courue(s) le plus tôt dans la série doit(vent) être retiré(s). La planche avec le score le plus faible dans la série gagne, et les autres doivent être classées en conséquence).

A8 ÉGALITÉS DANS UNE SÉRIE

La règle A8 est modifiée comme suit :

A8.1 S'il y a égalité entre deux planches ou plus dans le score d'une série, elles doivent être classées dans l'ordre de leur meilleur score retiré.

A8.2 Si une égalité persiste entre deux planches ou plus, les scores des planches dans chaque course, y compris les scores retirés, doivent être listés du meilleur au plus mauvais, et à la première différence de points, l'égalité doit être départagée en faveur de la (des) planche(s) avec le(s) meilleur(s) score(s). Ces scores doivent être utilisés même si certains d'entre eux sont des scores retirés.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

A8.3 Si une égalité persiste encore entre deux planches ou plus, elles doivent être classées dans l'ordre de leurs scores dans la dernière course. Toute égalité restante doit être départagée en utilisant les scores des planches à égalité dans l'avant-dernière course et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées. Ces scores doivent être utilisés même si certains d'entre eux sont des scores retirés.

B9 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G

G1 PLANCHES DE CLASSE ISAF

La règle G1.1(a) est modifiée comme suit :

- (a) l'emblème identifiant sa classe. L'emblème ne doit pas faire référence à autre chose qu'au fabricant ou à la classe et, si ce n'est pas un dessin abstrait, ne doit pas consister en plus de deux lettres et trois chiffres.

La règle G.1.3(a) est modifiée comme suit :

- (a) L'emblème de classe doit être arboré une seule fois de chaque côté de la voile dans la zone située au-dessus d'une ligne perpendiculaire au bord d'attaque de la voile à un point situé au tiers de la distance en partant de la tête jusqu'au wishbone. Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être dans le tiers central de cette partie de la voile au-dessus du wishbone, clairement séparés de toute publicité. Ils doivent être noirs et apposés dos à dos sur un fond opaque blanc. Le fond doit s'étendre d'au moins 30 mm au-delà des caractères. Un «-» doit être apposé entre les lettres de nationalité et le numéro de voile, et l'espacement entre les caractères doit permettre une bonne lisibilité.

La première phrase de la règle G1.3(b) est supprimée. Les règles G1.3(c), G1.3(d) et G1.3(e) sont supprimées.

B10 MODIFICATIONS AUX RÈGLES POUR LES ÉPREUVES COMPORANT DES SÉRIES ÉLIMINATOIRES

29 RAPPELS

Pour une course d'une série éliminatoire permettant à une planche de se qualifier pour une étape ultérieure d'une épreuve, la règle 29 est modifiée comme suit :

- (a) Quand à son signal de départ, une partie quelconque du flotteur, du concurrent ou de l'équipement d'une planche se trouve du côté parcouru de la ligne de départ, le comité de course doit signaler un rappel général.
- (b) Si le comité de course agit selon la règle 29.1(a) et que la planche est identifiée, elle doit être disqualifiée sans instruction, même si la course est *annulée*. Le comité de course doit héler ou afficher son numéro de voile, et la planche doit immédiatement quitter la zone de course. Si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, elle ne doit pas y participer.
- (c) Si une course a été validée mais est ensuite *annulée* par le jury et si la course est recourue, une planche disqualifiée selon la règle 29.1(b) peut y participer.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

37 SÉRIES ÉLIMINATOIRES COMPRENANT DES FLOTTES

Ajouter une nouvelle règle 37 :

La règle 37 s'applique dans des séries éliminatoires dans lesquelles les planches courent en flotte.

37.1 Procédure des séries éliminatoires

- (a) La compétition doit se dérouler sous forme d'une ou plusieurs séries éliminatoires. Chacune d'elles doit consister soit en des poules dans une série éliminatoire simple où seul un certain nombre des meilleurs classés montent, soit en des poules dans une série éliminatoire double où les planches ont plus d'une chance de monter.
- (b) Les planches doivent se rencontrer par paires, ou par groupes déterminés par le tableau des éliminations. La forme de compétition choisie ne doit pas être modifiée tant qu'une poule n'est pas terminée.

37.2 Listes de répartition et de classement

- (a) Quand une liste de répartition ou de classement est utilisée pour établir les flottes de la première poule, les places 1-8 (quatre flottes) ou 1-16 (huit flottes) doivent être réparties équitablement parmi les flottes.
- (b) Pour une série éliminatoire ultérieure, s'il y en a une, les planches doivent être réassignées dans de nouvelles flottes en fonction du classement de la série éliminatoire précédente.
- (c) Les décisions de l'autorité organisatrice concernant la répartition sont définitives et ne peuvent pas donner lieu à une demande de réparation.

37.3 Horaire des flottes

L'horaire des flottes doit être affiché au tableau officiel d'information au plus tard 30 minutes avant le signal de départ de la première flotte.

37.4 Progression et victoires par défaut

- (a) Dans la compétition course et expression, les planches de chaque flotte pouvant monter dans la poule suivante doivent être annoncées par le comité de course au plus tard 10 minutes avant le signal de départ de la première flotte. Le nombre de planches qui montent peut être modifié par le jury suite à une décision de réparation.
- (b) Dans la compétition d'expression, les victoires par défaut de la première poule doivent être attribuées aux planches ayant obtenu le score le plus élevé dans la répartition.
- (c) Dans la compétition d'expression dans les vagues, seul le vainqueur de chaque flotte doit monter dans la poule suivante.
- (d) Dans la compétition de free-style, les planches doivent monter dans la poule suivante comme suit : dans une flotte de huit planches, les quatre meilleures montent, et le vainqueur rencontrera le quatrième, le deuxième rencontrera le troisième ; dans une flotte de quatre planches, les deux meilleures montent et navigueront l'une contre l'autre.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

37.5 Finales

- (a) La finale doit consister en un maximum de trois courses. Le comité de course doit annoncer le nombre de courses à disputer pour la finale au plus tard 5 minutes avant le signal d'aver-tissement de la première course de la finale.
- (b) Une petite finale peut être courue après la finale. Toutes les planches des flottes de la demi-finale qui ne se sont pas qualifiées pour la finale peuvent y participer.

63 INSTRUCTIONS

Pour une course d'une série éliminatoire permettant à une planche de se qualifier pour une étape ultérieure d'une épreuve, les règles 61.2 et 65.2 sont supprimées, et la règle 63.6 est modifiée comme suit :

63.6 Les *réclamations* et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit ; elles doivent être faites oralement après d'un membre du jury dès que raisonnablement possible après la course. Le jury peut recueillir des témoignages de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.

70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

La règle 70.5(a) est modifiée comme suit :

- (a) il soit essentiel de déterminer rapidement le résultat d'une course d'une série éliminatoire qui qualifiera une planche pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve.

A2 SCORES DES SÉRIES

La règle A2 est modifiée comme suit :

Le score de chaque planche dans une série éliminatoire doit être le total des scores de ses courses en retirant :

- (a) son plus mauvais score quand 3 ou 4 courses sont validées,
- (b) ses deux plus mauvais scores quand 5 à 7 courses sont validées,
- (c) ses trois plus mauvais scores quand 8 courses ou plus sont validées.

Le score final de chaque planche dans la série doit être le total des scores de ses courses en re-tirant son plus mauvais score quand 3 courses sont validées. (Les instructions de course peuvent prévoir des dispositions différentes. Une course est validée si elle a donné lieu à un classement, voir la règle 90.3(a).) Si une planche a deux fois ou plus le même plus mauvais score, le(s) score(s) de la (des) course(s) disputée(s) le plus tôt dans la série doit(vent) être retiré(s). La planche avec le score le plus faible dans la série gagne, et les autres seront classées en conséquence.

A4 SYSTÈME DE POINTS A MINIMA

Ajouter à la fin de la première phrase de la règle A4.2 : « ou, dans une course d'une série élimina-toire, le nombre de planches dans cette flotte ».

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

Ajouter une nouvelle règle A4.3

A4.3 Quand une flotte ne peut pas être terminée, les points qu'auraient dû recevoir les non classés doivent être additionnés et divisés par le nombre de places dans cette flotte. Le nombre de points obtenu, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur) doit être attribué à chaque planche inscrite dans la flotte.

B11 MODIFICATION AUX RÈGLES POUR LA COMPÉTITION D'EXPRESSION

Ajouter les définitions suivantes :

Entrante et sortante Une planche naviguant dans la même direction que la vague déferlante est *entrante*. Une planche naviguant dans la direction opposée à la vague déferlante est *sortante*.

Possession La première planche naviguant vers la rive immédiatement à l'avant d'une vague a la *possession* de cette vague. Cependant, quand il est impossible de déterminer quelle planche est la première, c'est la planche *au vent* qui a la *possession* de la vague.

Rattraper Une planche *rattrape* à partir du moment où elle obtient un *engagement* depuis la position en *route libre derrière* jusqu'au moment où elle est en *route libre devant* la planche *rattrapée*.

Sauter Une planche *saute* quand elle décolle du haut d'une vague pendant qu'elle est *sortante*.

Se Redresser Une planche *se redresse* depuis le moment où sa voile, ou, lors d'un départ dans l'eau, le concurrent est hors de l'eau, jusqu'à ce qu'elle soit manœuvrante.

Surfer Une planche *surfe* quand elle est sur ou immédiatement à l'avant d'une vague pendant qu'elle est *entrante*.

Transition Une planche changeant de *bord*, ou décollant pendant qu'elle est *entrante*, ou une planche qui n'est pas en train de *surfer*, de *sauter*, qui n'est pas *chavirée* ou en train de *se redresser*, est en *transition*.

CHAPITRE 2 – QUAND LES PLANCHES SE RENCONTRENT

Les règles du chapitre 2 sont supprimées et remplacées par :

(a) ENTRANTE ET SORTANTE

Une planche *entrante* doit *se maintenir à l'écart* d'une planche *sortante*. Quand deux planches sont *sortantes* ou *entrantes* sur la même vague, ou quand aucune des deux n'est *sortante* ni *entrante*, une planche *bâbord* doit *se maintenir à l'écart* de celle qui est *tribord*.

(b) PLANCHES SUR LA MÊME VAGUE, ENTRANTES

Quand deux planches ou plus sont *entrantes* sur une vague, une planche qui n'a pas *possession* de la vague doit *se maintenir à l'écart*.

(c) ROUTE LIBRE DERRIÈRE, ROUTE LIBRE DEVANT ET RATTRAPANTE

Une planche en *route libre derrière* qui n'est pas sur une vague doit *se maintenir à l'écart* d'une planche en *route libre devant*. Une planche *rattrapante* qui n'est pas sur une vague doit *se maintenir à l'écart*.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

(d) TRANSITION

Une planche en *transition* doit *se maintenir à l'écart* d'une planche qui ne l'est pas. Quand deux planches sont en *transition* au même moment, celle qui est du côté bâbord de l'autre ou celle qui est derrière doit *se maintenir à l'écart*.

(e) SAUTER

Une planche qui *saute* doit *se maintenir à l'écart* d'une planche qui ne le fait pas.

26 DONNER LE DÉPART DES FLOTTES ET LES FINIR

La règle 26 est modifiée comme suit :

Le départ et la fin des flottes doivent être donnés en utilisant les signaux suivants :

(a) DONNER LE DÉPART D'UNE FLOTTE

Chaque pavillon doit être affalé quand le signal suivant est envoyé.

<i>Minutes avant le signal de départ</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
Début de la période de transition	Numéro de la flotte avec pavillon rouge	Un	Avertissement
1	Pavillon jaune	Un	Préparatoire
0	Pavillon vert	Un	Signal de départ

(b) FINIR UNE FLOTTE

<i>Minutes avant le signal de fin</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
1	Pavillon vert affalé	Un	Avertissement de la fin
0	Pavillon rouge	Un	Signal de fin

38 ENREGISTREMENT ; ZONE DE COURSE ; DURÉE DE LA FLOTTE ; PROGRESSION ET VICTOIRES PAR DEFAULT

Ajouter une nouvelle règle 38 :

- (a) Les planches doivent enregistrer auprès du comité de course les couleurs et autres particularités de leurs voiles, ou leur identification suivant une autre méthode mentionnée dans les instructions de course, au plus tard au signal de départ de la flotte, deux flottes avant la leur.
- (b) La zone de course doit être définie dans les instructions de course et affichée au tableau officiel d'information au plus tard 10 minutes avant le signal de départ de la première flotte. Une planche ne doit être classée que lorsqu'elle navigue dans la zone de course.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

- (c) Toute modification de la durée d'une flotte doit être annoncée par le comité de course au plus tard 15 minutes avant le signal de départ de la première flotte de la poule suivante.
- (d) La règle 37.4 dans la règle B10 s'applique.

41 AIDE EXTÉRIEURE

Changer le numéro de la règle 41 en 41.1 et ajouter une nouvelle règle 41.2 :

- 41.2** Un assistant peut fournir de l'équipement de rechange à une planche. Il ne doit pas gêner les autres planches en compétition. Une planche dont l'assistant gêne une autre planche peut être pénalisée à la discrétion du jury.

ANNEXE A – CLASSEMENT

Les règles de l'Annexe A sont supprimées et remplacées par :

A1 CLASSEMENT EN COMPÉTITION D'EXPRESSION

- (a) Le classement d'une compétition d'expression doit être fait par un panel de trois juges. Cependant, le groupe peut être composé d'un nombre impair supérieur de juges, et il peut y avoir deux panels ainsi constitués. Chaque juge doit attribuer des points à chaque manœuvre, en se basant sur la grille mentionnée dans les instructions de course.
- (b) Les critères de classement doivent être décidés par le comité de course et annoncés au tableau officiel d'information au plus tard 30 minutes avant le signal de départ de la première flotte.
- (c) La place d'une planche dans une flotte doit être déterminée en additionnant les points donnés par chaque juge. La planche avec le score le plus élevé gagne et les autres doivent être classées en conséquence.
- (d) Les deux flottes des demi-finales doivent avoir été courues pour qu'une série éliminatoire soit validée.
- (e) A l'exception des membres du comité de course responsables du classement de l'épreuve, seuls les concurrents de la flotte doivent être autorisés à voir les feuilles de points des juges pour cette flotte. Chaque feuille de points doit comporter le nom complet du juge.
- (f) Les scores décidés par les juges ne doivent pas constituer motif à demande de réparation par une planche.

A2 ÉGALITÉS DANS LES SÉRIES

- (a) Dans une flotte, s'il y a égalité dans le total des points attribués par un ou plusieurs juges, elle doit être départagée en faveur de la planche avec le score le plus élevé dans la catégorie prioritaire. Si aucune catégorie n'est prioritaire, dans la compétition d'expression dans les vagues, l'égalité doit être départagée en faveur de la planche avec le score simple le plus élevé en saut de vague, et dans la compétition de free-style en faveur de la planche avec le score le plus élevé en impression générale. Si une égalité persiste, en compétition d'expression dans les vagues, elle doit être départagée en faveur de la planche avec le score simple le plus élevé dans la catégorie sans priorité, et en compétition de free-style, elle doit être conservée dans le résultat final.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

- (b) S'il y a égalité dans le score de la série, elle doit être départagée en faveur de la planche ayant été le plus souvent mieux classée que l'autre. Tous les scores doivent être utilisés, même si certains d'entre eux sont des scores retirés.
- (c) Si une égalité persiste encore, la flotte doit être recourue. Si cela n'est pas possible, l'égalité doit être conservée dans le résultat final.

B12 MODIFICATIONS AUX RÈGLES POUR LES COMPÉTITIONS DE VITESSE

CHAPITRE 2 – QUAND LES PLANCHES SE RENCONTRENT

Les règles du chapitre 2 sont supprimées et remplacées par :

CHAPITRE 2 – RÈGLES GÉNÉRALES

(a) DÉPART DE L'EAU

Une planche ne doit pas partir de l'eau sur le parcours ou dans la zone de départ, sauf pour sortir du parcours afin d'éviter des planches qui sont en train ou vont faire un run.

(b) QUITTER LA ZONE DE COURSE

Une planche quittant la zone de course doit *se maintenir à l'écart* des planches qui font un run.

(c) CONTRÔLE DU PARCOURS

Quand le comité de course pointe un pavillon orange vers une planche, elle est pénalisée et le run ne doit pas être compté.

(d) REVENIR VERS LA ZONE DE DÉPART

Une planche revenant vers la zone de départ doit se maintenir à l'écart du parcours.

(e) NOMBRE MAXIMUM DE RUNS POUR CHAQUE PLANCHE

Le nombre maximum de runs qu'une planche peut courir dans une poule doit être annoncé par le comité de course au plus tard 15 minutes avant le signal de départ de la première poule.

(f) DURÉE D'UNE POULE

La durée d'une poule doit être annoncée par le comité de course au plus tard 15 minutes avant le signal de départ de la poule suivante.

(g) CONDITIONS D'ÉTABLISSEMENT D'UN RECORD

La distance minimale pour un record du monde est de 500 mètres. D'autres records peuvent être établis sur de plus courtes distances. Le parcours doit être défini par des points fixes et des amers à terre ou par des bouées sur l'eau. Les amers ne doivent pas converger.

(h) RÈGLES DE VÉRIFICATION

- (1) Un observateur désigné par le Conseil Mondial de Record de Vitesse à la Voile doit être présent et vérifier les temps et les vitesses des runs lors des tentatives de record du monde. Le comité de course doit vérifier les temps et vitesses des runs lors des tentatives d'autres records.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

- (2) Un concurrent ne doit pas pénétrer dans la zone de contrôle des temps ou discuter des sujets de chronométrage directement avec l'organisation du chronométrage. Toute question relative au chronométrage doit être adressée au comité de course.

26 DONNER LE DÉPART D'UNE POULE ET LA FINIR

La règle 26 est modifiée comme suit :

Le départ et la fin des poules doivent être donnés en utilisant les signaux suivants. Chaque pavillon doit être affalé quand le suivant est envoyé.

(a) DONNER LE DÉPART D'UNE POULE

<i>Signal</i>	<i>Pavillon</i>	<i>Signification</i>
Attente	Pavillon Aperçu	Parcours fermé. Les courses sont retardées
Parcours fermé	Pavillon rouge	Le parcours est fermé. Il ouvrira bientôt
Préparatoire	Pavillon rouge et jaune	Le parcours ouvrira dans 5 minutes
Départ	Pavillon vert	Le parcours est ouvert

(b) FINIR UNE POULE

<i>Signal</i>	<i>Pavillon</i>	<i>Signification</i>
Avertissement de la fin	Pavillon vert et jaune	Le parcours fermera dans 5 minutes
Prolongation	Pavillon jaune	La poule en cours est prolongée de 15 minutes
Poule terminée	Pavillon rouge	Le départ d'une nouvelle poule va bientôt être donné

64 DÉCISIONS

La règle 64.1 est supprimée et remplacée par :

64.1 Pénalités

- (a) Si une planche manque à respecter une règle, elle peut être avertie. Si une planche est avertie une deuxième fois au cours de la même poule, elle doit être exclue par le comité de course pour le reste de la poule. Une liste des numéros de voile des planches qui ont reçu un avertissement ou qui ont été exclues doit être affiché sur le tableau d'information près de la ligne d'arrivée.

ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

- (b) Une planche observée dans la zone de course après avoir été exclue d'une poule doit être exclue de la compétition sans instruction et aucun de ses temps ou résultats précédents ne doit être validé.
- (c) Toute infraction aux règles de vérification peut donner lieu à une exclusion d'une ou plusieurs poules ou de la compétition.

ANNEXE A – CLASSEMENT

Les règles de l'Annexe A sont supprimées et remplacées par :

A1 CLASSEMENT EN COMPÉTITION DE VITESSE

- (a) Pour les Courses de Vitesse Standard Offshore, le classement d'une planche dans une poule doit être déterminé par la moyenne de ses deux runs les plus rapides dans cette poule. La planche avec la moyenne la plus élevée gagne et les autres doivent être classées en conséquence. Si des planches sont à égalité, l'égalité doit être départagée en faveur de la planche avec le run le plus rapide dans la poule.
- (b) Pour le speed Crossing et les courses Alpha Speed, les planches doivent être classées en fonction de leur run le plus rapide dans la poule.
- (c) S'il y a une égalité de classement à la fin de la série entre deux planches ou plus, elle doit être départagée en faveur de la (des) planche(s) avec le run le plus rapide dans l'épreuve. Si une égalité persiste, elle doit être départagée en appliquant les règles A 8.2(b) et (c) à la règle B8.

RÈGLES DE MATCH RACING

Note du traducteur : dans cette annexe, le mot anglais « Umpire » désigne un arbitre sur l'eau chargé de juger directement les courses en match racing.

Les courses de match race doivent être courues selon Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les matches doivent être arbitrés sur l'eau, sauf si l'avis de course et les instructions de course le prescrivent différemment.

Note : un Avis de Course Standard, les Instructions de Course Standards et les Règles de Match Racing pour les concurrents Non Voyants sont disponibles sur le site internet de l'ISAF.

C1 TERMINOLOGIE

« Concurrent » signifie le skipper, l'équipe ou le bateau tel qu'approprié selon l'épreuve. « Flight » signifie deux ou plusieurs matches lancés au cours de la même séquence de départs.

C2 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS ET AUX RÈGLES DES CHAPITRES 2 ET 4

C2.1 La définition de *finir* est remplacée par :

Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque coupe la ligne d'arrivée dans la direction du parcours depuis la dernière *marque*, après avoir terminé toutes pénalités. Cependant, quand les pénalités sont annulées selon la règle C7.2(d) après que l'un ou les deux bateaux ont *fini*, chacun doit être enregistré comme ayant *fini* quand il a coupé la ligne.

C2.2 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*. »

C2.3 Dans la définition de *Zone*, la distance est changée en deux longueurs de coque.

C2.4 La règle 13 est remplacée par

13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD OU L'EMPANNAGE

13.1 Après qu'un bateau a dépassé la position bout au vent, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près.

13.2 Après que la bordure de la grand-voile d'un bateau naviguant vent arrière a traversé son axe, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce que sa grand-voile soit pleine ou qu'il ne navigue plus au portant.

13.3 Pendant que la règle 13.1 ou 13.2 s'applique, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Cependant, si deux bateaux sont soumis à la règle 13.1 ou 13.2 au même moment, celui qui est du côté bâbord de l'autre ou celui qui est derrière doit *se maintenir à l'écart*.

C2.5 La règle 16.2 est supprimée.

C2.6 La règle 18.2(e) est remplacée par : « Si un bateau a obtenu un *engagement* à l'intérieur et, que depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner. »

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

C2.7 La règle 18.3 est remplacée par

Si un bateau dans la *zone* dépasse la position bout au vent et se retrouve alors sur le même *bord* qu'un bateau qui *pare* la marque, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux par la suite. Si, une fois que le bateau qui a changé de *bord* a terminé son virement,

- (a) l'autre bateau ne peut pas, en lofant, éviter de devenir *engagé* à l'intérieur, il a droit à de la *place à la marque* ;
- (b) l'autre bateau peut en lofant éviter de devenir *engagé* à l'intérieur, le bateau qui a changé de *bord* a droit à de la *place à la marque*.

C2.8 Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :

- (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.

C2.9 La règle 22.3 est remplacée par : « Un bateau qui cule en route surface doit *se maintenir à l'écart* d'un autre qui ne fait pas de même. »

C2.10 La règle 24.1 est remplacée par : « Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau *en course* ou un bateau umpire. »

C2.11 Ajouter une nouvelle règle 24.3 : « Quand des bateaux de matches différents se rencontrent, toute modification de route d'un de ces bateaux doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner son propre match. »

C2.12 Ajouter au préambule du chapitre 4 : « La règle 42 doit également s'appliquer entre le signal d'avertissement et le signal préparatoire. »

C2.13 La règle 42.2(d) est remplacée par « godiller : mouvement répété de la barre pour propulser le bateau vers l'avant ; ».

C3 SIGNAUX DE COURSE ET MODIFICATIONS AUX RÈGLES CORRESPONDANTES

C3.1 Signaux de départ

Les signaux pour donner le départ d'un match doivent être les suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels ; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération. Si plusieurs matches vont être courus, le signal de départ d'un match doit être le signal d'avertissement pour le match suivant.

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

Temps en minutes	Signal visuel	Signal sonore	Signification
10	Pavillon F envoyé	Un	Signal d'attention
6	Pavillon F affalé	Aucun	
5	Flamme numérique envoyée*	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P envoyé	Un	Signal préparatoire
2	Pavillon bleu ou jaune ou les deux envoyé(s)**	Un**	Fin de la période pré-départ d'entrée
1	Pavillon P affalé	Un long	
0	Signal d'avertissement affalé	Un	Signal de départ

* Dans un flight, la flamme numérique 1 signifie Match 1, la flamme 2 signifie Match 2, etc., sauf si les instructions de course prescrivent différemment.

** Ces signaux doivent être faits seulement si un ou les deux bateaux manquent à satisfaire à la règle C4.2. Le(s) pavillon(s) doit(vent) rester envoyé(s) jusqu'à ce que les umpires aient signalé une pénalité ou pendant une minute, selon ce qui est le plus tôt.

C3.2 Modifications aux règles correspondantes

(a) La règle 29.1 est remplacée par

(1) Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau, avec un signal sonore. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.

(2) Quand, après son signal de départ, un bateau navigue du côté pré-départ vers le côté parcouru de la ligne de départ en franchissant un prolongement sans avoir *pris le départ* correctement, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.

(b) Dans le signal de course *Aperçu*, la dernière phrase est remplacée par « Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalé sauf si à ce moment la course est *retardée* à nouveau ou *annulée*. »

(c) Dans le signal de course *N*, la dernière phrase est remplacée par « Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalé sauf si à ce moment la course est *annulée* à nouveau ou *retardée*. »

C3.3 Signaux de ligne d'arrivée

Le signal de course Pavillon ou voyant bleu ne doit pas être utilisé.

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

C4 EXIGENCES AVANT LE DÉPART

C4.1 A son signal préparatoire, chaque bateau doit être à l'extérieur de la ligne perpendiculaire à la ligne de départ, passant par la *marque* de départ à l'extrémité de la ligne qui lui a été attribuée. Dans la liste d'appariement, du programme de course, le bateau inscrit sur le côté gauche se voit attribuer l'extrémité bâbord et doit arborer un pavillon bleu à sa poupe pendant qu'il est *en course*. L'autre bateau se voit attribuer l'extrémité tribord et doit arborer un pavillon jaune à sa poupe pendant qu'il est *en course*.

C4.2 Dans la période des deux minutes qui suivent son signal préparatoire, un bateau doit franchir et dégager la ligne de départ, en premier lieu depuis le côté parcours vers le côté pré-départ.

C5 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES

C5.1 Un pavillon vert et blanc avec un signal sonore long signifie « Pas de pénalité. »

C5.2 Un pavillon bleu ou jaune identifiant un bateau avec un signal sonore long signifie « Le bateau identifié doit effectuer une pénalité conformément à la règle C7. »

C5.3 Un pavillon rouge avec ou peu après un pavillon bleu ou jaune avec un signal sonore long signifie « Le bateau identifié doit effectuer une pénalité conformément à la règle C7.3(d). »

C5.4 Un pavillon noir avec un pavillon bleu ou jaune et un signal sonore long signifie « Le bateau identifié est disqualifié et le match est terminé et attribué à l'autre bateau. »

C5.5 Un signal sonore bref signifie « Une pénalité vient d'être effectuée. »

C5.6 Des signaux sonores répétitifs brefs signifient « Un bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et la pénalité est maintenue. »

C5.7 Un pavillon ou voyant bleu ou jaune arboré depuis un bateau umpire signifie « Le bateau identifié a une pénalité en suspens. »

C6 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION PAR DES BATEAUX

C6.1 Un bateau peut réclamer contre un autre bateau

- (a) selon une règle du chapitre 2, sauf la règle 14, en arborant clairement le pavillon Y immédiatement après un incident dans lequel il a été impliqué ;
- (b) selon une règle non listée dans la règle C6.1(a) ou C6.2 en arborant clairement un pavillon rouge aussitôt que possible après l'incident.

C6.2 Un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau selon

- (a) la règle 14, sauf en cas de dommage ou de blessure ;
- (b) une règle du chapitre 2, sauf s'il a été impliqué dans l'incident ;
- (c) la règle 31 ou 42 ; ou
- (d) la règle C4 ou C7.

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

C6.3 Un bateau ayant l'intention de demander réparation suite à des circonstances survenues avant qu'il *finisse* ou abandonne doit clairement arborer un pavillon rouge aussitôt que possible après qu'il a eu connaissance de ces circonstances, mais au plus tard deux minutes après avoir *fini* ou abandonné.

C6.4 (a) Un bateau réclamant selon la règle C6.1(a) doit affaler le pavillon Y avant ou aussitôt que possible après le signal des umpires.

(b) Un bateau réclamant selon la règle C6.1(b) ou demandant réparation selon la règle C6.3 doit, pour que sa *réclamation* ou demande soit recevable, garder son pavillon rouge envoyé jusqu'à ce qu'il ait ainsi informé les umpires après avoir *fini* ou abandonné. Une *réclamation* ou demande de réparation écrite n'est pas exigée.

C6.5 Décisions des umpires

(a) Après que le pavillon Y a été arboré, les umpires doivent décider s'ils pénalisent un bateau ou non. Ils doivent signaler leur décision conformément à la règle C5.1, C5.2 ou C5.3. Toutefois, lorsque les arbitres pénalisent un bateau selon la règle C8.2 et que dans le même incident un bateau envoie le pavillon Y, les arbitres peuvent ne pas tenir compte du pavillon Y.

(b) La pénalité du pavillon rouge dans la règle C5.3 doit être utilisée quand un bateau a obtenu une position de contrôle en conséquence d'une infraction à une *règle*, mais que les umpires ne sont pas certains que les conditions pour une pénalité supplémentaire à l'initiative des umpires aient été remplies.

C6.6 Décisions du jury

(a) Le jury peut recueillir des témoignages de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.

(b) Si le jury décide qu'une infraction à une *règle* n'a eu aucun effet significatif sur le résultat du match, il peut

(1) imposer une pénalité d'un point ou d'une fraction de point ;

(2) ordonner de recourir ; ou

(3) prendre toute autre disposition qu'il décide équitable, qui peut être de n'infliger aucune pénalité.

(c) La pénalité pour une infraction à la règle 14 quand un dommage ou une blessure en a résulté sera à la discrétion du jury, et peut comprendre l'exclusion des courses ultérieures de l'épreuve.

C7 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

C7.1 Règle supprimée

La règle 44 est supprimée.

C7.2 Toutes pénalités

- (a) Un bateau pénalisé peut différer l'exécution d'une pénalité dans les limites de la règle C7.3 et doit l'effectuer comme suit :
 - (1) Quand il est sur un bord du parcours vers une *marque* au vent, il doit empanner et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, lofer jusqu'à une route au plus près.
 - (2) Quand il est sur un bord du parcours vers une *marque* sous le vent ou vers la ligne d'arrivée, il doit virer de bord et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, laisser porter sur une route à plus de 90° du vent réel.
- (b) Ajouter à la règle 2 : « Quand il est *en course*, un bateau n'a pas besoin d'effectuer une pénalité sauf quand cela lui a été signalé par un umpire. »
- (c) Un bateau termine un bord du parcours quand son étrave franchit le prolongement de la ligne partant de la *marque* précédente et passant par la *marque* qu'il est en train de contourner, ou, sur le dernier bord du parcours, quand il *fini*.
- (d) Un bateau pénalisé ne doit pas être noté comme ayant *fini* tant qu'il n'a pas effectué sa pénalité et est revenu entièrement du côté parcours de la ligne, puis a *fini*, sauf si la pénalité est annulée avant ou après qu'il franchisse la ligne d'arrivée.
- (e) Si un bateau a une ou deux pénalités en suspens et que l'autre bateau dans son match est pénalisé, une pénalité pour chaque bateau doit être annulée sauf qu'une pénalité pavillon rouge ne doit pas annuler ou être annulée par une autre pénalité.
- (f) Si un bateau a plus de deux pénalités en suspens, les umpires doivent lui signaler sa disqualification selon la règle C5.4.

C7.3 Limitations aux pénalités

- (a) Un bateau effectuant une pénalité qui comprend un virement de bord doit avoir la tête du spinnaker au-dessous du vit-de-mulet de sa bôme principale à partir du moment où il passe bout au vent jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près.
- (b) Aucune partie de pénalité ne peut être effectuée dans la *zone* d'une *marque* à contourner qui commence, limite ou finit le bord du parcours sur lequel le bateau se trouve.
- (c) Si un bateau a une pénalité en suspens, il peut l'effectuer à tout moment après avoir *pris le départ* et avant de *finir*. Si un bateau a deux pénalités en suspens, il doit en effectuer une dès que cela est raisonnablement possible, mais pas avant de *prendre le départ*.
- (d) Quand les umpires envoient un pavillon rouge avec ou peu après un pavillon de pénalité, le bateau pénalisé doit effectuer une pénalité aussitôt que cela est raisonnablement possible, mais pas avant de *prendre le départ*.

C7.4 Effectuer et terminer les pénalités

- (a) Quand un bateau avec une pénalité en suspens est sur un bord du parcours vers une *marque* au vent et empanne, ou est sur un bord du parcours vers une *marque* sous le vent ou vers la ligne d'arrivée et dépasse la position bout au vent, il est en train d'effectuer une pénalité.

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

- (b) Quand un bateau effectuant une pénalité soit n'effectue pas la pénalité correctement soit ne termine pas la pénalité aussitôt que cela est raisonnablement possible, il n'est plus en train d'effectuer une pénalité. Les umpires doivent le signaler conformément à la règle C5.6.
- (c) Le bateau umpire de chaque match doit arborer des pavillons ou des voyants bleus ou jaunes, chaque pavillon ou voyant indiquant une pénalité en suspens. Quand un bateau a effectué une pénalité, ou qu'une pénalité a été annulée, un pavillon ou voyant doit être enlevé avec le signal sonore approprié. Le manquement des umpires à faire les signaux correctement ne doit pas affecter le nombre des pénalités en suspens.

C8 PÉNALTÉS À L'INITIATIVE DES UMPIRES

C8.1 Modifications aux règles

- (a) Les règles 60.2(a) et 60.3(a) ne s'appliquent pas aux *règles* pour lesquelles des pénalités peuvent être imposées par les umpires.
- (b) La règle 64.1(a) est modifiée de sorte que la disposition pour exonérer un bateau peut être appliquée par les umpires sans instruction, et elle l'emporte sur toute règle contradictoire de cette annexe.

C8.2 Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 31, 42, C4, C7.3(c) ou C7.3(d), il doit être pénalisé en le lui signalant selon la règle C5.2 ou C5.3. Cependant, si un bateau est pénalisé pour infraction à une règle du chapitre 2 et si au cours du même incident il enfreint la règle 31, il ne doit pas être pénalisé pour l'infraction à la règle 31. De plus, un bateau qui arbore un pavillon incorrect ou qui n'arbore pas le pavillon adéquat doit être prévenu oralement et il doit avoir la possibilité de corriger son erreur avant d'être pénalisé.

C8.3 Quand les umpires décident qu'un bateau

- (a) après avoir tenu compte d'une pénalité donnée, a obtenu un avantage en enfreignant une *règle*,
- (b) a délibérément enfreint une *règle*, ou
- (c) a commis une violation de la sportivité,

il doit être pénalisé selon la règle C5.2, C5.3 ou C5.4.

C8.4 Si les umpires ou les membres du jury décident qu'un bateau peut avoir enfreint une *règle* autre que celles listées dans les règles C6.1(a) et C6.2, ils doivent en informer le jury pour qu'il agisse selon la règle 60.3 et la règle C6.6, quand cela est approprié.

C8.5 Quand, après qu'un bateau a *pris le départ*, les umpires sont convaincus que l'autre bateau ne *prendra pas le départ*, ils peuvent signaler selon la règle C5.4 que le bateau qui n'a pas *pris le départ* est disqualifié et que le match est terminé.

C8.6 Quand les umpires du match, avec au moins un autre umpire, décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'il y a eu des dommages, ils peuvent, sans instruction, imposer une pénalité en points. Le concurrent doit être informé de la pénalité dès que possible et, au moment de l'infor-

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

mation, peut demander une instruction. Le jury doit alors agir selon la règle C6.6. Toute pénalité décidée par le jury peut être supérieure à celle imposée par les umpires. Quand les umpires décident qu'une pénalité supérieure à un point est appropriée, ils doivent agir selon la règle C8.4.

C9 DEMANDES DE RÉPARATION OU DE RÉOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCÉDURES

C9.1 Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision prise selon la règle C5, C6, C7 ou C8. Dans la règle 66, la troisième phrase est remplacée par : « Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture. »

C9.2 Un concurrent ne peut pas fonder une demande de réparation en prétextant une action inadéquate d'un bateau officiel. Le jury peut décider d'envisager de donner réparation en de telles circonstances, mais seulement s'il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

C9.3 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en fonction d'une action ou absence d'action des umpires, sauf tel que permis dans la règle C9.2.

C10 CLASSEMENT

C10.1 Le concurrent vainqueur de chaque match marque un point (un demi-point chacun s'ils sont ex aequo) ; le perdant ne marque pas de point.

C10.2 Quand un concurrent se retire d'une partie d'une épreuve, les scores de toutes les courses validées doivent être maintenus en l'état.

C10.3 Quand un round robin simple est interrompu avant d'être terminé, ou qu'un round robin multiple est interrompu pendant le premier round robin, le score du concurrent devra être déterminé par la moyenne des points obtenus à chaque match couru par le concurrent. Toutefois, si l'un des concurrents a couru moins d'un tiers des matchs prévus, la totalité du round robin doit être ignorée et si nécessaire, l'épreuve sera déclarée annulée. Pour les résolutions d'égalité dans la règle C11.1(a), le score d'un concurrent devra être la moyenne des points marqués par match entre les concurrents à égalité.

C10.4 Quand un round robin multiple est terminé avec un round robin incomplet, un seul point doit être attribué comme suit pour l'ensemble des matches courus entre deux concurrents :

<i>Nombre de matches validés entre deux concurrents</i>	<i>Points pour chaque victoire</i>
1	un point
2	un demi-point
3	un tiers de point
(etc.)	

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

C10.5 Dans une série de round robin,

- (a) les concurrents doivent être classés dans l'ordre de leur total de points, le score le plus élevé en tête ;
- (b) un concurrent qui a gagné un match mais qui est disqualifié pour une infraction à une *règle* à l'encontre d'un concurrent dans un autre match doit perdre le point pour ce match (mais le point ne doit pas être attribué au concurrent perdant) ; et
- (c) le classement final de concurrents qui ont couru dans des groupes différents doit être déterminé par le score le plus élevé.

C10.6 Dans une série éliminatoire, les instructions de course doivent spécifier le nombre minimum de points nécessaire pour gagner une série entre deux concurrents. Quand une série éliminatoire est terminée, elle doit être attribuée au concurrent avec le score le plus élevé.

C11 ÉGALITÉS

C11.1 Série de round robin

Dans une série de round robin les concurrents sont répartis dans un ou plusieurs groupes pour naviguer contre tous les autres concurrents de leur groupe une ou plusieurs fois. Chaque phase distincte identifiée dans le format de l'épreuve doit constituer une série de round robin différente quel que soit le nombre de fois où chaque concurrent rencontre chacun des autres au cours de cette phase.

Les égalités entre deux concurrents ou plus dans une série de round robin doivent être départagées selon les méthodes suivantes, dans l'ordre, jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées. Quand une ou plusieurs égalités sont seulement partiellement départagées, les règles C11.1(a) à C11.1(e) doivent leur être de nouveau appliquées. Les égalités doivent être départagées en faveur du (des) concurrent(s) qui

- (a) placé dans l'ordre, a le score le plus élevé dans les matches entre les concurrents à égalité ;
- (b) quand l'égalité concerne deux concurrents dans un round robin multiple, a gagné le dernier match entre les deux concurrents ;
- (c) a le plus de points contre le concurrent le mieux placé dans la série de round robin ou, si nécessaire, le deuxième mieux placé, et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. Quand deux égalités distinctes doivent être résolues mais que la résolution de l'une dépend de la résolution de l'autre, les principes suivants doivent être utilisés dans la procédure de la règle C11.1(c) :
 - (1) l'égalité pour la meilleure place doit être résolue avant l'égalité pour la place la plus mauvaise, et
 - (2) tous les concurrents à égalité pour la plus mauvaise place doivent être considérés comme un seul concurrent pour les besoins de la règle C11.1(c) ;
- (d) après l'application de la règle C10.5(c), a la meilleure place dans les différents groupes, quel que soit le nombre de concurrents dans chaque groupe ;

ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

- (e) a la meilleure place dans la phase préalable la plus récente de l'épreuve (course en flotte, round robin, etc.).

C11.2 Séries éliminatoires

Les égalités (y compris 0-0) entre concurrents dans une série éliminatoire doivent être départagées selon les méthodes suivantes, dans l'ordre, jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. L'égalité doit être départagée en faveur du concurrent qui

- (a) a la meilleure place dans la série de round robin la plus récente, en appliquant si nécessaire la règle C11.1 ;
- (b) a gagné le match le plus récent dans l'épreuve, ayant opposé les concurrents à égalité.

C11.3 Égalités restantes

Quand la règle C11.1 ou C11.2 ne résout pas une égalité,

- (a) si l'égalité doit être résolue pour une phase ultérieure de l'épreuve (ou pour une autre épreuve s'il s'agit d'une épreuve de qualification directe), l'égalité doit être départagée par une course décisive si cela est réalisable. Quand le comité de course décide qu'une course décisive n'est pas réalisable, l'égalité doit être départagée en faveur du concurrent qui a le score le plus élevé de la série de round robin, après avoir retiré le score de la première course pour chaque concurrent à égalité ou, si cela ne suffit pas à départager l'égalité, de la deuxième course pour chaque concurrent à égalité et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. Lorsqu'une égalité est partiellement résolue, l'égalité qui subsiste doit être départagée en appliquant à nouveau la règle C11.1 ou C11.2.
- (b) pour déterminer le vainqueur d'une épreuve qui ne sert pas de qualification directe pour une autre épreuve, ou le classement final entre des concurrents éliminés lors d'un round d'une série éliminatoire, une course décisive peut être utilisée (mais pas un tirage au sort).
- (c) quand une égalité n'est pas départagée, tous prix en espèces ou tous points de classement destinés aux places ex aequo doivent être additionnés et divisés à parts égales entre les concurrents à égalité.

RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

Note du traducteur : dans cette annexe, le mot anglais « umpire » désigne un arbitre sur l'eau chargé de juger directement les courses par équipes.

Les courses par équipes doivent être courues selon Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

D1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE

D1.1 Définitions et règles des chapitres 2 et 4

- (a) Dans la définition de **Zone**, la distance est changée en deux longueurs de coque.
- (b) La règle 18.2(b) est modifiée comme suit :
Si des bateaux sont *engagés* lorsque le premier d'entre eux atteint la **zone**, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la **place à la marque**. Si un bateau est *en route libre devant* lorsqu'il atteint la **zone**, ou s'il devient ensuite *en route libre devant* quand un autre bateau dépasse la position bout au vent, le bateau en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la **place à la marque**.
- (c) La règle 18.4 est supprimée.
- (d) Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :
 - (1) pour « Place pour virer », pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent ; et
 - (2) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.

Les instructions de course peuvent supprimer ces obligations.

- (e) Ajouter une nouvelle règle 24.3 : « Un bateau qui **a fini** ne doit pas agir pour gêner un bateau qui n'a pas **fini**. »
- (f) Ajouter une nouvelle règle 24.4 : « Quand des bateaux de courses différentes se rencontrent, toute modification de route de l'un de ces bateaux doit être cohérente avec le respect d'une **règle** ou la volonté de gagner sa propre course. »
- (g) Ajouter à la règle 41 :
 - (e) de l'aide d'un autre bateau de son équipe à condition qu'aucune communication électronique ne soit utilisée.
- (h) La règle 45 est supprimée.

D1.2 Réclamations et demandes de réparation

- (a) La règle 60.1 est modifiée comme suit :
Un bateau peut

ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (a) réclamer contre un autre bateau, mais pas pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 à moins qu'il ait été impliqué dans l'incident ou que l'incident ait donné lieu à un contact entre des membres de l'autre équipe ; ou
- (b) demander réparation.
- (b) La règle 61.1(a) est modifiée de sorte qu'un bateau peut retirer son pavillon rouge après l'avoir visiblement arboré.
- (c) Un bateau ayant l'intention de demander réparation pour un incident dans la zone de course doit arborer un pavillon rouge à la première occasion raisonnable après l'incident. Il doit arborer le pavillon rouge jusqu'à ce que le comité de course ou un umpire ait accusé réception.
- (d) Le comité de course ou le jury ne pas doivent réclamer contre un bateau pour une infraction à une règle du chapitre 2 ou la règle 31 ou 42 sauf
 - (1) sur la base de faits dans un rapport d'un umpire après qu'un pavillon noir et blanc a été montré ; ou
 - (2) selon la règle 14 à réception d'un rapport émanant de qui que ce soit faisant état de dommage ou de blessure.
- (e) Les *réclamations* et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit. Le jury peut recueillir des témoignages de toute façon qu'il considère appropriée et peut communiquer sa décision oralement.
- (f) Un bateau n'a pas droit à réparation au motif d'un dommage ou blessure causé par un autre bateau de son équipe.
- (g) Lorsqu'un bateau fourni subit une avarie, la règle D5 s'applique.

D1.3 Pénalités

- (a) La règle 44.1 est modifiée comme suit :

Un bateau qui, pendant qu'il est *en course*, est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2, ou la règle 31 ou 42, peut effectuer une pénalité d'un tour. Cependant, s'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 de pénalité pour son infraction à la règle 31.
- (b) Un bateau peut accepter une pénalité en abandonnant, auquel cas il doit en informer le comité de course dès que possible, et 6 points doivent être ajoutés à son score.
- (c) Il ne doit pas y avoir de pénalité pour infraction à une règle du chapitre 2 lorsque l'incident est entre bateaux de la même équipe et qu'il n'y a pas de contact.

D2 COURSES JUGÉES SUR L'EAU

D2.1 Quand la règle D2 s'applique

La règle D2 s'applique aux courses jugées sur l'eau. Les courses devant être jugées sur l'eau doivent être identifiées soit dans les instructions de course, soit par l'envoi du pavillon U au plus tard avec le signal d'avertissement.

ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

D2.2 Réclamations des bateaux

Quand un bateau réclame selon une règle du chapitre 2 ou selon la règle 31 ou 42 pour un incident dans la zone de course, il n'a pas droit à une instruction et ce qui suit s'applique :

- (a) Il doit héler « Protest » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation.
- (b) Du temps doit être donné aux bateaux pour répondre. Un bateau impliqué dans un incident peut répondre en effectuant rapidement la pénalité correspondante ou en indiquant clairement qu'il va le faire dès que possible.
- (c) Si aucun bateau n'effectue de pénalité, un umpire doit décider si l'un des bateaux doit être pénalisé.
- (d) Si plus d'un bateau a enfreint une règle et n'a pas été exonéré, un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas effectué la pénalité correspondante.
- (e) Un umpire doit signaler sa décision conformément à la règle D2.4.
- (f) Un bateau pénalisé par un umpire doit effectuer une pénalité de deux tours.

D2.3 Pénalités à l'initiative d'un umpire

Un umpire peut pénaliser un bateau sans *réclamation* d'un autre bateau, ou rapporter l'incident au comité de course, ou les deux, lorsque le bateau

- (a) enfreint la règle 31 ou 42 et n'effectue pas de pénalité ;
- (b) enfreint une règle du chapitre 2 et entre en contact avec un autre bateau de son équipe ou avec un bateau d'une autre course, et qu'aucun bateau n'effectue de pénalité ;
- (c) enfreint une *règle* et que son équipe gagne un avantage bien que lui, ou un bateau de son équipe, effectue une pénalité ;
- (d) enfreint la règle 14 et qu'il y a dommage ou blessure ;
- (e) indique clairement qu'il va effectuer une pénalité d'un tour, puis manque à le faire ;
- (f) manque à effectuer une pénalité imposée par un umpire ;
- (g) commet une violation à la sportivité.

L'umpire doit signaler sa décision selon la règle D2.4. Un bateau pénalisé par un umpire doit effectuer une pénalité de deux tours sauf que, si l'umpire annonce un nombre de tours, le bateau doit effectuer ce nombre de pénalités d'un tour.

D2.4 Signaux d'un umpire

Un umpire doit signaler une décision par un signal sonore long et l'envoi d'un pavillon de la façon suivante :

- (a) Pour l'absence de pénalité, un pavillon vert et blanc.
- (b) Pour pénaliser un ou plusieurs bateaux, un pavillon rouge. L'umpire doit héler ou faire signe pour identifier chaque bateau pénalisé.

ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (c) Pour rapporter l'incident au jury, un pavillon noir et blanc.

D2.5 Procédure de réclamation à deux pavillons

Cette règle ne s'applique que si les instructions de course le précisent ; elle remplace alors la règle D2.2.

Quand un bateau réclame selon une règle du chapitre 2 ou selon la règle 31 ou 42 pour un incident dans la zone de course, il n'a pas droit à une instruction et ce qui suit s'applique :

- (a) Il doit hélér « Protest » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation.
- (b) Du temps doit être donné aux bateaux pour répondre. Un bateau impliqué dans un incident peut répondre en effectuant rapidement la pénalité correspondante ou en indiquant clairement qu'il va le faire dès que possible.
- (c) Si le bateau réclamé manque à répondre, le bateau réclamant peut demander une décision en arborant ostensiblement un pavillon jaune et en hélant « Umpire ».
- (d) Un umpire doit décider si l'un des bateaux doit être pénalisé.
- (e) Un umpire doit signaler sa décision conformément à la règle D2.4.
- (f) Si un bateau hèle pour obtenir la décision d'un umpire sans satisfaire à la procédure de réclamation, l'umpire doit montrer le signal « pas de pénalité ».
- (g) un bateau pénalisé par un umpire doit effectuer une pénalité de deux tours.

D2.6 Courses avec jugement sur l'eau limité

Cette règle ne s'applique que si les instructions de course le précisent ; elle modifie alors les règles D2.2 et D2.5.

Lorsqu'un bateau réclame et qu'aucune décision n'est signalée ou qu'un umpire montre le pavillon jaune avec un signal sonore long indiquant qu'il n'a pas de faits suffisants pour prendre une décision, le bateau réclamant a droit à une instruction.

D2.7 Limitations sur d'autres procédures

Une décision, action ou l'absence d'action d'un umpire ne doit pas être :

- (a) motif à réparation ;
- (b) soumise à appel selon la règle 70, ou
- (c) motif à *annulation* d'une course après son départ.

Le jury peut décider d'envisager d'accorder réparation quand il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

D3 CLASSEMENT D'UNE COURSE

- D3.1 (a) Chaque bateau qui *fin*it une course doit recevoir le nombre de points égal à sa place d'arrivée. Tous les autres bateaux doivent recevoir le nombre de points égal au nombre de bateaux admis à *courir*.

ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (b) Lorsqu'un bateau est classé OCS, 10 points doivent être ajoutés à son score, sauf s'il a abandonné dès que possible après le signal de départ.
- (c) Lorsqu'un bateau manque à effectuer une pénalité imposée par un umpire sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit recevoir les points de la dernière place et les autres scores doivent être rectifiés en conséquence.
- (d) Quand le jury décide qu'un bateau qui est *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* et n'est pas exonéré,
 - (1) si le bateau n'a pas effectué de pénalité, 6 points doivent être ajoutés à son score ;
 - (2) si l'équipe du bateau a obtenu un avantage malgré une pénalité effectuée ou infligée, le score du bateau peut être augmenté ;
 - (3) quand le bateau a enfreint la règle 1 ou 2, la règle 14 quand il a causé un dommage ou une blessure, ou une *règle* quand il n'est pas *en course*, la moitié ou plus des victoires peut être retirée à son équipe, ou on peut ne pas imposer de pénalité. Les victoires retirées ne seront attribuées à aucune autre équipe.

D3.2 Quand tous les bateaux d'une même équipe ont *fini*, abandonné ou manqué à *prendre le départ*, les bateaux de l'autre équipe *en course* à ce moment-là doivent recevoir les points qui leur auraient été attribués s'ils avaient *fini*.

D3.3 L'équipe avec le plus petit total de points gagne la course. Si les totaux sont égaux, l'équipe n'ayant pas de première place gagne.

D4 CLASSEMENT D'UNE SÉRIE

D4.1 Terminologie

Dans une série de round-robin, les équipes sont réparties dans un ou plusieurs groupes pour naviguer contre toutes les autres équipes de leur groupe une ou plusieurs fois. Dans une série éliminatoire, les équipes se rencontrent en matches ; un match est une ou plusieurs courses entre deux équipes.

D4.2 Terminer une série

- (a) Le comité de course peut terminer une série à n'importe quel moment raisonnable, en tenant compte des équipes, de la météorologie, des contraintes de temps et autre facteurs pertinents.
- (b) Lorsqu'une série de round-robin est terminée, tout round-robin de la série dans lequel 80% ou plus du programme complet des courses a été validé doit être compté comme validé ; si moins de courses ont été courues, le round-robin doit être retiré des résultats, mais peut être utilisé pour départager des égalités.

D4.3 Classement d'une série round-robin

Dans une série round-robin, les équipes doivent être classées dans l'ordre du nombre de victoires, la première ayant le nombre le plus élevé. Si les équipes dans un groupe round-robin n'ont pas validé un nombre égal de courses, elles doivent être classées dans l'ordre du pourcentage de courses gagnées, le plus grand nombre en premier.

ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

D4.4 Égalités dans une série de round-robin validée

Les égalités dans une série de round-robin validée doivent être départagées en utilisant uniquement les résultats de la série, dans l'ordre,

- (a) le plus grand nombre de courses gagnées dans toutes les courses pour les équipes à égalité ;
- (b) le plus petit total de points marqués dans toutes les courses entre les équipes à égalité ;
- (c) si deux équipes restent à égalité, l'équipe vainqueur de la dernière course ;
- (d) la moyenne la plus basse des points marqués dans toutes les courses contre des adversaires communs ;
- (e) une course décisive si possible, sinon un tirage au sort.

Si une égalité est partiellement départagée par l'un des moyens ci-dessus, les égalités restantes doivent être départagées en recommençant à la règle D4.4(a).

D4.5 Égalités dans une série de round-robin non validée

Si une série de round-robin n'est pas validée, les équipes doivent être classées en fonction des résultats de tous les round-robins validés dans la série. Les égalités doivent être départagées chaque fois que possible en utilisant les résultats des courses entre les équipes à égalité dans le round-robin non validé. Les autres égalités doivent être départagées selon la règle D4.4.

D4.6 Classement d'une série éliminatoire

Le vainqueur d'un match est la première équipe à marquer le nombre de victoires stipulé dans les instructions de course.

D4.7 Série éliminatoire non validée

Si un match dans une série éliminatoire n'est pas validé (y compris 0-0), le résultat du match doit être calculé en utilisant, dans l'ordre,

- (a) le plus grand nombre de courses gagnées dans le match non validé ;
- (b) le plus grand nombre de courses gagnées dans toutes les courses de l'épreuve entre les équipes ;
- (c) la meilleure place dans la série de round-robin la plus récente, en appliquant D4.4(a) si nécessaire ;
- (d) le vainqueur de la course la plus récente entre les équipes.

Si cette règle ne suffit pas à déterminer un résultat, la série doit être à égalité, sauf si les instructions de course proposent quelque autre résultat.

D5 AVARIES QUAND LES BATEAUX SONT FOURNIS PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

D5.1 La règle D5 s'applique lorsque les bateaux sont fournis par l'autorité organisatrice.

ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- D5.2** Lorsqu'un bateau est victime d'une avarie dans la zone de course, il peut demander une modification de score en envoyant un pavillon rouge à la première occasion raisonnable après l'avarie, jusqu'à ce que le comité de course ou un umpire ait accusé réception. Si possible, il doit continuer à *courir*.
- D5.3** Le comité de course doit décider de la demande de modification de score selon les règles D5.4 et D5.5. Il peut recueillir des témoignages de toute manière qu'il estime appropriée, et peut communiquer sa décision oralement.
- D5.4** Quand le comité de course décide que la place d'arrivée de l'équipe a été aggravée de façon significative, que l'avarie n'était pas de la faute de l'équipage, et que dans les mêmes circonstances un équipage raisonnablement compétent n'aurait pas pu éviter l'avarie, il doit prendre une décision aussi équitable que possible. Cela peut être d'*annuler* et de recourir la course, ou, si la place d'arrivée du bateau était prévisible, de lui attribuer les points pour cette place. En cas de doute sur la place d'un bateau au moment de l'avarie, le doute doit être levé en sa défaveur.
- D5.5** Une avarie causée par un équipement fourni défectueux ou par une infraction à une *règle* commise par un adversaire, ne doit normalement pas être considérée comme étant de la faute de l'équipage, mais une avarie causée par un maniement négligent, un chavirage, ou une infraction commise par un bateau de la même équipe, doit l'être. En cas de doute, on doit présumer que l'équipage n'a pas commis de faute.

RÈGLES DE COURSE VOILE RADIOCOMMANDÉE

Les courses pour la voile radiocommandée doivent être courues selon Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

E1 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS, TERMINOLOGIE ET LES RÈGLES DES CHAPITRES 1, 2 ET 7

E1.1 Définitions

Ajouter à la définition de *Partie intéressée* : « mais pas un concurrent quand il agit comme observateur ».

Dans la définition de *Zone* la distance est changée en quatre longueurs.

Ajouter une nouvelle définition :

Désemparé Un bateau est *désemparé* lorsqu'il est incapable de continuer dans la flotte.

E1.2 Terminologie

Le paragraphe Terminologie de l'Introduction est modifié comme suit :

- (a) « Bateau » signifie un voilier qui est contrôlé par des signaux radio et qui n'a pas d'équipage. Cependant, dans les règles du chapitre 1 et du chapitre 5, la règle E6 et les définitions *Partie* et *Réclamation*, « bateau » inclut le concurrent qui le contrôle.
- (b) « Concurrent » signifie la personne qui contrôle un bateau en utilisant des signaux radio.
- (c) Dans les règles de course, mais pas dans leurs annexes, remplacer le nom « course » par « flotte ». Dans l'annexe E, une course consiste en une ou plusieurs flottes et est validée quand la dernière flotte de cette course est validée.

E1.3 Règles des chapitres 1, 2 et 7

- (a) La règle 1.2 est supprimée.
- (b) Dans la règle 20, les appels à la voix et les réponses doivent être faits par le concurrent contrôlant le bateau.
- (c) La règle 23 est modifiée comme suit : « Si possible, un bateau doit éviter un bateau qui est *désemparé* ».
- (d) La règle 90.2(c) est modifiée comme suit :

Les modifications aux instructions de course peuvent être communiquées oralement à tous les concurrents concernés, avant le signal d'avertissement de la course ou flotte concernée. Si approprié, ces modifications doivent être confirmées par écrit.

E2 RÈGLES SUPPLÉMENTAIRES EN COURSE

La règle E2 s'applique uniquement lorsque les bateaux sont en course.

E2.1 Exigences des appels à la voix

ANNEXE E / RÈGLES DE COURSE VOILE RADIOCOMMANDÉE

- (a) Un appel à la voix doit être fait de sorte que l'on peut raisonnablement attendre des concurrents auxquels il s'adresse qu'ils l'entendent.
- (b) Le numéro de voile d'un bateau doit être épilé par chiffre : par exemple « un cinq » et non « quinze ».

E2.2 Donner conseil

Un concurrent ne doit pas donner de conseil tactique ou stratégique à un concurrent contrôlant un bateau qui est *en course*.

E2.3 Bateau hors de contrôle radio

Un concurrent qui perd le contrôle radio de son bateau doit rapidement héler et répéter « (le numéro de voile du bateau) hors de contrôle » et le bateau doit abandonner.

E2.4 Antennes d'émetteur

Si une antenne d'émetteur est supérieure à 200 mm lorsque déployée, son extrémité doit être correctement protégée.

E2.5 Interférence radio

La transmission de signaux radio qui créent des interférences avec la réception radio des autres bateaux est interdite. Un concurrent qui a enfreint cette règle ne doit pas *courir* à nouveau tant que le comité de course ne l'y a pas autorisé.

E3 DIRECTION D'UNE COURSE

E3.1 Zone de contrôle

Les instructions de course peuvent préciser une zone de contrôle ; si non précisé, il n'y a pas de restriction. Les concurrents doivent rester dans cette zone lorsqu'ils contrôlent des bateaux *en course*, sauf brièvement pour prendre puis lâcher le bateau ou le remettre à l'eau.

E3.2 Zone de mise à l'eau

Les instructions de course peuvent préciser une zone de mise à l'eau ; si non précisé, il n'y a pas de restriction.

E3.3 Tableau de parcours

Les instructions de course peuvent exiger que le parcours soit affiché sur un tableau et, si c'est le cas, ce tableau doit être situé près de ou à l'intérieur de la zone de contrôle.

E3.4 Départ et arrivée

- (a) La règle 26 est modifiée comme suit :

Les départs d'une flotte doivent être donnés en faisant les signaux d'avertissement, préparatoire et de départ à intervalles d'une minute. Pendant la minute précédant le signal de départ, des signaux à la voix supplémentaires doivent être faits à intervalles de dix secondes, et pendant les dix dernières secondes à intervalles d'une seconde. Chaque signal doit être compté à partir du début de son signal sonore.

- (b) Les lignes de départ et d'arrivée doivent être entre les côtés parcours des marques de départ et d'arrivée.

ANNEXE E / RÈGLES DE COURSE VOILE RADIOCOMMANDÉE

E3.5 Rappel individuel

La règle 29.1 est modifiée comme suit :

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque du bateau se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou quand il doit satisfaire à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement héler « Rappel (numéros de voile)» et répéter l'appel lorsqu'approprié.

E3.6 Rappel général

La règle 29.2 est modifiée comme suit :

Quand, au signal de départ, le comité de course est dans l'incapacité d'identifier les bateaux qui sont du côté parcouru de la ligne de départ ou ceux auxquels s'applique la règle 30, ou quand il y a eu une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut héler et répéter si approprié « Rappel général » et faire deux signaux sonores forts. Le signal préparatoire pour un nouveau départ sera normalement fait peu après.

E3.7 Règle du Pavillon Noir

Lorsque le comité de course informe un bateau qu'il a enfreint la règle 30.3, le bateau doit immédiatement quitter la zone de course.

E3.8 Autres modifications aux règles du chapitre 3

- (a) Les règles 30.2 et 33 sont supprimées.
- (b) Tous les signaux du comité de course doivent être donnés oralement ou au moyen d'autres signaux sonores. Sauf si spécifié dans les instructions de course, aucun signal visuel n'est requis.
- (c) Les parcours ne doivent pas être réduits.
- (d) La règle 32.1(b) est modifiée comme suit : « à cause du mauvais temps ou des orages, ».

E4 RÈGLES DU CHAPITRE 4

E4.1 Règles du chapitre 4 supprimées

Les règles 40, 43, 44.3, 45, 47, 48, 49, 50, 52 et 54 sont supprimées.

E4.2 Aide extérieure

La règle 41 est modifiée comme suit :

Un bateau ou le concurrent le contrôlant ne doit pas recevoir d'aide de quelque source extérieure que ce soit, sauf

- (1) quand le concurrent est malade, blessé ou en danger ;
- (2) quand sa coque, son gréement ou ses appendices sont enchevêtrés avec un autre bateau, de l'aide de cet autre concurrent ;
- (3) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les concurrents.

E4.3 Effectuer une pénalité

Un bateau peut effectuer une pénalité d'un tour quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 ou la règle 31, pendant un incident alors qu'il est *en course*.

ANNEXE E / RÈGLES DE COURSE VOILE RADIOCOMMANDÉE

Cependant,

- (a) 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 ;
- (b) si le bateau, bien qu'ayant effectué une pénalité, a obtenu un avantage significatif dans la flotte ou la course grâce à son infraction, sa pénalité doit être une pénalité supplémentaire d'un tour ;
- (c) si le bateau a causé un dommage sérieux ou si suite à une infraction à une règle du chapitre 2 il a **désemparé** et causé l'abandon d'un autre bateau, sa pénalité doit être l'abandon.

E4.4 Personne responsable

La règle 46 est modifiée comme suit : « le membre ou l'organisation qui a inscrit le bateau doit désigner le concurrent. Voir la règle 75 ».

E5 COURSES AVEC OBSERVATEURS ET UMPIRES

E5.1 Observateurs

- (a) Le comité de course peut désigner des observateurs qui peuvent être des concurrents.
- (b) Les observateurs doivent héler le numéro de voile des bateaux qui touchent une *marque* ou un autre bateau, et doivent répéter l'appel si approprié.
- (c) A la fin de la flotte, les observateurs doivent faire un rapport au comité de course de tous les incidents non résolus, et de tout manquement à effectuer le parcours tel que requis par la règle 28.

E5.2 Courses avec umpires

L'Addendum Q de l'Association Internationale de Voile Radiocommandée doit s'appliquer aux courses avec umpires. Les courses avec umpires doivent être précisées dans les instructions de course, ou oralement avant le signal d'avertissement.

Note : l'addendum est disponible sur le site : radiosailing.org et ffvoile.org

E5.3 Règles pour les observateurs et les umpires

Les observateurs et les umpires doivent se tenir dans la zone de contrôle. Ils ne doivent pas utiliser d'aide ou de dispositif qui leur donne un avantage visuel sur les concurrents.

E6 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION

E6.1 Droit de réclamer

La règle 60.1 est modifiée comme suit :

Un bateau peut

- (a) réclamer contre un autre bateau, mais pas pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 à moins qu'il ait été programmé dans la flotte en question, ou
- (b) demander réparation.

ANNEXE E / RÈGLES DE COURSE VOILE RADIOCOMMANDÉE

Cependant, un bateau ou un concurrent ne peut pas réclamer pour une infraction supposée aux règles E2 ou E3.7.

E6.2 Réclamation pour infraction à une règle par un concurrent

Quand un comité de course ou un jury apprend qu'un concurrent est susceptible d'avoir enfreint une *règle*, il peut réclamer contre le bateau contrôlé par ce concurrent.

E6.3 Informer le réclamé

La règle 61.1(a) est modifiée comme suit :

Un bateau ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa réclamation concerne un incident, dans la zone de course, dans lequel il était impliqué ou qu'il a vu, il doit héler deux fois « (son propre numéro de voile) proteste (le numéro de voile de l'autre bateau) ».

E6.4 Informer le comité de course

Un bateau ayant l'intention de réclamer ou de demander réparation pour un incident dans la zone de course ou la zone de contrôle doit informer le président du comité de course dès que raisonnablement possible après avoir *fini* ou abandonné.

E6.5 Temps limites

Une *réclamation*, demande de réparation ou une demande de réouverture doit être déposée auprès du président du comité de course pas plus de dix minutes après que le dernier bateau de la flotte a *fini*, ou après l'incident en question, selon lequel est le plus tardif.

E6.6 Réparation

Ajouter à la règle 62.1 :

- (e) interférence radio extérieure reconnue par le comité de course,
ou
- (f) en devenant *désemparé* et donc en abandonnant à cause de l'action d'un bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui avait l'obligation de se maintenir à l'écart.

E6.7 Droit d'être présent

Dans la règle 63.3(a), « les représentants des bateaux doivent avoir été à bord » est remplacé par « le représentant de chaque bateau doit être le concurrent qui le contrôlait ».

E6.8 Recueillir les dépositions et établir les faits

Ajouter à la règle 63.6 :

Quand la *réclamation* concerne une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4, tout témoin devra avoir été dans la zone de contrôle au moment de l'incident. Si le témoin est un concurrent qui n'officiait pas en tant qu'observateur, il devra également avoir été programmé dans la flotte en question.

E6.9 Décisions de réparation

Ajouter à la règle 64.2 :

ANNEXE E / RÈGLES DE COURSE VOILE RADIOCOMMANDÉE

Si un bateau obtient réparation parce qu'il a subi des dommages, sa réparation doit comprendre un délai raisonnable, mais pas plus de 30 minutes, pour effectuer les réparations avant sa flotte suivante.

E7 PÉNALITÉS

Quand un jury décide qu'un bateau qui est *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* autre qu'une règle du chapitre 2, 3 ou 4, il doit soit

- (a) le disqualifier ou ajouter un quelconque nombre de points (y compris zéro et des fractions de points) à son score. La pénalité doit si possible être appliquée à la flotte ou course dans laquelle la *règle* a été enfreinte, sinon elle doit être appliquée à la prochaine flotte ou course de ce bateau. Quand on ajoute des points, les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; ou
- (b) exiger qu'il effectue un ou plusieurs tours de pénalité aussitôt que possible après que le signal de départ de sa prochaine course ait été donné, sans être par la suite rappelée ou *annulée*.

Cependant, si le bateau a enfreint une règle de l'Annexe G ou la règle E8, le jury doit agir selon la règle G4.

E8 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G, IDENTIFICATION SUR LES VOILES

- (a) Le premier paragraphe de la règle G1.1 est modifié comme suit :

Chaque bateau d'une classe administrée ou reconnue par l'Association Internationale de Voile Radiocommandée doit arborer un numéro de voile des deux côtés de chaque voile. L'emblème de classe et les lettres de nationalité doivent être portés sur les grand-voiles comme précisé dans les règles G1.1(a), G1.1(b), E8(d) et E8(e).

- (b) La règle G1.1(c) est modifiée comme suit :

- (1) Un numéro de voile, qui doit être les deux derniers chiffres du numéro d'enregistrement du bateau ou du numéro personnel du concurrent, attribué par l'autorité compétente concernée.

- (2) Si possible, un espace doit être laissé devant le numéro de voile pour un préfixe numérique.

- (3) Quand le numéro de voile est dans la fourchette « 00 » à « 09 », l'initiale « 0 » doit être supprimée, et le chiffre restant doit être positionné de façon à laisser un espace pour à la fois un préfixe et un suffixe.

- (4) « 0 » ne doit pas être utilisé comme préfixe.

- (5) S'il existe un conflit entre des numéros de voile, ou qu'un numéro de voile est susceptible d'être mal lu, le comité de course peut exiger que les numéros de voile d'un ou plusieurs bateaux soient modifiés par une alternative numérique.

- (6) Tout numéro de voile modifié doit devenir le numéro de voile pour l'épreuve.

- (c) La phrase après la règle G1.1(c) est supprimée.

ANNEXE E / RÈGLES DE COURSE VOILE RADIOCOMMANDÉE

- (d) La règle G1.2(b) est modifiée comme suit :

La hauteur des caractères et la distance entre eux du même côté et sur les côtés opposés de la voile doivent être les suivantes :

	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
Emblème de classe :		
Sauf quand positionnés dos à dos, distance la plus courte entre l'emblème sur les côtés opposés de la voile	20 mm	
Numéros de voile :		
Hauteur des caractères	100 mm	110 mm
Distance la plus courte entre des caractères attenants du même côté de la voile	20 mm	30 mm
Distance la plus courte entre des numéros de voile sur les côtés opposés de la voile et entre les numéros de voile et une autre identification	60 mm	
Lettres de nationalité :		
Hauteur des caractères	60 mm	70 mm
Distance la plus courte entre des caractères attenants du même côté de la voile	13 mm	23 mm
Distance la plus courte entre les lettres de nationalité sur les côtés opposés de la voile	40 mm	

- (e) La règle G1.3(e) est modifiée comme suit :

- (1) L'emblème de classe peut être positionné dos à dos sur les côtés opposés de la voile quand le dessin coïncide. Sinon, l'emblème de classe, les numéros de voile et les lettres de nationalité doivent être positionnés à différentes hauteurs, ceux du côté tribord au-dessus.
 - (2) Sur une grand-voile, les numéros de voile doivent être positionnés au-dessus des lettres de nationalité et sous l'emblème de classe.
 - (3) Les numéros de voile doivent être positionnés, sur une grand-voile, au-dessus d'une ligne perpendiculaire au guindant passant par le point de quart de chute.
- (f) Quand la taille d'une voile est telle qu'il est impossible de respecter la règle E8(b), les dimensions minimales de la règle E8(d) ou les exigences de position de la règle E8(e)(3), des exceptions sont autorisées dans l'ordre de priorité suivant :
- (1) omission des lettres de nationalité ;
 - (2) position des numéros de voile de la grand-voile plus basse que la ligne perpendiculaire au guindant passant par le point de quart de chute ;
 - (3) réduction de la distance la plus courte entre les numéros de voile sur les côtés opposés de la voile, à condition que la plus courte distance ne soit pas inférieure à 20 mm ;
 - (4) réduction de la hauteur des numéros de voile.

RÈGLES DE COURSE POUR LES KITEBOARDS

Les compétitions de kiteboard doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Le terme « bateau » utilisé partout ailleurs dans les règles de course signifie « kiteboard » ou « bateau » selon le cas.

Note : Les règles pour les autres formats de compétition de kiteboard (comme le Kitecross, le Slalom, le Boarder X) ou les autres compétitions de kiteboard (comme le Free-style, les Vagues, la Vitesse) ne sont pas incluses dans cette annexe. Les versions en vigueur de ces règles peuvent être trouvées sur le site internet de l'ISAF.

MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS

Les définitions *Finir*, *Se maintenir à l'écart*, *Au vent* et *Sous le vent*, *Place à la marque*, *Obstacle*, *Départ*, et *Bord*, *Tribord* ou *Bâbord* sont modifiées comme suit :

Bord, tribord ou bâbord Un kiteboard est sur le *bord*, *tribord* ou *bâbord*, correspondant à la main du concurrent qui serait en avant si le concurrent était en position de navigation normale (hanches dans l'axe du flotteur avec les deux mains sur la barre de contrôle et les bras non croisés). Un kiteboard est *tribord* quand la main droite du concurrent est en avant et il est *bâbord* quand la main gauche du concurrent est en avant.

Finir Un kiteboard *finit* lorsque, alors que le concurrent est en contact avec le flotteur, une partie quelconque de son flotteur, ou le concurrent en position normale, coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il

- (a) effectue une pénalité selon la règle 44.2,
- (b) corrige une erreur commise sur la ligne conformément à la règle 28.2, ou
- (c) continue d'effectuer le parcours.

Obstacle Un objet qu'un kiteboard ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant de 10 mètres. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté et une zone ainsi définie dans les instructions de course sont aussi des *obstacles*. Cependant, un kiteboard *en course* n'est pas un *obstacle* pour les autres kiteboards à moins qu'ils ne soient obligés de s'en *maintenir à l'écart* ou, si la règle 23 s'applique, de l'éviter. Un navire qui fait route, y compris un kiteboard *en course*, n'est jamais un *obstacle* continu.

Place à la marque La *place à la marque* pour un kiteboard est la *place* pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque*. Cependant, la *place à la marque* pour un kiteboard n'inclut pas la *place* pour virer, sauf si le kiteboard est *engagé* à l'intérieur et *au vent* du kiteboard tenu de lui donner la *place à la marque* et qu'il *parerait* la *marque* après son virement.

Prendre le départ Un kiteboard *prend le départ* quand, son flotteur et le concurrent ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et ayant satisfait à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de son flotteur, ou le concurrent coupe la ligne de départ en direction de la première *marque*.

Se maintenir à l'écart Un kiteboard *se maintient à l'écart* d'un kiteboard prioritaire

- (a) si le kiteboard prioritaire peut suivre sa route sans avoir à faire de manœuvre d'évitement et,

ANNEXE F / RÈGLES DE COURSE POUR LES KITEBOARDS

- (b) quand les kiteboards sont *engagés*, si le kiteboard prioritaire peut également, sans immédiatement entrer en contact, modifier sa route dans les deux directions ou son aile dans quelque direction que ce soit.

Sous le vent et au vent Le côté *sous le vent* d'un kiteboard est le côté le plus éloigné du vent, ou lorsqu'il est bout au vent, était le plus éloigné du vent. Cependant, lorsqu'il navigue sur la fausse panne ou plein vent arrière, son côté *sous le vent* est le côté sur lequel il porte son aile. L'autre côté est son côté *au vent*. Quand deux kiteboards sur le même *bord* sont *engagés*, celui dont le flotteur est du côté *sous le vent* du flotteur de l'autre est le kiteboard *sous le vent*. L'autre est le kiteboard *au vent*.

La définition de *Zone* est supprimée.

Ajouter les définitions suivantes :

Chaviré Un kiteboard est *chaviré* si

- (a) son aile est dans l'eau,
(b) ses lignes sont emmêlées avec les lignes d'un autre kiteboard, ou
(c) le concurrent est, clairement accidentellement et pour un temps significatif,
(1) tombé dans l'eau ou
(2) accidentellement séparé du flotteur.

Faire un loop Une aile *fait un loop* lorsqu'elle fait une seule boucle ou un cycle de boucles répétées, dans le sens ou à l'inverse du sens des aiguilles d'une montre, ou en alternant les deux.

Sauter Un kiteboard *saute* quand son flotteur, ses appendices et le concurrent sont hors de l'eau.

Sur le point de contourner ou passer Un kiteboard est *sur le point de contourner ou passer* une *marque* quand sa *route normale* est de commencer à manœuvrer pour la contourner ou la passer.

F1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 1

[Pas de modification.]

F2 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 2

13 EXCEPTIONS AUX RÈGLES 10, 11 ET 12

La règle 13 est modifiée comme suit :

- 13.1** Quand un kiteboard change de *bord* sur un bord au près, il doit *se maintenir à l'écart* des autres kiteboards jusqu'à ce qu'il se déplace sur une route au plus près. Pendant ce temps, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Si deux kiteboards sont soumis à cette règle en même temps, celui qui est sur le côté bâbord de l'autre ou celui qui est en arrière doit *se maintenir à l'écart*.

ANNEXE F / RÈGLES DE COURSE POUR LES KITEBOARDS

13.2 Si deux kiteboards vent arrière convergent et qu'il n'est pas possible selon les règles 10, 11 et 12 de déterminer lequel est prioritaire,

- (a) s'ils sont *engagés*, celui qui est à tribord de l'autre doit *se maintenir à l'écart*.
- (b) s'ils ne sont pas *engagés*, celui qui est en *route libre derrière* doit *se maintenir à l'écart*.

16 MODIFIER SA ROUTE OU LA POSITION DE L'AILE

La règle 16 est modifiée comme suit :

16.1 Quand un kiteboard prioritaire modifie sa route ou la position de son aile, il doit laisser à l'autre kiteboard la *place* de *se maintenir à l'écart*.

16.2 De plus, quand après son signal de départ, un kiteboard *bâbord se maintient à l'écart* en naviguant pour passer sur l'arrière d'un kiteboard *tribord*, le kiteboard *tribord* ne doit modifier sa route ou la position de son aile si de ce fait le kiteboard *bâbord* est immédiatement contraint de modifier sa route ou la position de son aile pour continuer de *se maintenir à l'écart*.

17 SUR LE MÊME BORD ; ROUTE NORMALE

La règle 17 est supprimée.

18 PLACE À LA MARQUE

La règle 18 est modifiée comme suit :

La première phrase de la règle 18.1 est modifiée comme suit :

La règle 18 commence à s'appliquer entre des kiteboards quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'entre eux est *sur le point de la passer ou de la contourner*. La règle cesse de s'appliquer après que le kiteboard ayant droit à la *place à la marque* a passé la *marque*.

La règle 18.2(b) est modifiée comme suit :

- (b) Si des kiteboards sont *engagés* lorsque le premier d'entre eux est *sur le point de contourner ou de passer la marque*, le kiteboard à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au kiteboard à l'intérieur la *place à la marque*. Si un kiteboard est en *route libre devant* lorsqu'il est *sur le point de passer ou contourner la marque*, le kiteboard en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la *place à la marque*.

La règle 18.2(c) est modifiée comme suit :

- (c) Quand un kiteboard est tenu par la règle 18.2(b) de donner la *place à la marque*, il doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi.

18.3 Virer de bord dans la zone

La règle 18.3 est supprimée.

ANNEXE F / RÈGLES DE COURSE POUR LES KITEBOARDS

18.4 Empanner ou abattre

La règle 18.4 est modifiée comme suit :

Quand un kiteboard prioritaire *engagé* à l'intérieur doit empanner ou abattre à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il empanne ou abatte, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.4 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte.

22 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; SAUTER

La règle 22.3 est modifiée comme suit, et les nouvelles règles 22.4 et 22.5 sont ajoutées :

22.3 Pendant la dernière minute qui précède son signal de départ, un kiteboard qui s'arrête, ralentit de manière significative, ou un kiteboard qui ne progresse plus de manière significative vers l'avant doit *se maintenir à l'écart* de tous les autres sauf s'il est accidentellement *chaviré*.

22.4 Un kiteboard qui *saute* doit *se maintenir à l'écart* d'un kiteboard qui ne le fait pas.

22.5 Au vent arrière, si un kiteboard *fait des loops* avec son aile et que l'autre ne le fait pas, celui qui *fait des loops* avec son aile doit *se maintenir à l'écart* de celui qui ne le fait pas.

23 CHAVIRÉ OU ÉCHOUÉ ; PORTER SECOURS

La règle 23 est modifiée comme suit :

23.1 Si possible, un kiteboard doit éviter un kiteboard *chaviré*, ou qui n'a pas retrouvé le contrôle après avoir *chaviré*, est échoué, ou est en train d'essayer de porter secours à une personne ou un navire en danger.

23.2 Un kiteboard *chaviré* ou échoué ne doit pas gêner un autre kiteboard.

F3 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 3

30 PÉNALITÉS DE DÉPART

Dans la règle 30.3, « numéro de voile » est modifié en « numéro de concurrent ».

31 TOUCHER UNE MARQUE

La règle 31 est supprimée.

F4 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 4

41 AIDE EXTERIEURE

Ajouter les nouvelles règles 41(e) et 41(f) :

- (e) l'aide d'un autre concurrent dans la même course pour aider à redécoller ;
- (f) l'aide pour changer d'équipement, mais seulement sur l'aire de décollage.

ANNEXE F / RÈGLES DE COURSE POUR LES KITEBOARDS

42 PROPULSION

La règle 42 est modifiée comme suit :

Un kiteboard doit être propulsé uniquement par l'action du vent sur l'aile, par l'action de l'eau sur le flotteur et par les actions du concurrent sans assistance. Cependant, le concurrent ne doit pas progresser de façon significative en ramant, nageant ou marchant.

43 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

La règle 43.1(a) est modifiée comme suit :

- (a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids. Cependant, un concurrent peut porter un récipient à boisson devant avoir une capacité d'au moins un litre et ne pesant pas plus d'1,5 kilogramme quand il est plein.

44 PÉNALITÉS AU MOMENT DE L'INCIDENT

La règle 44 est modifiée comme suit :

44.1 Effectuer une pénalité

Un kiteboard peut effectuer une pénalité de rotation de 360° lorsqu'il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 pendant un incident alors qu'il est *en course*. Les instructions de course peuvent spécifier l'utilisation d'autres pénalités. Cependant, si le kiteboard a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction malgré une pénalité effectuée, sa pénalité doit être l'abandon.

44.2 Pénalité de rotation de 360°

Après s'être largement écarté des autres kiteboards aussitôt que possible après l'incident, un kiteboard effectue une pénalité de rotation de 360° en tournant rapidement de 360° avec son flotteur dans l'eau et sans exigence de virement de bord ou d'empannage. Quand un kiteboard effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du côté parcours de la ligne avant de *finir*.

CHAPITRE 4 – RÈGLES SUPPRIMÉES

Les règles 43.2, 44.3, 45, 47, 48.1, 49, 50, 51, 52 et 54 sont supprimées.

F5 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 5

61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

La règle 61.1(a) est modifiée comme suit :

- (a) Un kiteboard qui a l'intention de réclamer doit informer l'autre kiteboard à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident survenu dans la zone de course dans lequel il a été impliqué ou qu'il a vu, il doit héler « Protest ». Il doit également informer le comité de course de son intention de réclamer dès que possible après avoir *fini* ou abandonné.

ANNEXE F / RÈGLES DE COURSE POUR LES KITEBOARDS

62 RÉPARATION

Ajouter une nouvelle règle 62.1(e) :

(e) en *chavirant* à cause de l'action d'un kiteboard enfreignant une règle du chapitre 2.

63 INSTRUCTIONS

Pour une course d'une série éliminatoire permettant à un kiteboard de se qualifier pour une étape ultérieure d'une épreuve, les règles 61.2 et 65.2 sont supprimées et la règle 63.6 est modifiée comme suit :

63.6 Les *réclamations* et les demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit ; elles doivent être faites oralement auprès d'un membre du jury dès que raisonnablement possible après la course. Le jury peut recueillir des témoignages de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.

70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

La règle 70.5(a) est modifiée comme suit :

(a) il soit essentiel de déterminer rapidement le résultat d'une course d'une série éliminatoire qui qualifiera un kiteboard pour courir à un stade ultérieur d'une épreuve.

F6 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 6

[Pas de modification.]

F7 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 7

La dernière phrase de la règle 90.2(c) est modifiée comme suit : « Des instructions orales peuvent être données uniquement si la procédure est spécifiée dans les instructions de course ».

F8 MODIFICATIONS À L'ANNEXE A

A1 NOMBRE DE COURSES ; CLASSEMENTS GÉNÉRAUX

La règle A1 est modifiée comme suit :

Le nombre de courses programmées et le nombre requis de courses à valider pour constituer une série doivent être précisés dans les instructions de course. Si une épreuve inclut plus d'une seule discipline ou format, les instructions de course doivent préciser comment les classements généraux doivent être calculés.

A8 ÉGALITÉS DANS UNE SÉRIE

La règle A8 est modifiée comme suit :

A8.1 S'il y a égalité entre deux kiteboards ou plus dans le score d'une série, elle doit être départagée en faveur du (des) kiteboard(s) avec le meilleur score de course retiré.

ANNEXE F / RÈGLES DE COURSE POUR LES KITEBOARDS

A8.2 Si une égalité persiste entre deux kiteboards ou plus, les scores des kiteboards dans chaque course doivent être listés du meilleur au plus mauvais et à la première différence de point(s), l'égalité doit être départagée en faveur du (des) kiteboard(s) avec le(s) meilleur(s) score(s). Ces scores doivent être utilisés même si certains d'entre eux sont des scores retirés,

A8.3 Si une égalité persiste encore entre deux kiteboards ou plus, ils seront classés dans l'ordre de leurs scores dans la dernière course. Toute égalité restante doit être départagée en utilisant les scores des kiteboards à égalité dans l'avant-dernière course et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées. Ces scores doivent être utilisés même si certains d'entre eux sont des scores retirés.

F9 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G

L'Annexe G est modifiée comme suit :

ANNEXE G – IDENTIFICATION DES CONCURRENTS

G1 Chaque kiteboard doit être identifié comme suit :

- (a) Il doit être fourni à chaque concurrent un dossard qu'il doit porter avec un numéro de course personnel de trois chiffres maximum.
- (b) Les numéros, d'une hauteur minimale de 15 cm, doivent être devant et derrière le dossard.
- (c) Les numéros doivent être en chiffres arabes, tous de la même couleur unie, clairement lisibles et dans une fonte disponible dans le commerce offrant la même lisibilité, ou meilleure, que Helvétique. La couleur des numéros doit contraster avec celle du dossard.

IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Voir la règle 77.

G1 BATEAUX DE CLASSE ISAF

G1.1 Identification

Chaque bateau de classe ISAF doit arborer dans sa grand-voile et, tel que prévu dans les règles G1.3(d) et G1.3(e) pour les lettres et les numéros seulement, dans son spinnaker et sa voile d'avant

- (a) l'emblème identifiant sa classe ;
- (b) dans toutes les épreuves internationales, sauf quand les bateaux sont fournis à tous les concurrents, des lettres de nationalité indiquant son autorité nationale conformément au tableau ci-dessous. Pour les besoins de cette règle, les épreuves internationales sont les épreuves ISAF, les championnats du monde et continentaux, et les épreuves qualifiées d'internationales dans leur avis de course et leurs instructions de course ; et
- (c) un numéro de voile de quatre chiffres maximum attribué par son autorité nationale ou, quand cela est ainsi prescrit par les règles de classe, par l'association de classe. La limitation des quatre chiffres ne s'applique pas aux classes dont l'adhésion à l'ISAF ou la reconnaissance par l'ISAF est antérieure au 1^{er} avril 1997. L'autre possibilité, si cela est autorisé par les règles de classe, est que le propriétaire se voie attribuer, par l'autorité compétente concernée, un numéro de voile personnel qui peut être utilisé pour tous ses bateaux dans cette classe.

Les voiles jaugées avant le 31 mars 1999 doivent être conformes à la règle G1.1 ou aux règles en vigueur au moment où elles ont été jaugées.

Note : une version mise à jour du tableau ci-dessous est disponible sur le site de l'ISAF

LETTRES DE NATIONALITÉ DANS LES VOILES

<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>
Algérie	ALG	Bermudes	BER
Afrique du Sud	RSA	Biélorussie	BLR
Allemagne	GER	Brésil	BRA
Andorre	AND	Bulgarie	BUL
Angola	ANG	Canada	CAN
Antigua	ANT	Chili	CHI
Antilles néerlandaises	AHO	Chypre	CYP
Arabie Saoudite	KSA	Colombie	COL
Argentine	ARG	Corée, RDP	PRK
Arménie	ARM	Corée, République de	KOR
Aruba	ARU	Croatie	CRO
Australie	AUS	Cuba	CUB
Autriche	AUT	Danemark	DEN
Azerbaïdjan	AZE	Djibouti	DJI
Bahamas	BAH	Egypte	EGY
Bahreïn	BRN	Emirats arabes unis	UAE
Barbade	BAR	Equateur	ECU
Belgique	BEL	Espagne	ESP
Bélize	BIZ	Estonie	EST

ANNEXE G / IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Etats-Unis d'Amérique	USA	Nigéria	NGR
Fidji	FIJ	Norvège	NOR
Finlande	FIN	Nouvelle Zélande	NZL
France	FRA	Oman	OMA
Géorgie	GEO	Ouganda	UGA
Grande-Bretagne	GBR	Pakistan	PAK
Grèce	GRE	Palestine	PLE
Grenade	GRN	Panama	PAN
Guam	GUM	Papouasie-Nouvelle-Guinée	PNG
Guatemala	GUA	Paraguay	PAR
Hong Kong	HKG	Pays-Bas	NED
Hongrie	HUN	Pérou	PER
Iles Caïman	CAY	Philippines	PHI
Iles Cook	COK	Pologne	POL
Ile Maurice	MRI	Porto Rico	PUR
Iles Salomon	SOL	Portugal	POR
Iles Vierges américaines	ISV	Qatar	QAT
Iles Vierges britanniques	IVB	R.P. de Chine	CHN
Inde	IND	République dominicaine	DOM
Indonésie	INA	République slovaque	SVK
Irlande	IRL	République tchèque	CZE
Islande	ISL	Roumanie	ROU
Israël	ISR	Russie	RUS
Italie	ITA	Saint-Marin	SMR
Jamaïque	JAM	Sainte-Lucie	LCA
Japon	JPN	Salvador	ESA
Kazakhstan	KAZ	Samoa	SAM
Kenya	KEN	Samoa américaines	ASA
Kosovo	KOS	Sénégal	SEN
Koweït	KUW	Serbie	SRB
Kirghizstan	KGZ	Seychelles	SEY
Lettonie	LAT	Singapour	SIN
Liban	LIB	Slovénie	SLO
Libye	LBA	Soudan	SUD
Liechtenstein	LIE	Sri Lanka	SRI
Lituanie	LTU	Suède	SWE
Luxembourg	LUX	Suisse	SUI
Macédoine (ARY)	MKD	Tahiti	TAH
Madagascar	MAD	Taipei chinois	TPE
Malaisie	MAS	Tanzanie	TAN
Malte	MLT	Thaïlande	THA
Maroc	MAR	Trinité-et-Tobago	TRI
Mexique	MEX	Tunisie	TUN
Micronésie (EF)	FSM	Turquie	TUR
Moldavie	MDA	Ukraine	UKR
Monaco	MON	Uruguay	URU
Monténégro	MNE	Vanuatu	VAN
Mozambique	MOZ	Venezuela	VEN
Myanmar	MYA	Vietnam	VIE
Namibie	NAM	Zimbabwe	ZIM

ANNEXE G / IDENTIFICATION SUR LES VOILES

G1.2 Spécifications

- (a) Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être en lettres capitales et chiffres arabes, clairement lisibles et de la même couleur. Les typographies disponibles dans le commerce offrant une lisibilité équivalente ou meilleure qu'Helvetica sont acceptables.
- (b) La hauteur des caractères et l'espace entre des caractères attenants sur le même côté et sur les côtés opposés de la voile doivent être en rapport à la longueur hors tout du bateau comme indiqué ci-dessous :

<i>Longueur hors tout</i>	<i>Hauteur minimale</i>	<i>Espace minimal entre les caractères et depuis le bord de la voile</i>
Moins de 3,5 m	230 mm	45 mm
3,5 m - 8,5 m	300 mm	60 mm
8,5 m - 11 m	375 mm	75 mm
Plus de 11 m	450 mm	90 mm

G1.3 Position

L'emblème de classe, les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être positionnés comme suit :

- (a) Sauf quand cela est prévu autrement dans les règles G1.3(d) et G1.3(e), l'emblème de classe, les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être, si possible, entièrement au-dessus d'un arc dont le centre est le point de drisse et dont le rayon est égal à 60% de la longueur de la chute. Ils doivent être placés à des hauteurs différentes de chaque côté de la voile, ceux du côté tribord étant au-dessus.
- (b) L'emblème de classe doit être placé au-dessus des lettres de nationalité. Si l'emblème de classe est d'un dessin tel que, quand deux emblèmes placés dos à dos des deux côtés de la voile coïncident, ils peuvent être placés ainsi.
- (c) Les lettres de nationalité doivent être placées au-dessus du numéro de voile.
- (d) Les lettres de nationalité et le numéro de voile doivent être placés sur la face avant d'un spinaker mais peuvent être placés des deux côtés. Ils doivent être entièrement au-dessous d'un arc dont le centre est le point de drisse, et dont le rayon est égal à 40% de la médiane de la bordure et, si possible, entièrement au-dessus d'un arc de rayon égal à 60% de la médiane de la bordure.
- (e) Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être placés des deux côtés d'une voile d'avant dont le point d'écoute peut venir en arrière du mât à 30% ou plus de la longueur de la bordure de la grand-voile. Ils doivent être placés entièrement au-dessous d'un arc dont le centre est le point de drisse, et dont le rayon est égal à la moitié de la longueur du guindant, et si possible, entièrement au-dessus d'un arc de rayon égal à 75% de la longueur du guindant.

ANNEXE G / IDENTIFICATION SUR LES VOILES

G2 AUTRES BATEAUX

Les autres bateaux doivent satisfaire aux règles de leur autorité nationale ou de leur association de classe concernant l'attribution, le port et la taille de l'emblème, des lettres et des numéros. Les dites règles doivent, quand cela est possible, être conformes aux exigences ci-dessus.

G3 BATEAUX LOUÉS OU PRÊTÉS

Quand cela est prescrit dans l'avis de course ou les instructions de course, un bateau loué ou prêté pour une épreuve peut arborer des lettres de nationalité ou un numéro de voile en contradiction avec ses règles de classe.

G4 AVERTISSEMENTS ET PÉNALITÉS

Quand un jury établit qu'un bateau a enfreint une règle de cette annexe, il doit soit l'avertir et lui laisser le temps de se mettre en conformité, soit le pénaliser.

G5 MODIFICATIONS PAR LES RÈGLES DE CLASSE

Les classes ISAF peuvent modifier les règles de cette annexe, à condition que les modifications ont été préalablement approuvées par l'ISAF.

PESÉE DES VÊTEMENTS ET DE L'ÉQUIPEMENT

Voir la règle 43. Cette annexe ne doit pas être modifiée par les instructions de course ou les prescriptions des autorités nationales.

- H1** Les éléments des vêtements et de l'équipement devant être pesés doivent être déposés sur un râtelier. Après avoir été saturés d'eau, les éléments doivent pouvoir s'égoutter librement pendant une minute avant d'être pesés. Le râtelier doit permettre aux éléments de pendre comme sur des cintres, de façon à ce que l'eau s'égoutte librement. Les poches qui comportent des trous de vidange ne pouvant être bouchés doivent être vides, mais les poches ou équipements pouvant retenir l'eau doivent être remplis.
- H2** Quand le poids mesuré dépasse la valeur autorisée, le concurrent peut redéposer les éléments sur le râtelier, et le contrôleur d'équipement ou le jugeur doit de nouveau les faire tremper et les peser. Cette procédure peut être répétée une seconde fois si le poids excède encore la valeur autorisée.
- H3** Un concurrent portant une combinaison sèche peut choisir un autre système de pesée des éléments.
- (a) La combinaison sèche et les éléments vestimentaires et équipement portés par-dessus la combinaison sèche doivent être pesés comme décrit ci-dessus.
 - (b) Les vêtements portés sous la combinaison sèche doivent être pesés tels que portés pendant qu'il est *en course*, sans être égouttés.
 - (c) Les deux poids doivent être additionnés.

AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Voir les règles 89.2(a) et 90.2. Le terme « course » comprend une régata ou autre série de courses.

J1 CONTENU DE L'AVIS DE COURSE

J1.1 L'avis de course doit contenir les informations suivantes :

- (1) le titre, le lieu et les dates de la course et le nom de l'autorité organisatrice ;
- (2) que l'épreuve sera régie par les *règles* telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* ;
- (3) une liste de tous les autres documents qui régiront l'épreuve (par exemple *Les Règles pour l'Équipement des Voiliers*, dans la mesure où elles s'appliquent), indiquant où ou comment chaque document ou une copie de celui-ci peut être consulté ;
- (4) les classes admises à courir, tout système de handicap ou de rating qui sera utilisé et les classes auxquelles il s'appliquera, les conditions d'inscription et toutes restrictions sur les inscriptions ;
- (5) les heures de confirmation d'inscription et des signaux d'avertissement de la course d'entraînement, si elle est programmée, et de la première course et des courses ultérieures si elles sont connues.

J1.2 L'avis de course doit contenir, parmi ce qui suit, tout ce qui s'appliquera et qui pourrait aider les concurrents à décider de participer à l'épreuve ou toute information dont ils auront besoin avant que les instructions de course soient disponibles :

- (1) l'identification de toutes les règles de course qui seront modifiées (voir la règle 86), un résumé de ces modifications, et une phrase indiquant que les modifications apparaîtront en entier dans les instructions de course (de plus, si la règle 86.2 s'applique, inclure la décision de l'ISAF autorisant la modification) ;
- (2) que les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (voir la règle 80 et la Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité) et toute autre information relative à la Régulation 20 ;
- (3) toutes obligations de classification auxquelles certains ou tous les concurrents doivent satisfaire (voir la règle 79 et la Régulation 22 de l'ISAF, Code de Classification des concurrents) ;
- (4) pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, toutes prescriptions nationales qui nécessiteraient une préparation à l'avance (voir la règle 88) ;
- (5) les procédures de préinscription ou d'inscription, y compris les droits à verser et toutes dates de clôture ;
- (6) un formulaire d'inscription, qui doit être signé par le propriétaire du bateau ou son représentant, contenant une phrase telle que « Je m'engage à me soumettre aux *Règles de Course à la Voile* et à toutes autres *règles* qui régissent cette épreuve » ;
- (7) l'inspection des équipements, les procédures de jauge ou les obligations liées aux certificats de jauge ou de handicap ou de rating ;

ANNEXE J / AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

- (8) l'heure et le lieu où les instructions de course seront disponibles ;
- (9) les modifications aux règles de classe, tel qu'autorisé selon la règle 87, avec référence spécifique à chaque règle et en spécifiant la modification ;
- (10) les parcours à effectuer ;
- (11) la pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2, autre que la pénalité de deux tours ;
- (12) la suppression du droit d'appel conformément à la règle 70.5 ;
- (13) le système de classement, s'il est différent du Système de Points a Minima de l'annexe A, le nombre de courses programmées et le nombre minimal de courses qui doivent être validées pour constituer une série ;
- (14) si la règle G3 s'applique pour les bateaux loués ou prêtés ;
- (15) les prix.

J2 CONTENU DES INSTRUCTIONS DE COURSE

J2.1 Les instructions de course doivent contenir les informations suivantes :

- (1) que la course sera régie par les *règles* telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* ;
- (2) une liste de tous les autres documents qui régiront l'épreuve (par exemple *Les Règles pour l'Équipement des Voiliers*, dans la mesure où elles s'appliquent) ;
- (3) le programme des courses, les classes admises à courir et l'heure des signaux d'avertissement pour chaque classe ;
- (4) le(s) parcours à effectuer, ou une liste des *marques* parmi lesquelles le parcours sera établi, et, si nécessaire, comment les parcours seront signalés ;
- (5) les descriptions des *marques*, y compris les *marques* de départ et d'arrivée, en indiquant l'ordre dans lequel les *marques* doivent être passées et le côté requis de chacune, et en identifiant toutes les *marques* à contourner (voir la règle 28.2) ;
- (6) les descriptions des lignes de départ et d'arrivée, des pavillons de classe et de tous signaux particuliers utilisés ;
- (7) le temps limite pour *finir*, s'il y en a un ;
- (8) le système de handicap ou de rating qui doit être utilisé, s'il y en a un, et les classes auxquelles il s'appliquera ;
- (9) le système de classement, si différent du Système de Points a Minima de l'Annexe A, mentionné par une référence à l'annexe A, aux règles de classe ou aux autres *règles* régissant l'épreuve, ou spécifié en totalité. Spécifier le nombre de courses programmées et le nombre minimum de courses qui doivent être validées pour constituer une série.

ANNEXE J / AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

J2.2 Les instructions de course doivent contenir ce qui s'appliquera parmi ce qui suit :

- (1) que les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (voir la règle 80 et la Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité) et toute autre information relative à la Régulation 20 ;
- (2) le remplacement des règles du chapitre 2 par les règles de priorité du *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer* ou autres règles gouvernementales de priorité, l'(les) heure(s) ou le(s) lieu(x) où elles s'appliqueront, et tous signaux nocturnes devant être utilisés par le comité de course ;
- (3) les modifications aux règles de course autorisées par la règle 86, avec référence spécifique à chaque règle et en spécifiant la modification (de plus, si la règle 86.2 s'applique, inclure la décision de l'ISAF autorisant la modification) ;
- (4) les modifications aux prescriptions nationales (voir la règle 88.2) ;
- (5) les prescriptions qui s'appliquent si les bateaux *en course* doivent passer dans les eaux de plusieurs autorités nationales, et quand elles s'appliquent (voir règle 88.1) ;
- (6) quand approprié pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, une copie en anglais des prescriptions nationales qui s'appliqueront ;
- (7) les modifications aux règles de classe, tel qu'autorisé selon la règle 87, avec référence spécifique à chaque règle et en spécifiant la modification ;
- (8) les restrictions contrôlant les modifications apportées aux bateaux quand ils sont fournis par l'autorité organisatrice ;
- (9) la procédure d'inspection de l'équipement ou de jauge ;
- (10) l'(les) emplacement(s) du (des) tableau(x) officiel(s) d'information ;
- (11) la procédure de modification des instructions de course ;
- (12) la procédure pour donner oralement, sur l'eau, les modifications aux instructions de course (voir la règle 90.2(c)) ;
- (13) les exigences de sécurité, telles que les exigences et les signaux concernant les équipements individuels de flottabilité, le pointage sur la zone de départ, les émargements à terre au départ et au retour ;
- (14) les exigences de déclarations ;
- (15) les signaux faits à terre et l'(les) emplacement(s) du(des) mât(s) de pavillons ;
- (16) la zone de course (une carte marine est recommandée) ;
- (17) la longueur approximative du parcours et la longueur approximative des bords de près ;
- (18) la description de toute zone indiquée par le comité de course comme étant un *obstacle* (voir la définition *Obstacle*) ;

ANNEXE J / AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

- (19) le temps limite, s'il y en a un, pour le premier bateau pour *finir* et le temps limite, s'il y en a un, pour les bateaux autres que le premier bateau pour *finir* ;
- (20) les allégences de temps ;
- (21) l'emplacement de la zone de départ et toutes restrictions pour y entrer ;
- (22) toutes procédures ou signaux particuliers pour les rappels individuels ou généraux ;
- (23) les bateaux signalant la position des *marques* ;
- (24) toutes procédures ou signaux particuliers pour changer un bord du parcours (voir la règle 33) ;
- (25) toutes procédures particulières pour réduire le parcours ou pour *finir* un parcours réduit ;
- (26) les restrictions d'utilisation de bateaux d'assistance, de housses sous-marines de protection, de radios, etc. ; d'évacuation des détritrus ; de mise au sec ; et d'assistance extérieure apportée à un bateau qui n'est pas *en course* ;
- (27) la pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2, autre que la pénalité de deux tours ;
- (28) si l'annexe P s'appliquera ;
- (29) quand et en quelles circonstances la propulsion sera autorisée selon la règle 42.3(i) ;
- (30) les temps limites, le lieu des instructions et les procédures spéciales pour les *réclamations*, les demandes de réparation et les demandes de réouverture ;
- (31) si la règle N1.4(b) s'appliquera, le temps limite pour demander une instruction selon cette règle ;
- (32) la suppression du droit d'appel, dans le respect de la règle 70.5 ;
- (33) lorsqu'exigé par la règle 70.3, l'autorité nationale à laquelle les appels et les demandes pourront être envoyés ;
- (34) l'approbation de l'autorité nationale pour la désignation d'un jury international, quand exigé selon la règle 91(b) ;
- (35) les remplacements de concurrents ;
- (36) le nombre minimal de bateaux présents sur la zone de départ pour que le départ d'une course soit donné ;
- (37) où et quand les courses du jour *retardées* ou *annulées* seront recourues ;
- (38) les marées et les courants ;
- (39) les prix ;
- (40) les autres engagements du comité de course et les obligations des bateaux.

GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Ce guide propose un avis de course conçu à l'origine pour les régates de championnats importants pour une ou plusieurs classes. Il sera donc particulièrement utile pour les championnats du monde, continentaux et nationaux et autres épreuves d'égale importance. Il peut être téléchargé sur le site Internet de la FFVoile (www.ffvoile.org) et de l'ISAF (www.sailing.org) en tant que texte de base pour l'établissement d'un avis de course pour toute épreuve particulière.

Ce guide peut également être utile pour d'autres épreuves. Cependant, pour ces épreuves, certains paragraphes seront inutiles ou indésirables. Les autorités organisatrices devraient donc être attentives en faisant leurs choix.

Ce guide se rapporte de près à l'annexe L, Guide pour les Instructions de Course, et à sa version détaillée, Annexe LE, sur le site Internet de l'ISAF, dont l'introduction contient des principes qui s'appliquent également à un avis de course.

Pour utiliser ce guide, revoyez d'abord la règle J1 et décidez des paragraphes qui seront nécessaires. Les paragraphes exigés par la règle J1.1 sont signalés par un astérisque (). Supprimez tous les paragraphes inapplicables ou inutiles. Sélectionnez la version préférée quand il y a un choix. Suivez les indications de la marge gauche pour remplir les espaces signalés par un trait (____) et choisissez la formulation désirée si un choix ou une option est indiqué entre crochets ([...]).*

Après avoir supprimé les paragraphes inutilisés, renumérotez tous les paragraphes dans l'ordre séquentiel. Assurez-vous que les numéros sont corrects quand un paragraphe se réfère à un autre.

Les éléments énumérés ci-dessous, quand ils sont applicables, devraient être distribués avec l'avis de course, mais ne devraient pas être inclus comme paragraphes numérotés dans l'avis.

- 1 *Un formulaire d'inscription, à signer par le propriétaire du bateau ou son représentant contenant une phrase telle que « Je m'engage à me soumettre aux Règles de Course à la Voile et à toutes autres règles qui régissent cette épreuve. »*
- 2 *Pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, les prescriptions nationales applicables en anglais.*
- 3 *La liste des sponsors, si approprié.*
- 4 *Les informations concernant l'hébergement et les campings.*
- 5 *La description des possibilités de repas.*
- 6 *Les membres du comité de course et du jury.*
- 7 *Les exigences spécifiques de mouillage ou de rangement.*
- 8 *Les possibilités de réparation des bateaux et voiles ainsi que les shipchandlers.*
- 9 *La possibilité de location ou de prêt de bateaux et si la règle G3 s'appliquera.*

ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Sur des lignes séparées, insérez le nom complet de la régata, les dates depuis la jauge ou la course d'entraînement jusqu'à la dernière course ou la cérémonie de clôture, le nom de l'autorité organisatrice, la ville et le pays.

AVIS DE COURSE

1 RÈGLES

1.1* La régata sera régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile*.

Utilisez la première phrase si approprié. Insérez le nom. Listez par numéro et titre les prescriptions qui ne s'appliqueront pas (voir la règle 88). Utilisez la seconde phrase si elle s'applique et si des inscriptions d'autres pays sont attendues, et mentionnez les prescriptions pertinentes en entier.

1.2 [Les prescriptions suivantes de l'autorité nationale _____ ne s'appliqueront pas : ____]. [Les prescriptions qui peuvent requérir une préparation à l'avance sont énoncées en totalité ci-dessous.]

(OU)

A utiliser si approprié, mais uniquement si l'autorité nationale du lieu de l'épreuve n'a pas adopté de prescription à la règle 88.

1.2 Aucune prescription nationale ne s'appliquera.

Listez par nom tous les autres documents qui régissent l'épreuve ; par exemple, Les Règles d'Équipement des Voiliers, dans la mesure où elles s'appliquent.

1.3* _____ s'appliqueront.

ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Voir la règle 86. Insérez le(s) numéro(s) de règle(s) et résumez les modifications.

Insérez le(s) numéro(s) de la(des) règle(s) et le nom de la classe. Faites une phrase différente pour les règles de chaque classe.

Voir la Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité. Incluez d'autres informations applicables liées à la Régulation 20.

Voir la Régulation 20 de l'ISAF.

Insérez la (les) classe(s).

Insérez la (les) classe(s) et les conditions d'admissibilité.

Insérez les adresses email et postale, le fax et la date de clôture des inscriptions.

Insérez toutes conditions.

Insérez toutes restrictions.

Insérez toutes exigences.

1.4 La (les) règle(s) de course _____ sera (seront) modifiée(s) comme suit : _____. Les modifications apparaîtront en totalité dans les instructions de course. Les instructions de course peuvent aussi modifier d'autres règles de course.

1.5 Selon la règle 87, la(les) règle(s) _____ des règles de la classe _____ [ne s'appliqueront pas] [est (sont) modifiée(s) comme suit : _____].

1.6 En cas de conflit dans la traduction, le texte anglais prévaudra.

2 PUBLICITÉ

2.1 La publicité des concurrents sera restreinte de la façon suivante : _____.

2.2 Les bateaux [doivent] [peuvent] être tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

3* ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION

3.1 La régata est ouverte à tous les bateaux de la (des) classe(s) _____.
(OU)

3.1 La régata est ouverte à tous les bateaux de la (des) classe(s) _____ qui _____.

3.2 Les bateaux admissibles peuvent s'inscrire en complétant le formulaire joint et en l'envoyant accompagné des frais d'inscription requis, à _____ au plus tard le _____.

3.3 Les inscriptions hors délai seront acceptées sous les conditions suivantes : _____.

3.4 Les restrictions suivantes sur le nombre de bateaux s'appliquent : _____.

4 CLASSIFICATION

Les exigences de classification suivantes s'appliqueront (voir la règle 79) : _____.

ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

5 DROITS A PAYER

Insérez tous les montants des droits requis pour courir.

5.1 Les droits requis sont les suivants :

Classe	Montant
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Insérez les droits optionnels (par exemple pour les animations).

5.2 Autres droits :

6 SÉRIES QUALIFICATIVES ET FINALES

A utiliser uniquement quand une classe est divisée en flottes courant en séries qualificatives et finales.

La régata se déroulera en séries qualificatives et en finales.

7 PROGRAMME

Insérez les jours, date et heures.

7.1* Confirmation d'inscription :

Jour et date _____ de _____ à _____

Insérez les jours, date et heures.

7.2 Jauge et contrôle :

Jour et date _____ de _____ à _____

Modifiez comme vous le souhaitez et insérez les dates et classes. Incluez la course d'entraînement s'il y en a une. Quand la série est constituée de courses qualificatives et de courses finales, spécifiez-le. Le programme peut également être donné en annexe.

7.3* Jours de course :

Date	Classe	Classe
_____	course	course
_____	course	jour de réserve
_____	jour de réserve	course
_____	course	course
_____	course	course

Insérez les classes et les nombres.

7.4 Nombre de courses :

Classe	Nombre	Courses par jour
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Insérez l'heure.

7.5* L'heure prévue pour le signal d'avertissement [de la course d'entraînement] [de la première course] [chaque jour] est _____.

ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

8 JAUGE

Chaque bateau doit produire un certificat valide [de jauge] [de rating].

(OU)

Chaque bateau doit produire un certificat valide [de jauge] [de rating]. En complément, les mesures suivantes [peuvent être] [seront] effectuées : _____.

Énumérez les mesures avec références appropriées aux règles de classe.

9 INSTRUCTIONS DE COURSE

Les instructions de course seront disponibles après le _____ à _____ à _____.

Insérez la date, l'heure et le lieu.

10 LIEU

10.1 L'annexe _____ indique l'emplacement du port de la régate.

Insérez un nombre ou une lettre. Fournissez une carte imprimée avec des instructions d'accès par la route.

10.2 L'annexe _____ indique l'emplacement des zones de course.

Insérez un nombre ou une lettre. Fournissez une carte imprimée ou un schéma.

11 LES PARCOURS

Les parcours à effectuer seront les suivants : _____.

(OU)

Les schémas dans l'annexe _____ montrent les parcours, incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées, et le côté duquel chaque marque doit être laissée. [La longueur approximative du parcours sera _____].

Insérez un nombre ou une lettre. Une façon d'illustrer plusieurs parcours est montrée en addenda A de l'annexe L ou LE. Insérez la longueur du parcours si cela s'applique.

12 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

12.1 Le système de pénalité en points, règle 44.3, s'appliquera. La pénalité sera de _____ places.

Incluez le paragraphe 12.1 seulement quand la pénalité de deux tours ne sera pas utilisée.

(OU)

12.1 Les pénalités sont les suivantes : _____.

Insérez le nombre de places ou décrivez les pénalités.

ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Insérez la (les) classe(s).

A inclure uniquement si le jury est un jury international ou si une autre disposition de la règle 70.5 s'applique.

A inclure uniquement si le Système de Points a Minima de l'Annexe A ne sera pas utilisé. Décrivez le système.

Insérez le nombre.

Insérez les nombres.

Insérez les marquages d'identification. Les lettres de nationalité sont suggérées pour les épreuves internationales.

12.2 Pour la (les) classe(s) _____, la règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

12.3 Les décisions du [jury] [jury international] seront sans appel comme prévu dans la règle 70.5.

13 CLASSEMENT

13.1 Le système de classement est le suivant : _____.

13.2 _____ courses doivent être validées pour constituer une série.

13.3 (a) Quand moins de _____ courses ont été validées, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses.

(b) Quand _____ à _____ courses ont été validées, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses en retirant son plus mauvais score.

(c) Quand _____ courses ou plus ont été validées, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses en retirant ses deux plus mauvais scores.

14 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

Les bateaux accompagnateurs seront identifiés par _____.

15 PLACE AU PORT

Les bateaux doivent rester à la place qui leur a été attribuée dans le [parking à bateau] [port].

16 LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

Les quillards ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régates sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course.

17 ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS-MARINES DE PROTECTION

Les appareils de respiration sous-marine et les housses sous-marines de protection ou leur équivalent ne doivent pas être utilisés à proximité de quillards entre le signal préparatoire de la première course et la fin de la régata.

18 COMMUNICATION RADIO

Sauf en cas d'urgence, un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. Cette restriction s'applique également aux téléphones portables.

Insérez tout autre texte qui s'applique. Décrivez les bandes de communication ou fréquences radio qui seront utilisées ou autorisées.

Si des trophées permanents seront attribués, mentionnez leur nom en entier.

19 PRIX

Des prix seront distribués comme suit : _____.

20 DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques. Voir la règle 4, Décision de courir. L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la régata, aussi bien avant, pendant, qu'après la régata.

Les lois applicables au lieu où se tient l'épreuve peuvent restreindre ces décharges. Toute décharge devrait être rédigée conformément à ces lois.

21 ASSURANCE

Chaque bateau participant doit détenir une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale d'un montant de _____ par incident, ou son équivalent.

Insérez le montant et la devise.

22 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Pour toute information complémentaire veuillez contacter _____.

Insérez les informations nécessaires.

GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Ce guide propose une série d'instructions de course testées, conçues à l'origine pour les régates de championnats importants pour une ou plusieurs classes. Elles seront donc particulièrement utiles pour les championnats du monde, continentaux et nationaux et autres épreuves d'égale importance. Ce guide peut également être utile pour d'autres épreuves ; cependant, pour ces épreuves, certaines de ces instructions seront inutiles ou indésirables. Les comités de course devraient donc être attentifs en faisant leurs choix.

Une version étendue de ce guide, Annexe LE, est disponible sur le site Internet de l'ISAF (www.sailing.org) et de la FFVoile (www.ffvoile.org). Elle contient aussi bien des dispositions applicables aux compétitions multi séries les plus importantes et les plus compliquées, que des variantes de plusieurs des instructions de course recommandées dans cette annexe. Elle sera modifiée de temps en temps, pour refléter les innovations des techniques de direction des courses à mesure de leur développement, et pourra être téléchargée en tant que texte de base pour établir les instructions de course de toute épreuve particulière. L'Annexe L peut aussi être téléchargée à partir du site Internet de l'ISAF et de la FFVoile.

Les principes sur lesquels toutes les instructions de course devraient être fondées sont les suivants :

- 1 Elles devraient inclure seulement deux types d'instructions : les intentions du comité de course et du jury et les obligations des concurrents.*
- 2 Elles ne devraient mentionner que ce qui concerne la course. Les informations concernant les festivités, les attributions des mouillages, etc., devraient être communiquées séparément.*
- 3 Elles ne devraient pas modifier les règles de course sauf si cela est véritablement souhaitable. (Quand elles le font, elles doivent suivre la règle 86 en se référant spécifiquement à la règle étant modifiée et en énonçant la modification.)*
- 4 Elles ne devraient pas répéter ou reformuler les règles de course.*
- 5 Elles ne devraient pas se répéter.*
- 6 Elles devraient être dans l'ordre chronologique ; c'est-à-dire l'ordre dans lequel le concurrent les utilisera.*
- 7 Elles devraient, si possible, utiliser les mots ou les formulations des règles de course.*

Pour utiliser ce guide, revoyez d'abord la règle J2 et décidez quelles instructions seront nécessaires. Les instructions exigées par la règle J2.1 sont signalées par un astérisque (). Supprimez toutes les instructions inapplicables ou inutiles. Sélectionnez la version préférée quand il y a un choix. Suivez les indications de la marge gauche pour remplir les espaces signalés par un trait (_____) et choisissez la formulation désirée si un choix ou une option est indiqué entre crochets ([...]).*

Après avoir supprimé les instructions inutilisées, renumérotez toutes les instructions dans l'ordre séquentiel. Assurez-vous que les numéros sont corrects quand une instruction se réfère à une autre.

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Sur des lignes séparées,
insérez le nom complet de
la régata, les dates depuis
la jauge ou la course
d'entraînement jusqu'à
la dernière course ou la
cérémonie de clôture,
le nom de l'autorité
organisatrice et la ville et
le pays.

INSTRUCTIONS DE COURSE

1 RÈGLES

1.1* La régata sera régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile*.

Utilisez la première phrase si approprié. Insérez le nom. Listez par numéro et titre les prescriptions qui ne s'appliqueront pas (voir la règle 88.2). Utilisez la seconde phrase si elle s'applique et si des inscriptions d'autres autorités nationales sont attendues, et mentionnez les prescriptions en entier. Insérez les prescriptions en anglais si approprié (voir règle 90.2(b)).

1.2 [Les prescriptions suivantes _____ de l'autorité nationale ne s'appliqueront pas : _____.] [Les prescriptions qui s'appliqueront sont énoncées en totalité ci-dessous.]

(OU)

A utiliser si approprié, mais uniquement si l'autorité nationale du lieu de l'épreuve n'a pas adopté de prescription à la règle 88.

1.2 Aucune prescription nationale ne s'appliquera.

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Listez par noms tous les autres documents qui régissent l'épreuve ; par exemple, Les Règles d'Équipement des Voiliers, dans la mesure où elles s'appliquent.

Voir la règle 86. Insérez ici tout(s) numéro(s) de règle(s) et indiquez les modifications, ou, si cette instruction n'est pas utilisée, faites de même dans chaque instruction qui modifie une règle.

Insérez le(s) numéro(s) de la(des) règle(s) et le nom de la classe. Faites une phrase différente pour les règles de chaque classe.

Insérez le(s) lieu(x).

Changez les heures si elles sont différentes.

Insérez le lieu.

Insérez le nombre de minutes.

Insérez le nombre de minutes.

1.3* _____ s'appliqueront.

1.4 La (les) règle(s) de course _____ sera(ont) modifiée(s) comme suit : _____ .

1.5 Selon la règle 87, la(les) règle(s) _____ des règles de la classe _____ [ne s'appliqueront pas] [est (sont) modifiée(s) comme suit : _____] .

1.6 En cas de conflit dans la traduction, le texte anglais prévaudra.

2 AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux concurrents seront affichés sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'information situé(s) _____ .

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée avant 09h00 le jour où elle entrera en vigueur, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

4 SIGNAUX FAITS A TERRE

4.1 Les signaux faits à terre seront envoyés _____ .

4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, « 1 minute » est remplacé par « pas moins de _____ minutes » dans Signaux de course : Aperçu.

(OU)

4.2 Le pavillon D avec un signal sonore signifie « Le signal d'avertissement ne sera pas fait moins de _____ minutes après l'envoi du pavillon D. [Les bateaux ne doivent pas quitter le port avant l'envoi de ce signal] » .

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

- 4.3** Quand le pavillon Y est envoyé à terre, la règle 40 s'applique à tout moment sur l'eau. Ceci modifie le préambule du chapitre 4.

5 PROGRAMME DES COURSES

Modifiez selon les besoins et insérez les dates et classes. Incluez une course d'entraînement s'il y en a une. Quand la série est constituée de courses qualificatives et de courses finales, spécifiez-le. Le programme peut aussi être donné en annexe.

- 5.1*** Dates des course :

<i>Date</i>	<i>Classe</i> _____	<i>Classe</i> _____
_____	course(s)	course(s)
_____	course(s)	jour de réserve
_____	jour de réserve	course(s)
_____	course(s)	course(s)
_____	course(s)	course(s)

Insérez les classes et les nombres.

- 5.2*** Nombre de courses :

<i>Classe</i>	<i>Nombre</i>	<i>Courses par jour</i>
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Une course supplémentaire par jour peut être courue, à condition qu'aucune classe ne soit en avance de plus d'une course par rapport au programme et que la modification soit faite selon l'instruction 3.

Insérez l'heure.

- 5.3*** L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est _____.

- 5.4** Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, le pavillon orange de ligne de départ sera envoyé avec un signal sonore au moins cinq minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.

Insérez l'heure.

- 5.5** Le dernier jour de la régata, aucun signal d'avertissement ne sera donné après _____.

6* PAVILLONS DE CLASSE

Les pavillons de classe seront :

<i>Classe</i>	<i>Pavillon</i>
_____	_____
_____	_____

Insérez les classes et le nom ou la description des pavillons.

7 ZONES DE COURSE

Insérez un nombre ou une lettre.

L'annexe _____ indique l'emplacement des zones de course.

8 LES PARCOURS

Insérez un nombre ou une lettre. Une méthode pour illustrer les différents parcours est donnée dans l'addenda A. Insérez la longueur du parcours si cela s'applique.

A inclure uniquement quand le changement de position des marques est irréalisable.

Changez les numéros des marques selon les besoins et insérez la description des marques. Utilisez la seconde option quand les marques 4T et 4B forment une porte, la marque 4T devant être laissée à tribord et la marque 4B à bâbord.

Insérez le numéro ou la lettre utilisé à l'instruction 8.1

A moins que cela ne soit clair sur les schémas de parcours, listez les marques qui sont des marques à contourner.

Insérez les descriptions des marques.

8.1* Les schémas dans l'annexe ____ montrent les parcours, incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées, et le côté duquel chaque marque doit être laissée. [La longueur approximative du parcours sera ____.]

8.2 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du comité de course affichera le cap compas approximatif du premier bord du parcours.

8.3 Les parcours ne seront pas réduits. Ceci modifie la règle 32.

8.4 Les bords du parcours ne seront pas modifiés après le signal préparatoire. Ceci modifie la règle 33.

9 MARQUES

9.1* Les marques 1, 2, 3 et 4 seront _____.

(OU)

9.1* Les marques 1, 2, 3, 4T et 4B seront _____.

(OU)

9.1* Les marques sont décrites en Annexe _____.

9.2 Les marques suivantes sont des marques à contourner : _____.

9.3 Les nouvelles marques, tel que prévu dans l'instruction 12.1, seront _____.

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Décrivez les marques de départ et d'arrivée : par exemple, le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et une bouée à l'extrémité bâbord. L'instruction 11.2 décrira la ligne de départ et l'instruction 13 la ligne d'arrivée.

9.4* Les marques de départ et d'arrivée seront _____ .

9.5 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque tel que prévu dans l'instruction 12.2.

10 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Décrivez chaque zone par son emplacement et par tout détail visuel qui permette de la reconnaître facilement.

Les zones suivantes sont considérées comme des obstacles : _____.

11 LE DÉPART

Incluez seulement si l'option marquée d'un astérisque dans la règle 26 sera utilisée. Insérez le nombre de minutes.

11.1 Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26, avec le signal d'avertissement fait _____ minutes avant le signal de départ.

(OU)

11.1 Les départs des courses seront donnés comme suit : _____. Ceci modifie la règle 26.

11.2* La ligne de départ sera entre des mâts arborant un pavillon orange sur les marques de départ.

(OU)

11.2* La ligne de départ sera entre un mât arborant un pavillon orange sur la marque de départ à l'extrémité tribord et la marque de départ située à l'extrémité bâbord.

(OU)

Insérez la description.

11.2* La ligne de départ sera _____.

11.3 Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ durant la procédure de départ des autres courses.

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Insérez le nombre de minutes.

Peut être utilisé à la place de la règle 30.3.

Insérez le numéro de canal.

Quand l'instruction 12.2 est incluse, l'instruction 9.5 doit l'être aussi. Inversez « bâbord » et « tribord » quand la marque est à laisser à tribord.

11.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard _____ minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction. Ceci modifie la règle A4.

11.5 Si le pavillon U a été envoyé avec le signal préparatoire, aucune partie de la coque d'un bateau, de son équipage ou de son équipement ne doit être dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue ou retardée ou annulée avant le signal de départ. Ceci modifie la règle 26.

11.6 Si une partie quelconque de la coque d'un bateau, de son équipage ou de son équipement est du côté parcouru de la ligne de départ dans les deux minutes précédant son signal de départ et qu'il est identifié, le comité de course essaiera de transmettre son numéro de voile sur le canal VHF _____. L'échec de la transmission ou le fait de ne pas le faire au bon moment ne pourra pas constituer un motif de demande de réparation. Ceci modifie la règle 62.1(a).

12 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

12.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course déplacera la marque d'origine (ou la ligne d'arrivée) vers une nouvelle position.

(OU)

12.1 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.

12.2 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 la marque à bâbord et le bateau du comité de course à tribord. Ceci modifie la règle 28.

13 L'ARRIVÉE

13.1* La ligne d'arrivée sera entre des mâts arborant un pavillon orange sur les marques d'arrivée.

(OU)

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

13.1* La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange sur la marque d'arrivée à l'extrémité tribord et la marque d'arrivée à l'extrémité bâbord.

(OU)

Insérez la description.

13.1* La ligne d'arrivée sera : _____.

13.2 Si le comité de course est absent lorsqu'un bateau finit, il doit rapporter au comité de course à la première occasion raisonnable son heure d'arrivée et sa position par rapport aux bateaux à proximité.

14 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

Incluez l'instruction 14.1 seulement quand la pénalité de deux tours ne sera pas utilisée. Insérez le nombre de places ou décrivez les pénalités.

14.1 Le système de pénalité en points, règle 44.3, s'appliquera. La pénalité sera de _____ places.

(OU)

14.1 Les pénalités sont les suivantes : _____.

Insérez la (les) classe(s).

14.2 Pour la (les) classe(s) _____, la règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.

Sauf si la totalité de l'annexe P s'applique, précisez toutes les restrictions.

14.3 L'annexe P s'appliquera [telle que modifiée par l'(es) instruction(s) [14.2] [et] [14.4]].

Recommandé uniquement dans les épreuves pour les jeunes.

14.4 La règle P2.3 ne s'appliquera pas et la règle P2.2 est modifiée de sorte qu'elle s'appliquera à toute pénalité après la première.

15 TEMPS LIMITES ET TEMPS CIBLE

Insérez les classes et les temps. Enlevez le temps limite et le temps cible pour la marque 1 si cela est inapplicable.

15.1* Les temps limites et les temps cible sont les suivants :

Classe	Temps limite	Temps limite pour la marque 1	Temps cible
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Si aucun bateau n'a passé la marque 1 dans le temps limite pour la marque 1, la course sera annulée. Le manquement à satisfaire au temps cible ne pourra faire l'objet d'une réparation. Ceci modifie la règle 62.1(a).

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Insérez le temps (ou les différents temps pour les différentes classes).

Précisez l'endroit si nécessaire.

Changez le temps s'il est différent.

Changez l'heure d'affichage si différente. Insérez le lieu du local du jury et l'heure de la première instruction.

Changez le temps s'il est différent.

A inclure uniquement si la règle 70.5 s'applique.

15.2 Les bateaux manquant à finir dans un délai de _____ après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF sans instruction. Ceci modifie les règles 35, A4 et A5.

16 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION

16.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat de course [situé à ____]. Les réclamations et les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite approprié.

16.2 Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 90 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour, selon lequel est le plus tardif.

16.3 Des avis seront affichés pas plus tard que 30 minutes après le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans le local du jury, situé _____, et commenceront à [le temps affiché] _____.

16.4 Les avis des réclamations du comité de course ou du jury seront affichés pour informer les bateaux selon la règle 61.1(b).

16.5 Une liste des bateaux qui, selon l'instruction 14.3, ont été pénalisés pour avoir enfreint la règle 42 sera affichée.

16.6 Les infractions aux instructions 11.3, 18, 21, 23, 24, 25, 26 et 27 ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1(a). Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le jury le décide.

16.7 Le dernier jour programmé des courses, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée

(a) dans le temps limite de réclamation si la partie requérante a été informée de la décision la veille ;

(b) pas plus de 30 minutes après que la partie requérante a été informée de la décision ce même jour.

Ceci modifie la règle 66.

16.8 Le dernier jour programmé des courses une demande de réparation basée sur une décision du jury devra être déposée pas plus tard que 30 minutes après que la décision ait été affichée. Ceci modifie la règle 62.2.

16.9 Les décisions du [jury] [jury international] seront sans appel comme prévu dans la règle 70.5.

ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

17 CLASSEMENT

A inclure uniquement si le Système de Points a Minima de l'Annexe A n'est pas utilisé. Décrivez le système.

Insérez le nombre.

Insérez les nombres.

17.1* Le système de classement est le suivant : _____.

17.2* _____ courses doivent être validées pour constituer une série.

17.3 (a) Quand moins de _____ courses ont été validées, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans les courses.

(b) Quand _____ à _____ courses ont été validées, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses en retirant son plus mauvais score.

(c) Quand _____ courses ou plus ont été validées, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses en retirant ses deux plus mauvais scores.

18 RÈGLES DE SÉCURITÉ

Insérez la procédure de contrôle à la sortie et au retour.

18.1 Contrôle à la sortie et au retour : _____.

18.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

19 REMPLACEMENT D'ÉQUIPIER OU D'ÉQUIPEMENT

19.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation préalable, par écrit, du [comité de course] [jury].

19.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'autorisation du [comité de course] [jury]. Les demandes de remplacement doivent être faites au [comité de course] [jury] à la première occasion raisonnable.

20 CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course. Sur l'eau, un jaugeur ou un contrôleur d'équipement du comité de course peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

Voir la Régulation 20.4 de l'ISAF. Insérez l'information nécessaire sur la façon d'arborer le matériel publicitaire de l'épreuve.

Insérez les descriptions. Si besoin, utilisez des marquages d'identification différents selon les différents rôles des bateaux.

Insérez les marquages d'identification. Les lettres de nationalité sont suggérées pour les épreuves internationales.

21 PUBLICITÉ DE L'ÉPREUVE

Les bateaux doivent arborer la publicité fournie par l'autorité organisatrice comme suit : _____.

22 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit : _____.

23 BATEAUX ACCOMPAGNEURS

23.1 Les directeurs d'équipe, entraîneurs et autres 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 Les bateaux accompagnateurs seront identifiés par _____.

24 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Les débris peuvent être placés à bord des bateaux d'assistance ou officiels.

25 LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

Les quillards ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régata sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course.

26 ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS-MARINES DE PROTECTION

Les appareils de respiration sous-marine et les housses sous-marines de protection ou leur équivalent ne doivent pas être utilisés à proximité de quillards entre le signal préparatoire de la première course et la fin de la régata.

27 COMMUNICATION RADIO

Excepté en cas d'urgence, un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. Cette restriction s'applique également aux téléphones portables.

Insérez tout autre texte qui s'applique. Décrivez les bandes de communication ou les fréquences qui seront utilisées ou autorisées.

28 PRIX

Des prix seront distribués comme suit : _____.

Si des trophées permanents sont attribués, mentionnez leur nom en entier.

29 DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques. Voir la règle 4, Décision de courir. L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la régata, aussi bien avant, pendant, qu'après la régata.

Les lois applicables au lieu où se tient l'épreuve peuvent limiter les décharges. Toute décharge devrait être rédigée conformément à ces lois.

30 ASSURANCE

Chaque bateau participant doit détenir une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale d'un montant de _____ par incident ou son équivalent.

Insérez la devise et le montant.

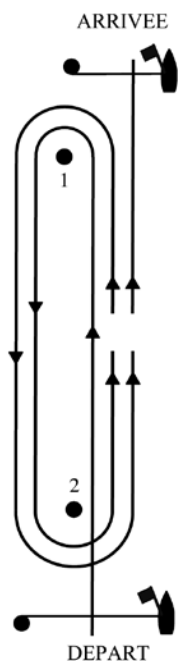
ADDENDA **A**

ILLUSTRATION DU PARCOURS

Quelques schémas de formes de parcours sont indiqués ci-dessous. Le sillage des bateaux est représenté par une ligne discontinue, ainsi chaque schéma peut décrire des parcours avec des nombres de tours différents. Si plus d'un parcours peut être utilisé pour une classe, précisez comment chaque parcours particulier sera signalé.

Un parcours au vent – sous le vent

Départ – 1 – 2 – 1 – 2 – Arrivée

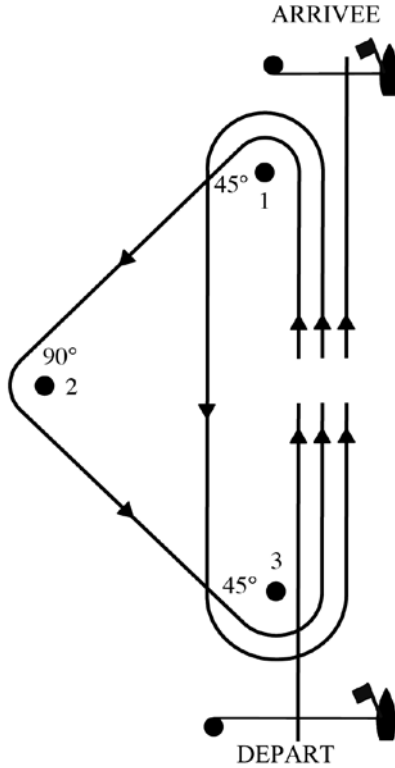


Les options pour ce parcours sont les suivantes

- (1) augmenter ou diminuer le nombre de tours,
- (2) supprimer le dernier bord de près,
- (3) utiliser une porte au lieu d'une marque sous le vent,
- (4) utiliser une marque de dégagement à la marque au vent, et
- (5) utiliser les marques sous le vent et au vent comme marques de départ et d'arrivée.

Un parcours triangle au vent – sous le vent

Départ – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Arrivée



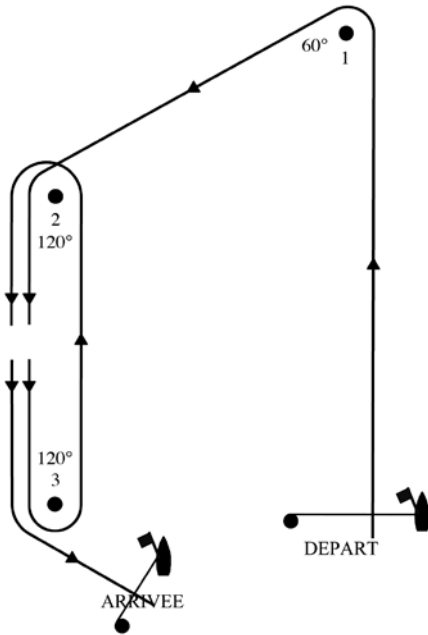
Les options pour ce parcours sont les suivantes

- (1) augmenter ou diminuer le nombre de tours,*
- (2) supprimer le dernier bord de près,*
- (3) varier les angles intérieurs du triangle (45°-90°-45° et 60°-60°-60° sont courants),*
- (4) utiliser une porte au lieu d'une marque sous le vent pour les bords de vent arrière,*
- (5) utiliser une marque de dégagement au début des bords de vent arrière, et*
- (6) utiliser les marques sous le vent et au vent comme marques de départ et d'arrivée.*

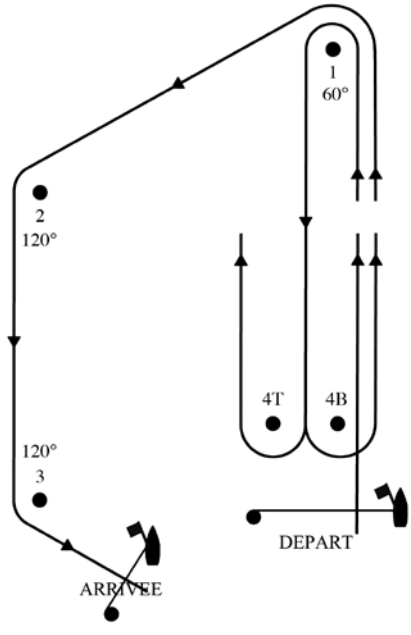
Assurez-vous de spécifier l'angle intérieur à chaque marque.

Parcours en trapèze

Départ – 1 – 2 – 3 – 2 – 3 – Arrivée



Départ – 1 – 4 – 1 – 2 – 3 – Arrivée



Les options pour ces parcours sont les suivantes

- (1) ajouter des bords supplémentaires,
- (2) remplacer la porte montrée par une marque simple, ou utiliser également une porte dans la boucle externe,
- (3) varier l'angle intérieur des bords de largeur,
- (4) utiliser une marque de dégagement au début des bords de vent arrière, et
- (5) placer les bateaux d'arrivée au vent plutôt que sur un large.

Assurez-vous de spécifier l'angle intérieur de chaque bord de largeur.

ADDENDA **B**

BATEAUX FOURNIS PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

L'instruction suivante est recommandée quand tous les bateaux seront fournis par l'autorité organisatrice. Elle peut être modifiée pour s'adapter aux circonstances. Quand elle est utilisée, elle devrait être insérée après l'instruction 3.

4 BATEAUX

- 4.1** Les bateaux seront fournis pour tous les concurrents, qui ne doivent en aucune façon les modifier ou faire en sorte qu'ils soient modifiés avec les exceptions suivantes
- (a) un compas peut être attaché ou scotché à la coque ou aux espars ;
 - (b) des girouettes, y compris des fils ou des brins de laine, peuvent être attachées ou scotchées n'importe où sur le bateau ;
 - (c) les coques, dérives et gouvernails peuvent être nettoyés, mais uniquement à l'eau ;
 - (d) du ruban adhésif peut être utilisé n'importe où au-dessus de la ligne de flottaison ; et
 - (e) tout accastillage ou équipement prévu pour être réglé peut l'être, à condition que les règles de classe soient respectées.
- 4.2** Tout équipement fourni avec le bateau aux fins de navigation doit être dans le bateau lorsqu'il est à l'eau.
- 4.3** La pénalité pour n'avoir pas respecté une des instructions ci-dessus sera la disqualification de toutes les courses disputées dans lesquelles l'instruction a été enfreinte.
- 4.4** Les concurrents doivent faire rapport de tout dommage ou perte d'équipement, même minime, au représentant de l'autorité organisatrice, immédiatement après avoir amarré le bateau à terre. La pénalité pour infraction à cette instruction, sauf si le jury est convaincu du fait que le concurrent a fait un effort certain pour y satisfaire, sera la disqualification à la course la plus récemment courue.
- 4.5** Les règles de classe exigeant des concurrents qu'ils soient membres de l'association de classe ne s'appliqueront pas.

RECOMMANDATIONS AUX JURYS

Cette annexe n'est qu'une recommandation ; dans certaines circonstances, il peut être souhaitable de modifier ces procédures. Elle s'adresse essentiellement aux présidents de jury, mais elle peut également aider les juges, les secrétaires de jury, les comités de course et autres personnes concernées par l'instruction des réclamations et des demandes de réparation.

Lors de l'instruction d'une réclamation ou d'une demande de réparation, le jury devrait accorder une attention égale à tous les témoignages ; devrait admettre qu'un témoignage honnête peut varier, et même être contradictoire en raison d'observations ou de souvenirs différents ; devrait résoudre ces différences du mieux qu'il peut ; devrait reconnaître qu'aucun bateau ou concurrent n'est coupable tant qu'une infraction à une **règle** n'a pas été établie de manière satisfaisante pour le jury ; et devrait garder un esprit ouvert jusqu'à ce que tous les témoignages aient été entendus pour décider si un bateau ou un concurrent a enfreint une **règle**.

M1 PRÉLIMINAIRES (peuvent être assurés par le secrétariat de course)

- Recevoir la **réclamation** ou la demande de réparation.
- Noter sur le formulaire l'heure à laquelle la **réclamation** ou la demande de réparation est déposée et l'heure limite de dépôt des réclamations.
- Informer chaque **partie**, et le comité de course, quand cela est nécessaire, du lieu et de l'heure de l'instruction.

M2 AVANT L'INSTRUCTION

M2.1 S'assurer que

- chaque **partie** a une copie ou la possibilité de lire la **réclamation** ou la demande de réparation et a eu un délai raisonnable pour préparer l'instruction.
- aucun membre du jury n'est **partie intéressée**. Demander aux **parties** si elles réfutent l'un des membres. Quand une réparation est demandée selon la règle 62.1(a), aucun membre du comité de course ne devrait être membre du jury.
- une seule personne de chaque bateau (ou **partie**) est présente, sauf si un interprète est nécessaire.
- tous les bateaux et les personnes impliqués sont représentés. Sinon, le jury peut cependant poursuivre selon la règle 63.3(b).
- les représentants des bateaux étaient à bord quand cela était requis (règle 63.3(a)). Quand les **parties** disputaient des courses différentes, les deux autorités organisatrices doivent accepter la composition du jury (règle 63.8). Dans une **réclamation** sur la jauge, obtenir les règles de classe en vigueur et identifier l'autorité responsable de leur interprétation (règle 64.3(b)).

M2.2 Déterminer si des membres du jury ont vu l'incident. Si oui, exiger de chacun d'eux qu'il déclare ce fait en présence des parties (règle 63.6).

M3 L'INSTRUCTION

M3.1 Vérifier la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation.

- Le contenu est-il adéquat (règle 61.2 ou 62) ?
- A-t-elle été déposée dans les temps ? Sinon, existe-t-il une bonne raison de prolonger le temps limite (règle 61.3 ou 62.2) ?
- Quand cela est exigé, le réclamant était-il impliqué ou témoin de l'incident (règle 60.1(a)) ?
- Si nécessaire, « Protest » a-t-il été hélé et, si requis, un pavillon rouge correctement arboré (règle 61.1(a)) ?
- Quand le pavillon ou l'appel à la voix n'était pas nécessaire, le réclamé a-t-il été informé ?
- Décider si la *réclamation* ou la demande de réparation est recevable (règle 63.5).
- Une fois établie la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation, ne pas permettre de revenir sur le sujet sauf si un nouvel élément de preuve significatif est présenté.

M3.2 Recevoir les dépositions (règle 63.6).

- Demander au réclamant, puis au réclamé de donner leurs versions. Puis leur permettre de se questionner l'un l'autre. Lorsqu'il s'agit d'une réparation, demander à la *partie* de formuler la demande.
- Inviter les membres du jury à poser des questions.
- S'assurer que l'on sait quels faits chaque *partie* allègue avant d'appeler un quelconque témoin. Leurs versions peuvent être différentes.
- Permettre à quiconque, y compris l'équipier d'un bateau, de témoigner. C'est normalement à la *partie* de décider quel témoin convoquer, bien que le jury puisse également appeler des témoins (règle 63.6). A la question « Souhaiteriez-vous entendre X ? » posée par une *partie*, la meilleure réponse est « C'est vous qui choisissez ».
- Appeler un par un les témoins de chaque *partie* (et ceux du jury s'il y en a). Cantonner les *parties* dans des questions au(x) témoin(s) (elles peuvent s'égarer dans des considérations générales).
- Inviter le réclamé à questionner d'abord le témoin du réclamant (et vice versa). Cela évite au réclamant de guider son témoin dès le début.
- Permettre aux membres du jury qui ont vu l'incident d'apporter leur témoignage (règle 63.6), mais seulement en présence des *parties*. Les membres qui témoignent peuvent être questionnés, doivent faire attention à relater tout ce qu'ils savent sur l'incident susceptible d'affecter la décision, et peuvent rester au sein du jury (règle 63.3(a)).
- Essayer d'empêcher les questions directives ou les témoignages par oui-dire, mais si c'est impossible, ne pas tenir compte de la déposition ainsi reçue.

ANNEXE M / RECOMMANDATIONS AUX JURYS

- N'accepter de déposition écrite d'un témoin qui ne peut être questionné que lorsque toutes les *parties* sont d'accord. Ce faisant, elles renoncent à leur droit de questionner ce témoin (règle 63.6).
- Demander à un membre du jury de prendre des notes sur les témoignages, en particulier les temps, les distances, les vitesses, etc.
- Inviter d'abord le réclamant puis le réclamé à faire une déposition finale de leur cas, en particulier à propos de toute application ou interprétation des *règles*.

M3.3 Etablir les faits (règle 63.6).

- Ecrire les faits, lever les doutes dans un sens ou dans l'autre.
- Rappeler les *parties* pour des questions supplémentaires si nécessaire.
- Quand cela est approprié, faire un croquis de l'incident en utilisant les faits que vous avez établis.

M3.4 Décider de la *réclamation* ou de la demande de réparation (règle 64).

- Fonder la décision sur les faits établis (si l'on ne peut pas, établir davantage de faits).
- Pour les cas de réparation, s'assurer qu'aucune information supplémentaire n'est nécessaire de la part des bateaux qui seront affectés par la décision.

M3.5 Informer les *parties* (règle 65).

- Rappeler les *parties* et leur lire les faits établis, les conclusions et *règles* qui s'appliquent, et la décision. Quand le temps presse, il est envisageable de lire la décision et de donner les détails ultérieurement.
- Donner à chaque *partie* qui le demande une copie de la décision. Classer la *réclamation* ou la demande de réparation dans les archives du jury.

M4 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION (règle 66)

M4.1 Quand une *partie* a demandé, dans le temps limite, qu'une instruction soit rouverte, entendre la *partie* ayant fait la demande, regarder toute vidéo etc., et décider s'il y a matière à nouvel élément de preuve significatif qui puisse vous amener à modifier votre décision. Décider si votre interprétation des *règles* peut avoir été erronée ; être large d'esprit pour vous demander si vous avez commis une erreur. Si rien de tout ceci ne s'applique, refuser de rouvrir ; autrement, prévoir une instruction.

M4.2 Un élément de preuve est « nouveau »

- s'il n'était pas raisonnablement possible pour la *partie* demandant la réouverture d'avoir connaissance de cet élément de preuve avant le début de l'instruction initiale,
- si le jury estime qu'avant l'instruction initiale, l'élément de preuve a été activement recherché par la *partie* demandant la réouverture, mais sans succès ou

ANNEXE M / RECOMMANDATIONS AUX JURYS

- si le jury apprend de quelque source que ce soit que l'élément de preuve n'était pas disponible pour les *parties* au moment de l'instruction initiale.

M5 MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE (règle 69)

M5.1 Une action selon cette règle n'est pas une *réclamation*, mais le jury donne ses allégations par écrit au concurrent avant l'instruction. L'instruction est menée selon les mêmes règles que les autres instructions, mais le jury doit comprendre au moins trois membres (règle 69.2(b)). Prendre le plus grand soin de protéger les droits du concurrent.

M5.2 Un concurrent ou un bateau ne peut réclamer selon la règle 69, mais le formulaire de réclamation d'un concurrent qui tente de le faire peut être accepté en tant que rapport au jury qui peut alors décider ou non d'ouvrir une instruction.

M5.3 Quand il est souhaitable d'ouvrir une instruction selon la règle 69 sur la base d'un incident du chapitre 2, il est important d'instruire toute *réclamation* bateau contre bateau de la façon habituelle et de décider lequel des bateaux, si c'est le cas, a enfreint quelle *règle*, avant de procéder contre le concurrent d'après la règle 69.

M5.4 Bien qu'une action selon la règle 69 soit menée à l'encontre d'un concurrent et non d'un bateau, un bateau peut aussi être pénalisé (règle 69.2(c)).

M5.5 Le jury peut donner un avertissement au concurrent (règle 69.2(c)(1)), auquel cas aucun rapport ne doit être fait (règle 69.2(d)). Quand une pénalité est infligée et qu'un rapport est fait comme exigé par la règle 69.2(d) ou 69.2(f), il peut être utile de recommander de mener ou non une action supplémentaire.

M6 APPELS (règle 70 et annexe R)

Quand les décisions sont soumises à appel,

- conserver les papiers concernant l'instruction de sorte que l'information puisse facilement être utilisée pour un appel. Existe-t-il un schéma validé ou préparé par le jury ? Les faits établis sont-ils suffisants ? (Exemple : Y avait-il *engagement* ? Oui ou Non. « Peut-être » n'est pas un fait établi). Les noms des membres du jury et autres informations importantes figurent-ils sur le formulaire ?
- les commentaires du jury sur tout appel devraient permettre au jury d'appel de se représenter clairement l'ensemble de l'incident ; le jury d'appel ne sait rien de la situation.

M7 PREUVE PHOTOGRAPHIQUE

Les photographies et les bandes vidéo peuvent parfois fournir des preuves utiles, mais les jurys devraient en connaître les limites et noter les points suivants :

- La *partie* produisant la preuve photographique est responsable de l'organisation de la projection.
- Visionner la vidéo plusieurs fois pour en extraire une information complète.

ANNEXE M / RECOMMANDATIONS AUX JURYS

- La perception de profondeur de tout appareil à objectif fixe est très médiocre ; avec un télé-objectif, elle est inexistante. Quand un appareil voit à angle droit de leur route deux bateaux *engagés*, il est impossible d'estimer la distance entre eux. Quand l'appareil les voit de face, il est impossible de voir si un *engagement* existe sauf s'il est substantiel.
- Poser les questions suivantes :
 - Où était l'appareil par rapport aux bateaux ?
 - Le support de l'appareil était-il en mouvement ? Si oui, dans quelle direction et à quelle vitesse ?
 - L'angle change-t-il quand les bateaux approchent du point critique ? Un panoramique rapide entraîne des changements radicaux.
 - L'appareil bénéficiait-il d'un champ dégagé tout autour ?

JURYS INTERNATIONAUX

Voir les règles 70.5 et 91(b). Cette annexe ne doit pas être modifiée par les instructions de course ou les prescriptions nationales.

N1 COMPOSITION, DÉSIGNATION ET ORGANISATION

N1.1 Un jury international doit être composé de navigateurs expérimentés, avec une excellente connaissance des règles de course et une expérience exhaustive du jury. Il doit être indépendant du comité de course et ne pas comprendre de membres de ce dernier, et être désigné par l'autorité organisatrice sous réserve de l'approbation de l'autorité nationale quand cela est requis (voir la règle 91(b)), ou de l'ISAF selon la règle 89.2(b).

N1.2 Le jury doit se composer d'un président, d'un vice-président si cela est souhaité, et d'autres membres pour un total d'au moins cinq. La majorité doit être constituée de juges internationaux. Le jury peut désigner un secrétaire, qui ne doit pas être un membre du jury.

N1.3 Pas plus de deux membres (trois dans les groupes M, N, et Q) ne doivent être de la même autorité nationale.

N1.4 (a) Le président d'un jury peut désigner un ou plusieurs panels composés conformément aux règles N1.1, N1.2 et N1.3. Ceci peut être fait même si le jury complet n'est pas composé conformément à ces règles.

(b) Le président d'un jury de moins de dix membres peut désigner deux ou trois panels, d'au moins trois membres chacun, dont une majorité doit être constituée de juges internationaux. Les membres de chaque panel doivent être d'au moins trois autorités nationales différentes sauf dans les groupes M, N et Q, où ils doivent être d'au moins deux autorités nationales différentes. Si une *partie* désapprouve la décision d'un panel, elle a droit, si elle en fait la demande dans le temps limite prescrit dans les instructions de course, à une instruction par un panel constitué conformément aux règles N1.1, N1.2 et N1.3, mais pas sur les faits établis.

N1.5 Quand un jury unique, ou un panel, comporte moins de cinq membres, pour cause de maladie ou cas d'urgence, et qu'on ne dispose pas de remplaçants qualifiés, il reste correctement constitué pourvu qu'il comprenne au moins trois membres et si au moins deux d'entre eux sont juges internationaux. Quand il comporte trois ou quatre membres, ils doivent être d'au moins trois autorités nationales différentes sauf dans les groupes M, N et Q, où ils doivent être d'au moins deux autorités nationales différentes.

N1.6 Quand l'approbation de l'autorité nationale est nécessaire pour la désignation d'un jury international (voir la règle 91(b)), la mention de son accord doit être incluse dans les instructions de course ou être affichée sur le tableau officiel d'information.

N1.7 Si le jury ou un panel opère alors qu'il n'est pas normalement constitué, ses décisions peuvent être susceptibles d'appel.

N2 RESPONSABILITÉS

N2.1 Un jury international est responsable de l'instruction et des décisions de toutes les *réclamations*, demandes de réparation et autres sujets découlant des règles du chapitre 5. Sur demande de

ANNEXE N / JURYS INTERNATIONAUX

l'autorité organisatrice ou du comité de course, il doit les conseiller et les aider sur tout sujet qui affecte directement l'équité de la compétition.

N2.2 Sauf si l'autorité organisatrice donne des directives différentes, le jury doit décider

- (a) des questions d'admissibilité, des certificats de jauge ou de bateaux ; et
- (b) s'il faut autoriser le remplacement des concurrents, des bateaux, ou de l'équipement quand une *règle* exige une telle décision.

N2.3 Le jury doit aussi décider des questions qui lui sont soumises par l'autorité organisatrice ou le comité de course.

N3 PROCÉDURES

N3.1 Les décisions du jury, ou d'un panel, doivent être prises au vote à la majorité simple de tous les membres. En cas de ballottage, le président de séance peut avoir une voix supplémentaire.

N3.2 Quand il paraît souhaitable que certains des membres ne participent pas à la discussion et à la décision d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation, et qu'aucun remplaçant qualifié n'est disponible, le jury ou panel reste correctement constitué si au moins trois membres sont présents et au moins deux d'entre eux sont des juges internationaux.

N3.3 Les membres ne doivent pas être considérés comme *parties intéressées* (voir la règle 63.4) en raison de leur nationalité.

N3.4 Si un panel ne peut s'entendre sur une décision, il peut ajourner, dans ce cas le président devra soumettre le problème à un panel correctement constitué avec le plus de membres possible, lequel peut être le jury complet.

PROCÉDURES SPÉCIALES POUR LA RÈGLE 42

Tout ou partie de cette annexe s'applique seulement si les instructions de course le prescrivent.

P1 SIGNALER UNE PÉNALITÉ

Un membre du jury ou son observateur désigné qui voit un bateau enfreindre la règle 42 peut le pénaliser, aussitôt que cela est raisonnablement possible, en faisant un signal sonore, en pointant vers lui un pavillon jaune et en hélant son numéro de voile, même s'il n'est plus *en course*. Un bateau ainsi pénalisé ne doit pas être pénalisé une seconde fois selon la règle 42 pour le même incident.

P2 PÉNALITÉS

P2.1 Première pénalité

Quand un bateau est pénalisé pour la première fois selon la règle P1, sa pénalité doit être une pénalité de deux tours conformément à la règle 44.2. S'il manque à l'effectuer, il doit être disqualifié sans instruction.

P2.2 Deuxième pénalité

Quand un bateau est pénalisé pour la deuxième fois au cours de la régata, sa pénalité doit être d'abandonner rapidement la course. S'il manque à le faire, il doit être disqualifié sans instruction et son score ne doit pas être retiré.

P2.3 Troisième pénalité et suivantes

Quand un bateau est pénalisé pour la troisième fois ou plus au cours de la régata, il doit abandonner rapidement la course. S'il le fait, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction et son score ne doit pas être retiré. S'il manque à le faire, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction dans toutes les courses de la régata, sans score retiré, et le jury doit envisager d'ouvrir une instruction selon la règle 69.2(a).

P3 RETARD, RAPPEL GÉNÉRAL OU ANNULLATION

Si un bateau a été pénalisé selon la règle P1 et que le comité de course signale un *retard*, un rappel général ou une *annulation*, la pénalité est annulée, mais elle est toujours prise en compte pour déterminer le nombre de fois où il a été pénalisé pendant la régata.

P4 LIMITATION DE RÉPARATION

Un bateau ne doit pas recevoir de réparation pour une action d'un membre du jury ou de son observateur désigné selon la règle P1 sauf si l'action était inadéquate en raison d'un manquement à prendre en compte un signal du comité de course ou une règle de classe.

P5 PAVILLONS O ET R

- (a) Si les règles de classe autorisent à pomper, balancer et saccader quand la vitesse du vent dépasse une limite spécifiée, le comité de course peut signaler que ces actions sont permises, comme spécifié dans les règles de classe, par l'envoi du pavillon O avant ou avec le signal d'avertissement.

ANNEXE P / PROCÉDURES SPÉCIALES POUR LA RÈGLE 42

- (b) Si la vitesse du vent dépasse la limite spécifiée après le signal de départ, le comité de course peut envoyer le pavillon O avec des signaux sonores répétitifs à une *marque* pour signaler à un bateau que les actions sont permises, comme spécifié dans les règles de classe, après qu'il ait passé la *marque*.
- (c) Si la vitesse du vent devient inférieure à la limite spécifiée après l'envoi du pavillon O, le comité de course peut envoyer le pavillon R avec des signaux sonores répétitifs à une *marque* pour signaler à un bateau que la règle 42, telle que modifiée par les règles de classe, s'applique après qu'il ait passé la *marque*.

PROCÉDURES POUR LES APPELS ET LES DEMANDES

Voir la règle 70. Une autorité nationale peut modifier cette annexe par prescription, mais elle ne doit pas être modifiée par les instructions de course.

■ Prescription de la FFVoile : _____

Les appels doivent être adressés au siège de la Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – adresse mail : jury.appel@ffvoile.fr

R1 APPELS ET DEMANDES

Les appels, les demandes de confirmation ou de modification de leurs décisions émanant de jurys et les demandes d'interprétation des *règles* doivent être formulés en conformité avec cette annexe.

R2 SOUMISSION DE DOCUMENTS

R2.1 Pour soumettre un appel,

- (a) pas plus tard que 15 jours après la réception de la décision écrite du jury ou sa décision de ne pas rouvrir une instruction, l'appelant doit envoyer un appel et une copie de la décision du jury à l'autorité nationale. L'appel doit indiquer pourquoi l'appelant estime que la décision du jury ou sa procédure était incorrecte.
- (b) si l'instruction requise par la règle 63.1 n'a pas eu lieu dans les 30 jours après le dépôt d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation, l'appelant doit, dans les 15 jours suivants, envoyer un appel avec une copie de la *réclamation* ou de la demande ainsi que toute correspondance pertinente. L'autorité nationale doit prolonger le délai s'il existe une bonne raison de le faire.
- (c) si le jury manque à respecter la règle 65, l'appelant doit, dans un délai raisonnable après l'instruction, envoyer un appel avec une copie de la *réclamation* ou de la demande ainsi que toute correspondance pertinente.

Si une copie de la *réclamation* ou de la demande n'est pas disponible, l'appelant doit à la place envoyer une déclaration de son contenu.

R2.2 L'appelant doit également envoyer, avec l'appel ou aussitôt que possible ultérieurement, l'ensemble des documents suivants qu'il peut se procurer :

- (a) la (les) *réclamation(s)* ou la(les) demande(s) de réparation écrite(s) ;
- (b) un croquis, préparé ou authentifié par le jury, indiquant les positions et les routes de tous les bateaux impliqués, la route vers la *marque* suivante et le côté requis, la force et la direction du vent, et, si pertinent, la profondeur de l'eau et la direction et force de tout courant ;
- (c) l'avis de course, les instructions de course, toutes autres dispositions régissant l'épreuve, et tous avenants y ayant été apportés ;
- (d) tous documents pertinents complémentaires ; et
- (e) les noms, adresses postales et email, et numéros de téléphone de toutes les *parties* dans l'instruction et du président du jury.

ANNEXE R / PROCÉDURES POUR LES APPELS ET LES DEMANDES

R2.3 Une demande de confirmation ou de correction de sa décision émanant d'un jury ne doit pas être envoyée plus tard que 15 jours après la décision et doit comprendre la décision et les documents listés dans la règle R2.2. Une demande d'interprétation des *règles* doit inclure les faits supprimés.

R3 RESPONSABILITÉS DE L'AUTORITÉ NATIONALE ET DU JURY

A réception d'un appel ou d'une demande de confirmation ou de modification, l'autorité nationale doit envoyer aux *parties* et au jury des copies de l'appel ou de la demande et de la décision du jury. Elle doit demander au jury tous les documents pertinents listés dans la règle R2.2 qui n'ont pas été envoyés par l'appelant ou par le jury, et le jury doit rapidement les envoyer à l'autorité nationale. A réception, l'autorité nationale doit envoyer des copies aux *parties*.

R4 COMMENTAIRES ET ÉCLAIRCISSEMENTS

R4.1 Les *parties* et le jury peuvent faire des commentaires sur l'appel ou la demande ou sur tout document listé dans la règle R2.2, en les envoyant par écrit à l'autorité nationale.

R4.2 L'autorité nationale peut rechercher auprès d'organisations qui ne sont pas *parties* dans l'instruction des éclaircissements sur les *règles* régissant l'épreuve.

R4.3 L'autorité nationale doit, selon le cas, envoyer copie des commentaires et des éclaircissements aux *parties* et au jury.

R4.4 Les commentaires sur tout document ne doivent pas être faits plus tard que 15 jours après les avoir reçus de l'autorité nationale.

R5 FAITS INADÉQUATS ; RÉOUVERTURE

L'autorité nationale doit accepter les faits établis par le jury, sauf quand elle décide qu'ils sont inadéquats. Dans ce cas, elle doit exiger du jury qu'il fournisse des faits complémentaires ou d'autres informations, ou qu'il rouvre l'instruction et transmette tous nouveaux faits établis, et le jury doit s'y conformer rapidement.

R6 RETIRER UN APPEL

Un appelant peut retirer un appel avant qu'il soit jugé en acceptant la décision du jury.

Reçu par le secrétariat de course : Date et heure Signature N°
Heure limite de dépôt de réclamation

FORMULAIRE DE RÉCLAMATION - également pour les demandes de réparation et de réouverture

A remplir et cocher tel que nécessaire

1. ÉPREUVE Autorité Organisatrice Date Course n°

2. TYPE D'INSTRUCTION

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Réclamation d'un bateau contre un bateau | <input type="checkbox"/> Demande de réparation par un bateau ou par le comité de course |
| <input type="checkbox"/> Réclamation du comité de course contre un bateau | <input type="checkbox"/> Etude de réparation de la part du jury |
| <input type="checkbox"/> Réclamation du jury contre un bateau | <input type="checkbox"/> Demande de réouverture d'un bateau ou du comité de course |
| | <input type="checkbox"/> Etude de réouverture par le jury |

3. BATEAU RÉCLAMANT, OU DEMANDANT UNE RÉPARATION OU UNE RÉOUVERTURE

Classe : N° de voile : Nom du bateau :
Représenté par : Tél, email :

4. BATEAU(X) RÉCLAMÉ(S) OU CONCERNÉ(S) PAR LA RÉPARATION

Classe : N° de voile : Nom du bateau :

5. INCIDENT

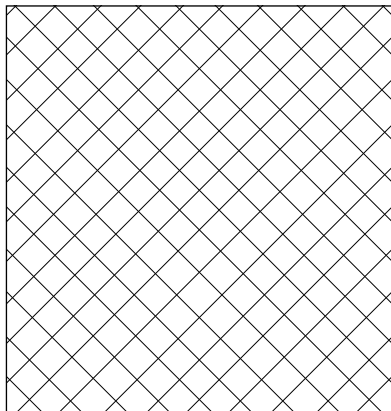
Heure et lieu de l'incident :
Règles prétendues enfreintes : Témoins :

6. NOTIFICATION AU RÉCLAMÉ Comment avez-vous informé le réclamé de votre intention de réclamer ?

- | | | |
|---|------------------|---------------------------|
| <input type="checkbox"/> En hélant | Quand ? | Mot(s) utilisé(s) : |
| <input type="checkbox"/> En envoyant un pavillon rouge | Quand ? | |
| <input type="checkbox"/> En l'informant d'une autre manière | Précisez : | |

7. DESCRIPTION DE L'INCIDENT (utilisez une autre feuille si nécessaire)

Diagramme : un carré = longueur de la coque ; montrez les positions des bateaux, la direction du vent et du courant, les marques.



.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

PARTIE RÉSERVÉE AU JURY

N° Instruction commune avec les cas n°

A remplir et cocher tel que nécessaire

Retrait demandé Signature..... Retrait autorisé

Classe : Groupe : Course :

La réclamation ou la demande est dans les délais Prolongation du temps limite

Réclamant, ou partie demandant réparation ou une réouverture, représenté par :

Autre partie, ou bateau concerné par la réparation, représenté par :

Noms des témoins : Interprètes :

REMARQUES

Pas d'objection à propos d'une partie intéressée

La réclamation écrite ou la demande identifie l'incident

«Protest» hélé à la première occasion raisonnable

Pas besoin de héler ; le réclamé a été informé
à la première occasion raisonnable

Le pavillon rouge a été envoyé de manière évidente
à la première occasion raisonnable

La réclamation ou demande est recevable,
l'instruction continue La réclamation ou demande n'est pas
recevable ; l'instruction est close

FAITS ÉTABLIS

.....

.....

.....

Le croquis du bateau est validé par le jury Le croquis du jury est joint

CONCLUSIONS ET RÈGLES APPLICABLES

.....

.....

DÉCISION

La réclamation est rejetée

Bateau(x) n°: est (sont) disqualifié(s) de la (des) course(s) :

Bateau(x) n°: est (sont) pénalisé(s) comme suit :

La demande de réparation n'est pas accordée

La demande de réparation est accordée comme suit :

La demande de réouverture d'une instruction est refusée Est accordée

Président du jury et autres membres

.....

Signature du Président : Date et heure :

INDEX

Les références sont des numéros de règle (par exemple 27.3), des annexes et leurs numéros de règle (par exemple C ou E3.5) et des sections du livre (par exemple : Introduction, Signaux de course). L'*italique* indique un mot faisant partie des Définitions. Les renvois aux annexes K, L et M ne sont pas détaillés dans l'index, à l'exception de leur titre.

A

Abréviations du classement : A11

Abandonner : *En course*, Sportivité et Règles, A4.2, A5, A6.1, A9, A11, B4, B5, C6.3, D1.3(b), D3.1(b), D3.2, E2.3, E4.3(c), F4, F5, P2.2, P2.3

Absence de signal sonore : 26, C3.1

Acceptation des *règles* : 3

Acquérir une priorité : 15

Action disciplinaire : 62.1(d), 69.3(a)

Actions interdites : 42.2

Agence Mondiale Antidopage : 5

Aide extérieure : 41, 42.3(h), B11, D1.1(g), F4

Aider ceux qui sont en danger : 1.1

Alléguer, allégué, allégation de : *Partie, Réclamation*, 5, 60.1(a), 69, D1.2, E6.1, E6.8

Allégation de mauvaise conduite notoire : 69

Ancre, ancré : 23, 45

Anglais, utilisation de : 90.2(b), J2.2(6)

Annexe, modifications, pas de modifications : 86.1(a), G5, H, préambules de N et R

Annuler : Signaux de course, *Retard, En course*, 27.3, 32.1, 35, C3.2, D2.7, D5.4, J2.2(37)

Appel :
autorités nationales différentes : 70.3, J2.2(33)
intention de (règles de classe) : 64.3(c)
droit de : 70.1, N1.7

pas de droit à, pas de demande d' : 70.4, 70.5, B10, C9.1, D2.7(b), F5, J1.2(12), J2.2(32)
procédures : 3(b), 70.6, R
décisions : 71
retrait d' : R6

Appel à la voix : P1
exigences : E2.1

Arbitres, désignation : 89.2(b)

Association de classe : 76.3, 87, 89.1(e), G1.1(c), G2

Au vent (bateau, flotteur) : *Se maintenir à l'écart*, 11, 17

Autorité nationale : Introduction, *Règle* (c), 66, 67, 69.2, 69.3, 69.4, 70.3, 70.4, 70.5, 71.2, 71.3, 71.4, 75.1, 86.1(a), 86.3, 88, 89.1, 91(b), B10, F5, G1.1, G2, J2.2(5)(33) (34), N1.1, N1.3, N1.6, R

Autorité organisatrice : *Partie*, 62.1(a), 63.8, 69.2(g), 70.3, 75.1, 76.1, 76.2, 85, 86.2, 88.1, 89.1, 89.2, 90.1, 91, B10, D5.1, J1.1(1), J1.2(2), J2.2(1), J2.2(8), N1.1, N2

Avantage obtenu : 41, 42.3(i), 44.1(b), B4, C8.3(a), D2.3(c), D3.1(d), E4.3, E5.3, F4

Avaries : D1.2(g), D5

Avertir le concurrent, instruction règle 69 : 69.2(a)

Avis de course : *Règle* (e), 25.1, 63.7, 70.5, 79, 81, 86.2, 89.2(a), préambule de C, G3, J1, R2.2(c)
modifier : 89.2(a)
guide : K

Avis aux concurrents : Signaux de course

INDEX

B

- Balancer : 42.2(b), 42.3(a)(b)
- Bateau loué : G3, J1.2(14)
- Bateau *sous le vent* : *Sous le vent* et *Au vent*, 11, 17
- Beaupré : 50.3(a)
- Blessure : 14(b), 41(a), 44.1, 47.2, 60.3(a); 61.1(a)(4), 62.1(b), 63.5, B4, C6.2(a), C6.6(c), D1.2, D2.3(d), D3.1(d)(3), E4.2, F4
- Bôme : 50.3
- Bonnes manières : 69.1(a)
- Bord** : opposé : *Route libre derrière* et *route libre devant* ; *Engagement*, 10, 18.1(a)(b), C2.4 même : *Se maintenir à l'écart*, *Sous le vent* et *Au vent*, 11, 12, 17, 18.3, 20.1, C2.7
- Bout au vent : *Sous le vent* et *Au vent*, 13, 18.2(c), 18.3, B2, C2.4, C2.7, C7.3(a), C7.4(a), D1.1(b), préambule de F

C

- Cap compas : 33(a)
- Certificat de jauge, de rating, du bateau : 78, B5, G1.1, J1.2(7), N2.2(a)
validité du : 78.1, 78.2
- Chaussures : 43.1(b)
- Chavirage, chaviré : 23, préambule de B, B2, B11, D5.5, préambule de F, F2, F5
- Classe ISAF : 76.3, G1
- Classement : 35, 69.2(c)(2), 90.3, A, C10, D3, D4, J1.2(13), J2.1(9), (voir aussi disqualification)
abréviations : A11
réparation : 64.2, A6.2, A10, A11
égalités : A7, A8, B8.8, C11, D3.3, D4.4, D4.5, D4.7
et courses retirées : 2, 30.3, 90.3(b), A2, P2.2, P2.3
pénalité : 30.2, 44.1, 44.3, A4.2

Classification : J1.2(3) (voir aussi Code de Classification des concurrents)

- Codes de l'ISAF, Régulations : Introduction, *Règle*, 5, 69.3(a)(b)(c), 69.4, 76.1, 79, 80, 86.1, 86.2, 89.2(b), 91(b), J1.2(2)(3), J2.2(1), (voir aussi Code de Publicité, Code Antidopage, Code d'Admissibilité, Code de Classification des concurrents)
Code Antidopage, Régulation 21 de l'ISAF : Introduction, *Règle* ; 5
Code d'Admissibilité, Régulation 19 de l'ISAF : Introduction, *Règle*, 69.3, 69.4, 75.2
Code de Publicité, Régulation 20 de l'ISAF : Introduction, *Règle*, 76.2, 80, B9, J1.2(2), J2.2(1),
Code ISAF de Classification des concurrents, Régulation 22 de l'ISAF : *Règle*, 79, J1.2(3)

Collision : 41(b), 42.3(h)

Combinaison isothermique : 40

Combinaison sèche : 40, H3

- Comité de course : Signaux de course, Introduction, *Annulation*, *Partie*, *Réclamation*, *En course*, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 43.1(c), 44.3(b), 76.1, 76.2, 81, 85, 91, C3.2, D5, E2.5, E3, E5.1, E6.2, E6.4, E6.6, E8
désignation de, responsabilités : 89.2(b), 90, J2.2(40)
intention de réclamer : 61.1(b)
et règle 42 : P3
et règle 69 : 60.2(c), 69.2(g)
droit de réclamer, demande de réparation : 60.2
action impropre ou omission par, et réparation : 62.1(a)

Communication électronique : D1.1(g)

Conduite (du bateau) : 42.2(b)(3), 42.3(a)

Conflit entre des règles : Introduction, 63.7, C8.1(b)

Conseil Mondial de Record de Vitesse à la Voile : B12

INDEX

Contact : *Se maintenir à l'écart*, 14, 18.3, B2, D1.2(a), D1.3(c), D2.3(b), E5.1(b), préambule de F

Contourner une *marque* : 18, 28, C7.2(c)

Contrôle d'équipement, contrôleur d'équipement : 43.1(c), 62.1(a), 78.3, H2, J1.2(7)

Côté requis : 28.2, R2.2(b)

Cour ou tribunal : 3(c)

Courir, décision de : 4

Course *annulée* et réparation : 64.2

Course *annulée*, classement et pénalités : 30.2, 30.3, 35, 90.3(a), B10, E7, P3

Courses reprogrammées : 30.2, 30.3, 81

Coûts, réclamation sur la jauge : 64.3(d)

Culer avec la voile à contre : 22.3

D

Danger : 1.1, 23, 41(a), 42.3(g), 47.2, B2, E4.2, F2

Décision de courir : 4

Décisions, appel de : 70.1(a), C9.1, R

Décisions, confirmation, correction de : 70.2, R1, R2.3

Décisions, informer de, communiquer : 65, B10, C6.6(a), D1.2(e), F5

Décision, envisager une réparation : 62.1

Décision, inverser : 71.2

Décisions, par l'autorité nationale : 71

Décisions par le jury : *Partie intéressée*, 64, B4.4, B5, B12, C6.6, C8.4, D2.4(b), D3.1(c), E6.9

Décisions des umpires : C6.5, C8.4, D2.4, D2.7

Définitions, pas de modifications : 86.1
modifications : préambule de B, C2, D1.1(a), E1.1, préambule de F

Départ

Prendre le départ : préambule de la section C du chapitre 2, 22.1, 28.1, 28.2, 30.1, 31, A4.1, C3.2

avant le : Signaux de course, 27, 76.1, C4, E3.5

n'a pas *pris le départ* : A4.2, A5, A9, A11, C8.5

nouveau : 29.2 (voir aussi recourir, redonner le départ)

zone de : Signaux de course, A9, A11, J2.2(13)(21)(36)

erreurs de : 22

donner le départ des courses : 26, C3.1, E3.4

pénalités de : 30, A4.2

procédures de, erreur dans : 29.3, 32.1(a)

Déplacer une *marque* : 27.2

Déposition aux instructions : 63.3(a), 63.5, 63.6, 64.2, B10, C6.6(a), D1.2(e), D5.3, E6.8, F5 (voir aussi faits)

Deux longueurs de coque : 17, C2.3, D1.1(a)

Direction d'une course : 25-36, 85, 90.1, B3.3, E3

Disciplines (course, expression, vitesse) : préambule de l'annexe B

Disqualification :

d'une *partie* dans l'instruction d'une réclamation : 64.1, E7

sans instruction : 30.3, B10, P2

sur la jauge : 64.3(c), 78.2

par les umpires : C5.4, C7.2, C8.5

et classement : 90.3, A4.2, A5, A6

non retirable : 2, 30.3, 69.2(c)

Dommage :

écarts dans la jauge causés par un : 64.3(a), B5

sérieux : 44.1, 60.3(a)(1), 63.5, B4, E4.3(c), F4

et informer le réclamé : 61.1(a)(4)

INDEX

exonération : 14(b)
et règle 14 : C6.2(a), C6.6(c), C8.6,
D1.2(d), D2.3(d), D3.1(d), E6.9
et règle du chapitre 2 : 62.1(b)
par un membre de l'équipe : D1.2(f)
financiers : 67
réparation pour : 62.1(b)

E

Eau navigable : **Marque**, préambule de la section C du chapitre 2

Echoué, échouage : 23, 42.3(h), B2, F2

Écrit (par),

appels : 71.4, R4.1
allégation de mauvaise conduite notoire : 69.1(a)
problèmes de jauge : 43.1(c), 64.3(c), 78.3
réclamation, décisions de réclamation : 61.2, 65.2
demande de réparation : 62.2, B7.2
modifications des instructions de course : 90.2(a)(c), E1.3(d)
motif d'exclusion : 76.1

Effectuer le parcours : 28, 35, 90.3(a), E5.1(c)

Effectuer une pénalité : Sportivité et règles, **Finir**, 22.2, 24.2, 44, C2.2, C7.2(a), C7.4, D1.3(a)(b), E4.4

Égalité, classement : (Voir classement)

Emblème de la classe : 77, B11, E8, G1.3

Empannage, empanner : 18.4, 42.2(e), 42.3(b), 44.2, 50.2, B2, B4, C2.4, C7.2, C7.4, F2, F4

En course : Introduction, **Obstacle**, 4, préambule du chapitre 2, 24.1, 31, préambule du chapitre 4, 44.1, 61.1(a), 64.3(c), 78.2, C2.9, C4.1, C7.2(b), E2
pas **en course** : préambule du chapitre 2, 24.1, 62.1(b), 64.1, C2.9

Énergie manuelle : 52

Enfreindre

la règle 14 : 14, C6.6(c), C8.6, D2.3(d)
la règle 42 : P
une **règle** et courses dont le départ est redonné ou qui sont recourues : 36
une règle du chapitre 2, 3 ou 4 : 63.3(a), E5.1, E5.4, E5.7
une règle du chapitre 2 : 44.1, 60.1(a), 62.1(b), E4.4, E5.5(a)
une **règle** et gagner un avantage ou le contrôle : 44.1(b), C6.5(b), C8.3(a), D3.1(d)
une **règle** et manquer à effectuer une pénalité : D2.3
une **règle**, pas d'avantage acquis : C6.6(b)
une **règle**, pénalités au moment de l'incident : 44
une règle, pénalité au départ : 30.2, 30.3

Engagement, engagé : *Route libre derrière* et *Route libre devant*, **Engagement**, **Se maintenir à l'écart**, **Sous le vent** et **Au vent**, **Place à la marque**, 11, 17, 18.2, 18.3(b), 18.4, 19.2, préambule de B, B2, B11, C2.6, C2.7, D1.1(b), préambule de F, F2

rompu : 18.2(c)(1)
doute raisonnable : 18.2(d)
non **engagé** : 12, 18.2(b)

Entrante et **sortante** : B11

Epreuve internationale : 86.2, G1.1(b)

Équipage : Introduction, **Finir**, **Prendre le départ**, 29.1, 30, 41, 41(b), 42.1, 42.3, 45, 47.2, 49, 52, 62.1, 69.1, 80, B10, C3.2, D5.4, D5.5, E1.2(a)
et mouvement du corps : voir propulsion

Équipement d'un bateau : *Route libre derrière* et *Route libre devant*, **Engagé**, **Finir**, **Prendre le départ**, 1.2, 30, 42.3(h), 47.1, 78.3, H

INDEX

défectueux, réparation, remplacement : B11, D5.5, F4, N2.2(b)
contrôle, contrôleur : 43.1(c), 62.1(a), 78.3, H2, J1.2(7)
limitations sur : 47
pour augmenter le poids : 43.1, B4, F4, H
de sauvetage : 1.2, 40

Équipement individuel de flottabilité : Signaux de course, 1.2, 27.1, 40, J2.2(13)

Équité : 32.1(e), 63.7, 64.2, N2.1

Erreur

par le comité de course, le jury : 29.2, 32.1(a), 62.1(a), 66

Éviter le contact : *Se maintenir à l'écart, Obstacle*, 14, 18.3(a), 20, 23, B2, B12, E1.3(c), préambule de F, F2

Exclusion d'un bateau ou d'un concurrent : 69.2(c)(2), 76, C6.6(c)
d'un témoin dans une instruction : 63.3(a)

Exonérer, exonération : 14, 21, 64.1, 64.1(a), C8.1(b), D2.2(d), D3.1(d)

Expression, compétition d' : préambule de B, B10, B11

Extérieur (bateau, planche à l'extérieur) : 18.2, 19.2(b), B2, C2.6, D1.1(b), F2

F

Fair play : 2

Faits

supposés : R2.3
inadéquats, insuffisants : D2.6, R5
informer les *parties* : 65.1
établis : 63.6, 69.2(e), E6.8, N1.4(b)
dans les appels : 70.1(a), 71.3
dans les *réclamations* de jauge : 64.3(b), B5
dans une réparation : 64.2

Fédération internationale de voile : Voir ISAF

Filières : 43.2, 49.2

Finir : Signaux de course, *Route normale, En course*, 28.1, 28.2, 31, 32.1, 35, 44.2, 44.3(b), 61.1(a)(3), 61.3, 90.3(a), A3, A4.1, A4.2, A5, A6.1, A9, A11, B4, B5, C2.1, C6.3, C6.4, C7.2, C7.3, D1.1(e), D3.1(a), D3.2, E6.5, préambule de F, F4, F5, J2.1(7), J2.2(19)(25)

Flottabilité positive : 43.1(b)

Free-style, compétitions : préambule de B, B10, B11, préambule de F

Frottement superficiel : 53

G

Gêner, gênant : 24, B2, B11, C2.10, C9.2, D1.1(e), D2.7, F2

Godiller : 42.2(d), 42.3(d), C2.13

Grand-voile : *Sous le vent* et *Au vent*, 50.1, C2.4, E8, G1.1

Gréement (courant et dormant) : 52

Guide pour l'avis de course : K

Guide pour les instructions de course : L

H

Harnais de rappel, de trapèze : 43.1(b)

Héler

pour la *place* : 20, E1.3(b)
pour réclamer : 61.1(a), B5, D2.2(a), D2.5(a), E6.3, F5
hors de portée radio : E2.3
venir à portée de voix : Signaux de course
et signaux de bras : C2.8, D1.1(d)
par un observateur : E5.1(b)
par ou pour les umpires : D2.3, D2.4(b), D2.5
par le jury : P1

INDEX

par le comité de course : B10, E3.5, E3.6

Heures d'arrivée, ajustement dans une réparation : 64.2

I

Identification sur les voiles : 77, B11, E8, F9, G

Indiquer le parcours : 27.1

Information : 41(c), 41(d), 60.2(a), 60.3(a), 61.3, 63.2, 65.2, 65.3, 69.2(f), E4.2(c), J1.1, J1.2, J2.1, J2.2(1), R5

Informers

un concurrent d'une instruction selon la règle 69 : 69.2(a)

les autorités nationales : 69.3, 69.4

l'autre bateau d'une réclamation : 61.1(a)

les parties dans une instruction : 65.1, 65.2, R4

le jury : C8.4

le réclamé : 61.1, B5, E6.3

le comité de course : 44.3(b), B7.1, D1.2(c), E6.4

les umpires : C6.4(b), D1.2(c)

d'une décision, d'une pénalité : 65.1, C8.6, E3.7

Informers le concurrent : 69.2(c)(1), 69.2(d), B6.3(a), C8.2, G4

Inscription et qualification : 75-81, J1.2(5)(6)

Inscriptions d'autres pays : 90.2(b), J1.2(4), J2.2(6)

Instruction : *Partie*, 60.3, 61.1(c), 61.2, 62.1(a), 63, 64.1, 65, 69.2, 70.1, 71.2, 71.3, C8.1(b), D2.6, D3.1(b), E7, F5, J2.2(31), N1.4, N2.1, R2, R4.2, R5
nouvelle : 71.2
pas droit à instruction : 5, C9.1, D2.2, D2.5
réouverture : 63.3(b), 66, 71.2, C9.1, E5.10, R5

droit d'être présent : 63.3(a), E6.7

et règle 42 : P2

temps limite : J2.2(30)

par une autorité nationale : 69.3(a)

exigences pour : 63.1

Instructions de course : Introduction, *Marque, Obstacle, Règle*, préambule du chapitre 2, 25.1, 25.2, 26, 27.1, 28.1, 43.1, 44.1, 44.3(c), 49.2, 61.3, 63.7, 70.5, 86.1, 86.2, 90.2, 90.3, A1, A2, A4, G1.1(b), G3, préambule de H, J, préambule de N, N1.4(b), N1.6, préambule de P, préambule de R, R2.2(c)

modifications aux prescriptions : 88

modifications : 90.2(c), N2.3(a)

modifications aux règles : Introduction, préambule du chapitre 2, 86.1(b)

guide pour les : L

Interférence, radio : E2.5, E6.6

Intérieur

Bateau, planche à l'intérieur : *Place à la marque*, 18.2, 18.3(b), 18.4, 19.2(b), préambule de B, B2, C2.6, C2.7, D1.1(b), préambule de F, F2

Interprétation

de règles de jauge : 64.3(b)

de *règles*, demande pour : 70.4, R1, R2.3

de *règles*, Livre des cas : Introduction

J

Jauge

réclamations sur, décisions : 64.3, 65.3, 78.3

Joueur : 43.1(c), 78.3, H2

Juge international : 70.5(c), N1.2, N1.4(b), N1.5, N3.2

Jury, désignation, composition, devoirs, droits du : *Annulation, Partie intéressée, Réclamation*, 60.3, 63.6, 70.5(c), 85, 89.2(b), 91, N, R3
et appels : 70, 71, R

INDEX

et règle 42 : P
et demandes pour confirmation, correction des décisions : 70.2, R1, R2.3
et réouverture d'instruction : 66
et règle 69 : 60.2(c), 60.3(c), 69.2
et classement : A5
et réparation : A6.2, A10, C9.2, D1.2(f), E6.9
procédures, appel de : 70.1(a)

Jury international : 69.2, 70.5, 89.2(b), 91(b), J2.2(34), N

L

Lest mobile : 51

Lettres de nationalité : 77, B9, E8, G1, G3

Ligne d'arrivée : Signaux de course, *Finir, Marque, En course*, 28.1, 32.2, 33, 44.2, 44.3(b), A7, B4, B12, C2.1, C3.3, C7.2, C7.4, D3.1(c), E3.4(b), préambule de F, F4, J2.1(6)

Ligne de départ : *Marque, Prendre le départ*, 22.1, 28.2, 29, 30, B1.1, C4.1
prolongements : *Marque*, 22.1, 29.1, 30.1, C3.2
côté parcours de la : 29.1, 29.2, 30.1, A11, B3.4, C3.2(a), C4.2

Ligne de mouillage d'une *marque* : *Marque*, préambule de la section C du chapitre 2

Livre des décisions pour le Match Racing: Introduction

Livre des décisions pour la course par équipes : Introduction

Livre des cas: Introduction

Longue distance : préambule de B

Longueurs de coque : *Obstacle, Zone*, 17, 61.1(a)(2), C2.3, D1.1(a), E1.1
deux longueurs de coque : 17, C2.3, D1.1(a)
trois longueurs de coque : *Zone*

Louvoyage au vent : 18.1(a), 42.3(c)

M

Malade, maladie : 41(a), 47.2, N1.5

Marque : *En course, Parer, Place à la marque, Prendre le départ, Zone*, 18.1, 18.3, 18.4, 19.1, 20.1(c), 27.2, 28, 30.2, 30.3, 31, 32.2, 33, préambule de B, B2, B3, C2.1, C2.7, C7, E5.1, préambule de F, F2, F3, J2.1(4)(5), (voir aussi *Marque* d'arrivée, *Marque* de départ)

d'arrivée : *En course*, 31, E3.4, J2.1(5)
porte : 18.4, 28.1(c), 32.2(c), 33
de départ : 18.1(a), 19.2, 27.2, 31, C4.1

toucher : 31, 44.1(a)

manquante ou pas à sa place : Signaux de course, 32.1(d), 34

déplacer : 27.2

contourner : 18, 28, C7.2(c)

Sur le point de contourner ou passer : préambule de B, B2, préambule de F, F2

Mauvaise conduite notoire : 69

Mise au sec : 45, J2.2(25)

Modifications aux instructions de course : 90.2(c), N2.3(a)

Modifications aux prescriptions : Introduction, 88

Modifications aux règles : Introduction, préambule du chapitre 2, 86.1(b)

Modifier l'avis de course : 89.2(a)

Modifier sa route : *Obstacle, Se maintenir à l'écart*, 16, 20.1, B2, C2.11, D1.1(f), préambule de F, F2

Modifier le bord suivant du parcours : Signaux de Course, 33

Moteur, usage du : 42.3(h)

Mouiller, mouillage : 23, 45

INDEX

N

Nager : 47.2

Navigation en bon marin : *Place*, 42.1

Navigation loyale : 2

O

Observateur : B12, E1.1, E5, E6.8, P1, P4

Obstacle : 18.1(d), 19, 20.1, préambule de F, J2.2(18)
continu : 18.1(d), 19.1, 19.2(c), préambule de F

Occasion (première occasion raisonnable) : 44.3, 61.1(a), B5, D1.2(c), D2.2(a), D2.5(a), D5.2, E6.3, F5

Offshore Racing Council (ORC) : 76.3

Organisation de la course : 85-91

Outrigger : 50.3

P

Parcours

effectuer le : 28, 35, 90.3(a), E5.1(c)
modification par le comité de course :
Signaux de course, 32, 33, E3.10
indiquer le : 27.1

Parer : *Place à la marque*, 18.3, 20.1(c), préambule de B, C2.7, préambule de F

Partie dans une instruction : 60.3(a)(2), 62.1(a), 63.2, 63.3, 63.4, 63.6, 64.1, 64.3(d), 65.1, 65.2, 66, 70.1(a), 71.3, 71.4, C9.1, D3.1(d), E1.2(a), E7, N1.4(b), R2.2(e), R3, R4

Partie intéressée : 60.2(a), 60.3(a), 63.4, 71.1, E1.1, N3.3

Pavillon incorrect : C8.2

Pavillon de classe : Signaux de course, 26, J2.1(6)

Pavillon I, règle : Signaux de course, *Prendre le départ*, 22.1, 30.1

Pavillon Jaune :

Identification : C4.1

Signal du comité de course : C3.1, C3.2(a)

demande de décision par un bateau : D2.5(c)

pénalité en points : 44.3

donner une pénalité : C5, P1

Pavillon Noir, règle : Signaux de course, 26, 30.3, E3.7

Pavillon noir, noir et blanc par un umpire : C5.4, D1.2(d), D2.4(c)

Pavillon rouge (*réclamation*, pénalité) : 61.1(a), C5.3, C6.1(b), C6.4(b), C6.5(b), C7.3(d), D2.2(a), D2.4, D2.5(a)
non requis : 61.1(a)(2)(3), 62.2

Pavillon Z, règle : Signaux de course, 30.2, 36, 63.1, A4.2, A5, A11

Pénalité :

annulée : C2.1, C7.2, P3

informer, faire un rapport : 65.1, 69.2(d) (f), 69.3(c), 69.4

pour infraction à la règle 42 : P

limitations sur : 64.1(b), C7.3

pas de pénalité : préambule du chapitre 2, 14(b), 36, 64.3(a), C5.1, C6.6(b)(3), D1.3(c), D2.5(f), D3.1(d)(3)

effectuer : Sportivité et règles, *Finir*, 22.2, 24.2, 44, C2.2, C7.2(a), C7.4, D1.3(a)(b), E4.4

terminer : C2.1, C5.5, C7.4(b)

et jauge : 64.3(a)(c), 65.3

et *partie* dans une instruction : 71.3

et course retardée, annulée : 30.2, 30.3, P3

sans instruction : 30.2, 30.3, 63.1, A5, B10, B11, C8.6, P2

en points : 44.3

non effectuée : C5.6, D2.3(e)(f), P2

par des umpires : C5, C6.5, C8, D2.2, D2.3, D2.5, E5.2

identification : G5

360° : B4, F4

INDEX

- Pénalité de deux tours : 44.1, 44.2, D2.2(f), D2.3, D2.5(g), J1.2(11), J2.2(27), P2.1
- Personne responsable : 46, 78.1, 78.2, E4.4 (voir aussi propriétaire du bateau)
- Pesée des vêtements et de l'équipement : 43.1, B4, H
- Place** : *Place à la marque*, 14, 15, 16, 18.2(c), 19.2(b)(c), 20, 21, préambule de B et de F, F2
héler pour de la : 20.1
pas droit à : 18.2(e), 19.2(b)(c)
pour virer de bord : *Place à la marque*, 20, C2.8
- Place à la marque* : 14, 18.2, 18.3(b), 21, préambule de B, B2, C2.6, C2.7, D1.1(b), préambule de F
- Place pour virer : *Place à la marque*, 20, C2.7
- Pomper : 42.2(a)
- Porte : 18.4, 28.2, 32.2(c), 33
- Position normale : *Route libre derrière* et *Route libre devant*, *Engagement*, *Finir*, préambule de B, B2, préambule de F
- Possession** : B11
- Première occasion raisonnable : 44.3, 61.1(a), B5, D1.2(c), D2.2(a), D2.5(a), D5.2, E6.3, F5
- Prendre le départ** : préambule de la section C du chapitre 2, 22.1, 28.1, 28.2, 30.1, 31, A4.1, C3.2
- Prescriptions : Introduction, *Règle* (c), 67, 69.2(c), 70.5(a), 86.1(a), 86.3, 88, 89.1(d) (g), 90.2(b), J1.2(4), J2.2(4)(5)(6), préambules de H, N et R
modifications : Introduction, 88
- Preuve, nouvelle et significative : 66
- Prioritaire (bateau) : préambule de la section A du chapitre 2, 14, 16.1, 18.4
et éviter le contact : 14
acquérir une priorité : 15
- Prix : A7, C11.3(c), J1.2(15), J2.2(39)
- Procédures d'appel : 3(b), 70.6, R
- Procédures de révision : 3(b)
- Prolonger le temps limite : 61.3, 62.2
- Propriétaire de bateau : 2, 3, 69.1(a), 69.2(d), 69.3(c), 78.1, E8(b), G1.1(c), J1.2(6)
- Propulsion : 42, B4, J2.2(29)

Q

Qualification pour courir : (voir inscriptions et qualification)

R

Radios : E4.5(c), J2.2(26)

Rappel : Signaux de course, *En course*, 26

Rappel général : *En course*, 29.2, 30.3, E3.6, J2.2(22), P3

Rappel individuel : 29.1, E3.5, J2.2(22)

Rattraper : B11

Recevabilité et non recevabilité d'une *réclamation* : 60.2(a), 60.3(a), 63.5, 71.2, C6.4(b)

Réclamant, réclamé : *Partie*, 61.1, 61.2, E5.2 (voir aussi *partie* dans une instruction)

Réclamation :

temps limite (voir temps limite)

exigences, contenus : 61

sur la jauge : 43.1(c), 65.3

sur les règles de classe : 64.3

retrait : 63.1

non écrite : B10, C6.4(b), D1.2(e), F5
entre des bateaux dans des courses différentes : 63.8

par le comité de course ou le jury : 60.2(a), 60.3(a), 61.1(b)(c), 61.3

INDEX

- Réclamations**, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels : 60-71
- Réclamer**
informer le réclamé : 61.1, E6.3
droit de : 60, C6.1
pas le droit de, pas de motif pour : 5, 60.1(a), 60.2(a), C6.2, D1.2(a), D1.2(d), D2.2, D2.5, E6.1
- Recommandations pour les jurys** : M
- Recourir, redonner le départ** : **Annulation**, 30.2, 30.3, 36, C6.6(b)(2), D5.4, J2.2(37)
- Reculer** : 42.2(d)
- Redresser (Se redresser)** : B11
- Réduire le parcours** : Signaux de course, 32, E3.8(c), J2.2(25)
- Réglage** : 42.1, 50.1, 51
- Règle** : Sportivité et règles, 3, 36, 64.1, 65.1, 67, 70.4, 71.3, 78.2, 85, 90.1, J1.1(1), J1.2(6), J2.1(1)(9), R1, R2.3
- Règles de course** : Introduction, 3, 86.1, 86.2, J1.2(1), J2.2(3), N1.1
règle, demande d'interprétation : 64.3(b), 70.4, R1, R2.3
règle non citée dans une réclamation : 64.1
- Règles**, modifications aux, révision : Introduction, 86, préambules de B, C, D, E, R, G5
règles, conflit entre : Introduction, 63.7, C8.1(b)
règles, proposition pour expérimentation : 86.3
règles, pas de modification aux : 86.1(a), préambules de H et N
règles de compétition windsurfs : B
- Règles d'Équipement des Voiliers (les REV)** : J1.1(3), J2.1(2)
- Règles de classe** : Introduction, **Règle** (d), 1.2, 49.2, 78, 79, 86.1(c), B6, G3, G5, P5
- modifications aux : 87, J1.2(9), J2.1(9), J2.2(7)
vêtements et équipement : 43.1(b)
réclamations sur : 64.3(a)
- Règles de course par équipes** : D
- Règles de course pour la voile radiocommandée** : E
- Règles de compétition windsurfs** : B
- Règles de match racing** : C
- Règles gouvernementales de priorité** : préambule du chapitre 2, 48.1, J2.2(2)
- Régulations 19, 20, 21 et 22 de l'ISAF** : voir Codes ISAF
- Régulation 28.1.3 de l'ISAF** : 86.2
- Remplacement (de concurrents, bateaux, équipement)** : N2.2(b)
- Réparation** : **Partie**, 60, 62, 63, 64.2, 65.1, 71.2, A6.2, A10, C6.3, C6.4, C9, N2.1, N3.2, P4
appel : 71.2, R2.2(a)
pas de réparation : C9.1, D1.2(f), D2.7, P4
- Réparation sur le classement** : 64.2, A6.2, A10, A11
- Réparations** : 45, E6.9
- Représentant** : 61.2(d), 63.3(a), E6.7, J1.2(6)
- Responsabilité personnelle** : 1.2, 4, E1.4
- Retarder, retardé** : Signaux de course, **En course**, 27.3, 30.2, 30.3, C3.2(b)(c), J2.2(37), P3
- Retirer un score** : A2, A8.1, A8.2
- Révision des règles de course** : Introduction
- RIPAM (Règlement international pour prévenir les abordages en mer)** : Préambule du chapitre 2, 48.1, 48.2, J2.2(2)
- Round robin (série)** : C10.5, C11, D4
- Roulis** : 42.2(b), 42.3(a)(b)

INDEX

Route : *Finir, Obstacle, Route normale, Se maintenir à l'écart*

modifier sa : *Obstacle, Se maintenir à l'écart*, 16, 20.1, B2, C2.11, D1.1(f), préambule de F, F2

Route normale : Place à la marque, 17, 18.1(b), 18.2(c), 18.4, 24.2, préambule de B, B2, C2.2, préambule de F, F2

Route libre devant et Route libre derrière : 12, 17, 18.2(b)(e), 19.2(c), B2, B11, D1.1(b), F2

Route au plus près : 13, 18.3(a), 20.1(b), 42.3(d), 54, C2.4, C7.2(a)(1), C7.3(a), F2

S

Saccader : 42.2(c), P5

Sangles de rappel : 49.1

Sauter : B11, préambule de F, F2

Schéma d'un incident : 65.2, R2.2(b)

Scores retirés : 2, 30.3, 90.3(b), A2, P2.2, P2.3

Se maintenir à l'écart : Obstacle, préambule de la section A du chapitre 2, 10-17, 19.2(c), 22, B2, B11, B12, C2.4, C2.9, préambule de F, F2

Secrétariat de course : 61.3, 63.1

Sécurité : 1, 20.3, 32.1(e), 48.1, 49.2, J2.2(13)

Séries éliminatoires : C10.6, C11.2, C11.3(b), D4.1, D4.6, D4.7

Signaux : Signaux de course, 25.2, 26, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 40, 48.1, C3, E3, J2.2(2) (13)(15)(22)(24)

Signaux de course : *Règle* (a), 25.2, 26, C3, E3

Signaux, absence de signal sonore : 26, C3.1

Signaux de bras : C2.8, D1.1(d)

Signaux de nuit : J2.2(2)

Signaux par oral : E3.8(b)

Signaux visuels et sonores : Signaux de course, 25.2, 25.3

Signaux de parcours : Signaux de course, 27.1

Signaux de brume et feux : 48.1

Sillage (effectuer le parcours) : 28.2

Slalom (course) : préambule de B

Sortante (voir *Entrante et sortante*)

Sous le vent et Au vent : Bord, Tribord ou Bâbord, Place à la marque, 11, 17

Spinnaker, tangon de spinnaker : 50.1, 50.2, 50.3(c), 50.4, G1.1

Sportivité : Sportivité et règles, 2, 69.1(a), 69.2(a), 86.1(a), C8.3(c), D2.3(g)

Stabilité : 51

Suspension d'admissibilité : 69.3, 69.4, N2.2(a)

Surfing, *Surfing* : 42.3(c), B11

Système de handicap : *Règle* (d), A3, A7, J1.1(4), J2.1(8)

Système de Points a Minima : 90.3(a), A4, B10, J1.2(13), J2.1(9)

T

Tableau officiel d'information : 86.2, 87, 90.2(c), B10, B11, B12, J2.2(10), N1.6

Tangon de foc : 50.2, 50.3(c)

Témoïn : 63.3(a), 63.4, 63.6

Temps limite

appels : R2.1

prolonger le : 61.3, 62.2

pour *finir* : 32.1(c), 35, 90.3, J2.1(7), J2.2(19)

de dépôt de *réclamation* : 44.3(a), 61.1(a)(b), 61.3, E6.5, J2.2(30), N1.4(b) informations sur la décision d'une réclamation : 65.2

réouverture d'une instruction : 66, E6.5, R2.1

INDEX

pour demander réparation : 62.2, C6.3, E6.5

Temps (météo) : 1.2, 32.1(b), E3.8(d)

Temps pour répondre : 19.1, 20.2(a)

Terminologie : Introduction

Toucher, s'accrocher à une *marque* : 31, 44.1(a), B3

Tour : (Voir pénalités)

Transition : B11

Tribord (bateau) : 10, 16.2

Trinquette de Spinnaker : 54

Tribunal ou cour : 3(c)

Trois longueurs de coque : *Zone*

U

Umpire : Introduction, 89.2(b), préambule de C, C3.1, C5, C6.4, C6.5, C7.2, C7.3(d), C7.4(b) (c), C8, C9.2, C9.3, préambule de D, D2 pénalité par : C5, C6.5, C8, D2.2, D2.3, D2.5, E5.2

V

Vague, expression : préambule de B

Validité du certificat de jauge : 78.1, 78.2

Venir à portée de voix : Signaux de course

Vent : 32.1(c), 42.1, 42.2(e), 42.3(c)

Vérification (temps et vitesses) : B12

Vêtements et équipements : 40, 43.1, B4, F4, H

Vider l'eau : 45, 51

Virer (virement) de *bord* : 13, 18.3, 20.2(c), C2.7 et propulsion : 42.2(e), 42.3(b)
place pour : *place à la marque*, 20, C2.8

Vitesse : 42.1, 42.3(b)(f)
Compétition de : préambule de B

Voile

changer, ariser, établir, border : 45, 50
identification, publicité, jauge, numéros : 77, E8, G
à contre : 21.3

Z

Zone de course : préambule du chapitre 2, 61.1, E5.2, J2.2(16)

Zone de départ: Signaux de course, A9, A11, J2.2(13)(21)(36)

Zone de parcours : B4.3(b)

Zone : 18.1, 18.2, 18.3, préambule de B, C2.3, C2.7, C7.3(b), D1.1(a)(b), E1.1, F

RCV 2013 - 2016

1^{ère} édition 2012

Achevé d'imprimer en novembre 2012
sur les presses de GOUBAULT Imprimeur

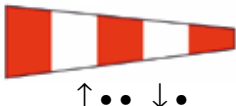
Édité par G Nautics Éditions Tél. (33) 02 51 12 74 74

N° ISBN 2-9522660-6-9

SIGNAUX DE COURSE

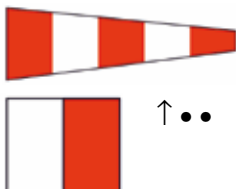
Les significations des signaux visuels et sonores sont données ci-dessous. Une flèche pointant vers le haut ou le bas (↑ ↓) signifie qu'un signal visuel est envoyé ou affalé. Un point (●) signifie un signal sonore ; cinq tirets courts (-----) signifient des signaux sonores répétitifs ; un tiret long (—) signifie un signal sonore long. Quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'un pavillon de classe, le signal s'applique seulement à cette classe.

Signaux de retard

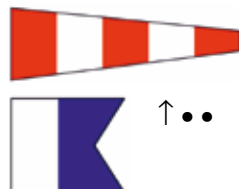


Aperçu

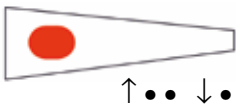
Les courses dont le départ n'a pas été donné sont **retardées**. Le signal d'avertissement sera fait 1 minute après l'affalé sauf si à ce moment la course est **retardée** à nouveau ou **annulée**.



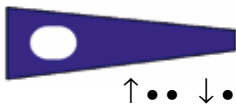
Aperçu sur H Les courses dont le départ n'a pas été donné sont **retardées**. Signaux ultérieurs à terre.



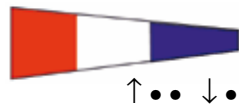
Aperçu sur A Les courses dont le départ n'a pas été donné sont **retardées**. Plus de courses aujourd'hui.



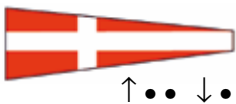
Flamme numérique 1



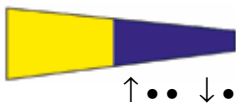
Flamme numérique 2



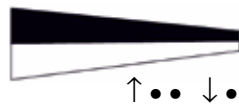
Flamme numérique 3



Flamme numérique 4



Flamme numérique 5



Flamme numérique 6

Aperçu sur flamme numérique 1 - 6 : Retard de 1 - 6 heures après l'heure prévue de départ.

Signaux d'annulation



N Toutes les courses dont le départ a été donné sont **annulées**. Revenez sur la zone de départ. Le signal d'avertissement sera fait 1 minute après l'affalé sauf si à ce moment la course est **annulée** à nouveau ou **retardée**.



N sur H Toutes les courses sont **annulées**. Signaux ultérieurs à terre.



N sur A Toutes les courses sont **annulées**. Plus de courses aujourd'hui.

SIGNAUX DE COURSE

Signaux préparatoires



↑ • ↓ —

P Signal préparatoire.



↑ • ↓ —

I La règle 30.1 s'applique.



↑ • ↓ —

Z La règle 30.2 s'applique.



↑ • ↓ —

Pavillon noir.
La règle 30.3 s'applique.

Signaux de rappel



↑ •

X Rappel individuel.



↑ • • ↓ •

Premier substitut Rappel général.
Le signal d'avertissement sera envoyé 1 minute après l'affalé.

Parcours réduit



↑ • •

S Le parcours a été réduit. La règle 32.2 s'applique.

Changer le bord suivant



C La position de la *marque* suivante a été changée :



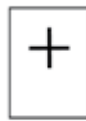
à tribord ;



à bâbord ;



pour diminuer la longueur du bord ;



pour augmenter la longueur du bord.

Autres signaux



↑ •

L La terre : Un avis aux concurrents a été affiché.
Sur l'eau : Venez à portée de voix ou suivez ce bateau.



— — — —

M L'objet portant ce signal remplace une *marque* manquante.



↑ •

Y Portez un équipement individuel de flottabilité.



(Pas de signal)

Pavillon ou voyant **bleu**.
Ce bateau du comité de course est en position sur la ligne d'arrivée.

[LA FLOTTE] COLLECTIVE

Les régates en flotte collective, un concept

**ECONOMIQUE
ECOLOGIQUE
EQUITABLE**

Pour tout savoir : www.ffvoile.fr





FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37

www.ffvoile.fr



Crédit photo : dppi Création : Leroy Tremblot

13 €



9 782952 266062