



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

LES RÈGLES DE COURSE À LA VOILE

2009-2012



I S A F

La Fédération Royale Belge du Yachting (FRBY) et la Fédération Luxembourgeoise de Voile (FLV) ont souhaité s'associer à l'édition en français des Règles de Course à la Voile 2009-2012 éditée par la Fédération Française de Voile. Les prescriptions de la FFVoile qui sont reprises par ces deux fédérations sont donc indiquées dans la présente édition.

© 2008 International Sailing Federation

© 2008 Fédération Française de Voile

TABLE DES MATIÈRES

	Signaux de course.....	intérieur couverture
	Introduction.....	4
	Principe de base.....	5
Chapitre 1	Règles fondamentales.....	5
Chapitre 2	Quand les bateaux se rencontrent.....	6
Chapitre 3	Direction d'une course.....	11
Chapitre 4	Autres obligations en course.....	15
Chapitre 5	Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels.....	20
Chapitre 6	Inscription et qualification.....	28
Chapitre 7	Organisation de la course.....	30
 Annexes		
A	Classement.....	34
B	Règles de compétition pour les windsurfs.....	37
C	Règles du match racing.....	49
D	Règles de course par équipes.....	58
E	Règles de course pour les bateaux radiocommandés.....	62
F	Procédures pour les appels et les demandes.....	68
G	Identification sur les voiles.....	70
H	Pesée des vêtements et de l'équipement.....	74
J	Avis de course et instructions de course.....	75
K	Guide pour l'avis de course.....	79
L	Guide pour les instructions de course.....	86
M	Recommandations aux jurys.....	102
N	Jurys internationaux.....	106
P	Procédures spéciales pour la règle 42.....	108
	Formulaire de réclamation.....	110
	Index.....	112
	Définitions.....	intérieur couverture dos

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, annexes A-P, 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 coureurs 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 1er janvier 2009 sauf, pour une épreuve débutant en 2008, 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 2005-2008. Aucun changement n'est envisagé avant 2013, 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 2009-2012* et les reconnaît en tant qu'interprétations et explications faisant autorité. L'ISAF publie également *Le Livre des Décisions pour le Match Racing 2009-2012* et *Le Livre des Décisions pour la Course par Equipes 2009-2012* 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. « 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 »). Il n'existe pas d'annexe I ou O.

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.

CHAPITRE I

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 Equipement 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 jeu loyal. 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 23.1.

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 quand un 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 un 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

- (b) ne doit pas être pénalisé selon cette règle sauf s'il se produit un contact qui cause un dommage ou une 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 alors 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. Quand la règle 20 s'applique, les règles 18 et 19 ne s'appliquent pas.

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'entre 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'entre 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), il doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi. Cependant, si l'un des bateaux dépasse la position bout au vent ou si le bateau ayant droit à la *place-à-la-marque* 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*, 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 en s'approchant d'une marque

Si deux bateaux s'approchaient d'une *marque* sur des *bords* opposés et que l'un d'eux change de *bord*, devenant de ce fait soumis à la règle 13 dans la *zone* alors que l'autre bateau *pare* la *marque*, la règle 18.2 ne s'applique pas 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 l'éviter 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.

18.5 Exonération

Quand un bateau prend la *place-à-la-marque* à laquelle il a droit, il doit être exonéré

- (a) si, du fait du manquement de l'autre bateau à lui donner la *place-à-la-marque*, il enfreint une règle de la Section A, ou
- (b) si, en contournant la *marque* sur sa *route normale*, il enfreint une règle de la Section A ou la règle 15 ou 16.

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.

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 et répondre

Quand il s'approche d'un *obstacle*, un bateau qui navigue au plus près ou au-delà du plus près peut héler pour demander la *place* pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord*. Après qu'un bateau a hélé,

- (a) il doit donner au bateau hélé le temps de répondre ;
- (b) le bateau hélé doit répondre soit en virant de bord aussitôt que possible, soit en répondant immédiatement « Vous virez » et en donnant alors au bateau qui a hélé la *place* de virer de bord et de l'éviter ; et
- (c) quand le bateau hélé répond, le bateau qui a hélé doit virer de bord aussitôt que possible.

20.2 Exonération

Quand un bateau prend la *place* à laquelle il a droit selon la règle 20.1(b), il doit être exonéré s'il enfreint une règle de la Section A ou la règle 15 ou 16.

20.3 Quand ne pas héler

Un bateau ne doit pas héler sauf si la sécurité exige qu'il fasse un changement de route conséquent pour éviter l'*obstacle*. De plus, il ne doit pas héler si l'*obstacle* est une *marque* que le bateau hélé *pare*.

Section D AUTRES RÈGLES

Quand la règle 21 ou 22 s'applique entre deux bateaux, les règles de la section A ne s'appliquent pas.

21 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; CULER

21.1 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.

21.2 Un bateau effectuant une pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

21.3 Un bateau qui cule au moyen d'une voile à contre doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

22 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.

23 GÊNER UN AUTRE BATEAU

23.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course*.

23.2 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

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

■ *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.

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.

<i>Signal</i>	<i>Pavillon et signal sonore</i>	<i>Minutes avant le signal de départ</i>
Avertissement	Pavillon de classe ; un signal sonore	5*
Préparatoire	Pavillon P, I, Z, Z et I, ou noir ; un signal sonore	4
Une minute	Affalée du pavillon préparatoire ; un signal sonore long	1
Départ	Affalée du pavillon de classe ; un signal sonore	0

* 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.

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*, laisser chaque *marque* du côté requis dans l'ordre correct, et *finir*, de telle façon qu'un fil représentant son sillage, après qu'il ait *pris le départ* et jusqu'à ce qu'il ait *fini*, s'il était tendu

- (a) passerait du côté requis de chaque *marque*,
- (b) toucherait chaque *marque* à contourner, et
- (c) passerait entre les *marques* d'une porte depuis la direction de la *marque* précédente.

Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un bateau peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas un bord du parcours sur lequel il se trouve. Cependant, il doit laisser une *marque* de départ du côté requis quand il s'approche de la ligne de départ depuis son côté pré-départ pour *prendre le départ*.

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. Ce pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que de tels bateaux soient 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'affalée 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 depuis le côté parcours 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 déterminé 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 déterminé 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.

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.

Le parcours réduit doit être signalé 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 pavillon ou un tableau triangulaire vert pour un changement vers tribord ou un pavillon ou un tableau rectangulaire 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 28.1 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.

Les règles du chapitre 4 ne s'appliquent qu'à des bateaux **en course**.

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 ;
- (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.

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 ;
- (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 exagérer le roulis qui facilite la conduite du bateau pendant un virement de bord ou un empannage, pourvu que, juste après que le virement de bord ou l'empannage est terminé, la vitesse du bateau ne soit pas supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence de virement de bord ou d'empannage.
- (c) Sauf lors d'un louvoyage au vent, quand le surfing (accélération rapide en descendant sur le côté sous le vent d'une vague) ou le planing est possible, l'équipage du bateau peut border l'écoute et le bras de toute voile dans le but d'initier ce surfing ou planing, mais une fois seulement pour chaque 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) Un bateau peut réduire sa vitesse en bougeant sa barre de façon répétée.
- (f) Tout moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.
- (g) Pour se dégager après un échouage ou après une collision avec un autre bateau ou un objet, un bateau peut utiliser la force appliquée par l'équipage de l'un ou l'autre bateau, et tout équipement autre qu'un moteur propulsif.
- (h) 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 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 jugeur 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 DE L'INCIDENT

44.1 Effectuer une pénalité

Un bateau peut effectuer une pénalité de deux tours quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 alors qu'il est *en course* ou une pénalité d'un tour quand il est susceptible d'avoir enfreint la règle 31. Les instructions de course peuvent spécifier l'usage de la pénalité en points ou quelque autre pénalité. 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 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 point est 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 ». Quand les instructions de course ne précisent pas le nombre de places, ce doit être le nombre entier (0,5 arrondi au nombre supérieur) le plus proche de 20 % du nombre de bateaux inscrits. Les points des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; donc, deux bateaux peuvent recevoir le même nombre de points.

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, 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

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* ou les règlements gouvernementaux applicables.

49 POSITION DE L'ÉQUIPAGE

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 de câble métallique 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.

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, si le bateau était 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 établie, un bout-dehors utilisé pour border la bôme d'une voile établie, 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 utilisée normalement pour une voile établie, et fixée en permanence au mât sur lequel la têtère de la voile utilisée 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

La différence entre une voile d'avant et un spinnaker est que la largeur à mi-hauteur d'une voile d'avant, mesurée aux points médians de son guindant et de sa chute, n'excède pas 50 % de la longueur de sa bordure, et aucune autre largeur intermédiaire n'excède un pourcentage pareillement proportionnel à sa distance depuis le sommet de la voile. 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 arimé. 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 manuelle.

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.

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 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 *réclamation* non recevable ou d'une demande de réparation, ou d'un rapport émanant 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 69.1(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 *réclamation* non recevable ou d'une demande de réparation, ou d'un rapport émanant 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 69.1(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* concerne un incident survenant dans la zone de course, dans lequel il est impliqué ou qu'il voit, il doit hélér « Protest » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chacune de ces actions. 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 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) Un comité de course ou un jury ayant l'intention de réclamer contre un bateau doit l'informer dès que cela est raisonnablement possible. Cependant, si la *réclamation* résulte d'un incident que le comité ou le jury observe dans la zone de course, il doit informer le bateau après la course dans le temps limite déterminé par la règle 61.3.
- (c) Si le jury décide de réclamer contre un bateau selon la règle 60.3(a)(2), il doit l'informer dès 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 observent 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.

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, sans qu'il y ait eu faute de sa part, aggravé de façon significative

- (a) par une action inadéquate ou une omission du comité de course, du jury ou de l'autorité organisatrice, 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 un bateau à qui une pénalité a été infligée selon la règle 2, ou envers lequel une action disciplinaire a été prise selon la règle 69.1(b).

62.2 La demande doit être faite par écrit et déposée au secrétariat de course pas plus tard que le temps limite pour réclamer ou dans les deux heures après l'incident, selon ce qui est le plus tardif. 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, 67, 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 Moment et lieu de l'instruction ; temps laissé aux parties pour se préparer

Le moment 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.

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 une 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* dans l'instruction et de leurs témoins, et toute autre déposition qu'il estime nécessaire. Un membre du jury qui a vu l'incident peut témoigner. Une *partie* dans 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

- (a) Quand le jury décide qu'un bateau qui est *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle*, 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*.
- (b) Si un bateau a effectué une pénalité applicable, la règle 64.1(a) ne s'applique pas à lui sauf si la pénalité pour la *règle* qu'il a enfreinte est une disqualification qui ne peut être retirée de son score dans la série.
- (c) Quand, en conséquence d'une infraction à une *règle*, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une *règle*, la règle 64.1(a) ne s'applique pas à ce dernier qui doit être exonéré.
- (d) Si un bateau a enfreint une *règle* alors qu'il n'était pas *en course*, sa pénalité doit lui être appliquée dans la course la plus proche du moment de l'incident.

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. S'il

y a un doute sur les faits ou sur les résultats probables de tout arrangement pour la course ou la série, spécialement avant d'*annuler* la course, le jury doit recueillir les faits auprès des sources appropriées.

64.3 Décisions des réclamations sur la jauge

- (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 jauge, 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 jauge 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 jauge doivent être payés par la *partie* perdante, sauf si le jury en décide autrement.

■ *Prescription de la FFVoile, de la FRBY, de la FLV. (*) :* _____
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 portant sur la jauge.

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 un nouveau fait significatif devient disponible dans un délai raisonnable. Il doit rouvrir une instruction quand cela est requis par l'autorité nationale selon la règle F5. 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 RÈGLE 42 ET NÉCESSITÉ D'UNE INSTRUCTION

Quand ceci est spécifié dans les instructions de course, le jury peut pénaliser sans instruction un bateau qui a enfreint la règle 42, à condition qu'un membre du jury ou son observateur mandaté ait vu l'incident, et une disqualification selon cette règle ne doit pas être retirée du score du bateau dans la série. Un bateau ainsi pénalisé doit être informé par notification sur les résultats de la course.

68 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, de la FRBY, de la FLV. (*)* : _____

Les questions relatives aux dommages résultant d'un incident impliquant un bateau soumis aux RCV relèvent des juridictions compétentes et ne sont pas traitées par le jury.

Section C MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE

69 ALLÉGATIONS DE MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE

69.1 Action par un jury

- (a) Quand un jury, soit d'après sa propre observation soit d'après un rapport qu'il a reçu de quelque source que ce soit, estime qu'un concurrent peut avoir commis une grave violation à une *règle*, aux bonnes manières ou à la sportivité, ou peut avoir nui à la bonne réputation du sport, il peut ouvrir une instruction. Le jury doit rapidement informer par écrit le concurrent de la mauvaise conduite présumée et du moment 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. S'il conclut que le concurrent est coupable de la mauvaise conduite présumée, il doit soit
 - (1) donner un avertissement au concurrent ou
 - (2) imposer une pénalité en excluant le concurrent, et lorsque 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.
- (c) 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.
- (d) 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 69.1(c) les faits établis, la décision et ses motivations.

- (e) Si le jury choisit de ne pas mener l'instruction sans que le concurrent soit présent, ou si l'instruction ne peut pas être programmée en un lieu et à une heure 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 copie de son rapport à l'ISAF.
- (f) Quand le jury a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une mauvaise conduite est reçu, le comité de course ou l'autorité organisatrice peut désigner un nouveau jury pour procéder selon cette règle.

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

- (a) Quand une autorité nationale ou l'ISAF reçoit un rapport alléguant une grave violation à une règle, aux bonnes manières ou à la sportivité, un rapport alléguant une conduite qui a nui à la bonne réputation du sport, ou un rapport exigé par la règle 69.1(c) ou 69.1(e), elle peut mener une enquête et, lorsque approprié, doit 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 69.2(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.

69.3 Action ultérieure par l'ISAF

A réception d'un rapport requis par la règle 69.2(c) ou par la Régulation 19 de l'ISAF, ou à la suite de sa propre action selon la règle 69.2(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 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.

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 peuvent 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.

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, de la FRBY. (*) :* _____

Dans de telles circonstances, l'autorisation écrite de l'autorité nationale doit être obtenue avant d'éditer l'avis de course et apposée au tableau officiel d'information pendant la compétition.

- (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 F.

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.

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 rejeter ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent, dans les limites de la règle 76.2, pourvu qu'il le fasse avant le départ de la première course et précise le motif pour agir ainsi. Cependant, l'autorité organisatrice ou le comité de course ne doit pas rejeter 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.

76.2 Pour un championnat du monde et continental, aucune inscription, si elle entre dans le cadre des quotas établis, ne doit être rejetée 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, de la FRBY, de la FLV :* _____
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 avant qu'un bateau ne *coure*, et qu'il n'est pas présenté, le bateau peut *courir* pourvu que soit remise au comité de course une déclaration signée par la personne responsable, affirmant que le certificat valide existe et qu'il sera fourni au comité de course avant la fin de l'épreuve. Si le certificat n'est pas présenté à temps, le bateau doit être disqualifié pour toutes les courses de l'épreuve.

78.3 Quand un contrôleur d'équipement ou un jugeur 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 COURSES REPROGRAMMÉES

Quand une course a été reprogrammée, tous les bateaux inscrits dans la course initiale doivent être avertis. De nouvelles inscriptions, si elles satisfont aux conditions d'inscription à la course initiale, peuvent être acceptées à la discrétion du comité de course.

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, 76.2, 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, mais pas la règle 76.1, ni l'annexe F, ni une règle citée dans la règle 86.1(a). Cependant, les instructions de course peuvent changer en « deux » ou « quatre » le nombre de longueurs de coque déterminant la *zone* autour des *marques*, à condition que ce nombre soit le même pour toutes les *marques* et pour tous les bateaux utilisant ces *marques*. Si les instructions de course changent une règle ou cette définition, elles doivent faire référence spécifiquement à la règle ou à la définition et indiquer la modification.
- (c) Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 50, 51, 52, 53 et 54. De tels changements doivent faire référence spécifiquement à la règle et indiquer la modification.

Note : La seconde phrase de cette règle prend effet au 1^{er} janvier 2011.

86.2 En dérogation à la règle 86.1, l'ISAF peut dans des circonstances limitées (voir la Régulation 31.1.3 de l'ISAF) autoriser des changements 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 FFVoile pour obtenir son autorisation écrite et lui rendre compte des résultats dès la fin de l'épreuve. L'autorisation de la FFVoile doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel d'information pendant la durée de la régate.

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 le changement est affichée au tableau officiel d'information.

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, de la FRBY, de la FLV. (*) : _____
Aucune prescription de l'autorité nationale ne doit être modifiée ou supprimée dans les instructions de course, sauf pour les compétitions pour lesquelles un jury international a été nommé.*

Prescription de la FFVoile () : 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 DU CORPS ARBITRAL

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 ou un autre organisme affilié à une autorité nationale ;
- (d) une association de classe, soit avec l'accord d'une autorité nationale, soit conjointement avec un club affilié ;
- (e) 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
- (f) 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.

89.2 Avis de course ; Désignation du corps arbitral

- (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) Quand cela est approprié, pour une épreuve dans laquelle des inscrits d'autres pays sont attendus, 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 verbales 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 le Système de Points avec Bonus ou quelque 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 28.1 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 67, P2.2 ou P2.3 s'applique, ou selon la règle 69.1(b)(2) ne doivent pas être retirés. Le deuxième plus mauvais score doit être retiré à la place.

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 et qui satisfait aux exigences de l'annexe N. 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, de la FRBY, de la FLV. (*) : _____*
La constitution d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe N est soumise à l'approbation écrite préalable de l'autorité nationale. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant la compétition.

A4.2 Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné après avoir *fini* 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 après avoir *fini*, 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), 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 après avoir *fini* 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.

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 parcours 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*
- RAF** A abandonné après avoir *fini*
- 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

RÈGLES DE COMPÉTITION POUR LES 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. 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 ; freestyle
Vitesse	

Dans une compétition d'expression, la performance d'une planche est jugée selon l'habileté et la variété plutôt que sur la vitesse ; elle est organisée en séries éliminatoires. La compétition est organisée en performance dans les vagues ou en compétition de freestyle selon les conditions de vagues du lieu. Dans une compétition de vitesse, une « poule » consiste en un ou plusieurs runs de vitesse, dans lesquels les planches effectuent chacune à leur tour le parcours à intervalles. Dans la discipline course, une course longue distance est une course programmée pour durer plus d'une heure.

En compétition course ou expression, « flotte » signifie une épreuve éliminatoire, une « poule » comprend une ou plusieurs flottes et une série éliminatoire comprend une ou plusieurs poules.

B1 DÉFINITIONS

B1.1 Les définitions complémentaires suivantes s'appliquent :

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.

Départ de plage Quand la ligne de départ est sur la plage, ou si proche de la plage que le concurrent doit se tenir dans l'eau pour *prendre le départ*, le départ est un *départ de plage*.

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

B1.2 Les définitions suivantes s'appliquent uniquement à la compétition d'expression :

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*.

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

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* par rapport à la planche *rattrapée*.

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.

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*.

B2 RÈGLES POUR TOUTES LES COMPÉTITIONS

La règle B2 s'applique à toutes les compétitions.

B2.1 Modifications aux règles du chapitre 4

- (a) La règle 42 est remplacée par « 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. »
- (b) Ajouter à la règle 43.1(a) : « 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 kilogrammes quand il est plein. »
- (c) La règle 44.2 est modifiée pour que deux tours soient remplacés par un tour de 360° sans exigence de virements de bord ou d'empannages.
- (d) Ajouter à la règle 47.1 : « sauf comme stipulé dans la règle 41.2 ». (Voir la règle B4.4).

B2.2 Inscription et qualification

Ajouter à la règle 78.1 : « Quand cela est prescrit par l'ISAF, un dispositif numéroté et daté sur une planche et sa dérive, son aileron et son gréement, doit être considéré comme son certificat de jauge. »

B2.3 Organisation d'une épreuve

- (a) La dernière phrase de la règle 90.2(c) est supprimée.
- (b) Ajouter une nouvelle règle 90.2(d) : « Des instructions verbales peuvent être données seulement si la procédure est spécifiée dans les instructions de course. »

B2.4 Identification sur les voiles

- (a) Ajouter à la règle G1.1(a) : « L'emblème ne doit pas faire référence à autre chose qu'au fabricant ou à la classe et ne doit pas consister en plus de deux lettres et trois chiffres, ou un dessin abstrait. »
- (b) Les règles G1.3(a), G1.3(c), G1.3(d) et G1.3(e) sont remplacées par

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, à partir de la têtère, au tiers de la distance 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 «-» avec des espacements normaux doit être apposé entre les lettres de nationalité et le numéro de voile.

B2.5 Toucher une marque

La règle 31 est remplacée par « Une planche peut toucher une *marque* mais ne doit pas s'y tenir. »

B2.6 Règles supprimées

Les règles 17, 18.3, 43.2, 44.3, 45, 47.2, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 61.1(a)(2), 67, J2.2(28) et J2.2(33) sont supprimées.

B3 RÈGLES POUR LA DISCIPLINE DE COURSE

La règle B3 s'applique à la discipline de course. La règle B2 s'applique également.

B3.1 Modifications aux règles du chapitre 2, section C

- (a) La première phrase de la règle 18.1 est remplacée par « La règle 18 s'applique 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*. »

- (b) La règle 18.2(b) est remplacée par

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*.

- (c) La règle 18.2(c) est remplacée par

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

- (d) La règle 18.4 est remplacée par

Quand une planche prioritaire *engagée* à l'intérieur doit empanner ou laisser porter 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.

B3.2 Modifications aux autres règles du chapitre 2

- (a) Dans le préambule du chapitre 2, « règle 23.1 » est remplacé par « règles 23.1 et 23.3 ».

- (b) Ajouter une nouvelle règle 16.3

Dans la course en slalom, une planche prioritaire ne doit pas modifier sa route dans les dernières 30 secondes avant son signal de départ si de ce fait l'autre planche est immédiatement contrainte d'agir pour éviter un contact.

- (c) La règle 22 devient la règle 22.1 et sa dernière phrase est supprimée. Ajouter une nouvelle règle 22.2 : « Une planche *chavirée* ne doit pas avoir d'action pour gêner une autre planche. »
- (d) La règle 23.1 est remplacée par « Si cela est raisonnablement possible, une planche qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner une planche qui est *en course*. Après avoir *fini*, une planche doit immédiatement dégager la ligne et les *marques* d'arrivée et éviter les planches encore *en course*. »
- (e) Ajouter une nouvelle règle 23.3 : « Sauf dans sa propre course, une planche ne doit pas naviguer dans la zone de parcours définie dans les instructions de course, quand des courses se déroulent. »
- (f) Ajouter une nouvelle règle 24 :

24 VOILE HORS DE L'EAU LORS DU DÉPART

Quand elle s'approche de la ligne de départ pour *prendre le départ*, une planche doit avoir sa voile hors de l'eau et en position normale, sauf quand elle est *chavirée* accidentellement.

B3.3 Donner le départ des courses

Les instructions de course doivent spécifier un de ces systèmes de départ.

(a) SYSTÈME 1

Voir la règle 26, Départ des courses.

(b) SYSTÈME 2

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.

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le signal de départ
Attention	Pavillon de classe ou numéro de flotte	3
Avertissement	Pavillon rouge ; affalée du signal d'attention ; 1 signal sonore	2
Préparatoire	Pavillon jaune ; affalée du pavillon rouge ; 1 signal sonore	1
	Affalée du pavillon jaune	½
Départ	Pavillon vert ; 1 signal sonore	0

(c) SYSTÈME 3 (POUR LES DÉPARTS DE PLAGE)

- (1) Avant son départ, chaque planche dans une flotte ou dans une classe doit tirer au sort le numéro de sa place sur la ligne de départ. Les places doivent être numérotées de sorte que la place 1 soit la plus au vent.

- (2) Après que les planches ont été appelées pour prendre leur place, le comité de course doit donner le signal préparatoire en envoyant un pavillon rouge avec un signal sonore. Le signal de départ doit être donné, à tout moment après le signal préparatoire, en affalant le pavillon rouge avec un signal sonore.
- (3) Après le signal de départ, chaque planche doit suivre le plus court chemin depuis sa position de départ jusqu'à sa position normale de navigation (avec les deux pieds du concurrent sur la planche).

B3.4 Autres règles pour la direction d'une course

Ajouter une nouvelle règle 29.3 :

29.3 Rappel d'une course en slalom

- (a) Quand au signal de départ d'une course ou d'une flotte en slalom, 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 29.3(a) et que la planche est identifiée, elle doit être disqualifiée sans instruction, même si la course ou la flotte est *annulée*. Le comité de course doit héler ou afficher son numéro de voile, et la planche doit immédiatement quitter la zone de parcours. Si le départ de la course ou de la flotte est redonné ou si la course ou la flotte est recourue, elle ne doit pas y participer.
- (c) Si une course ou une flotte de slalom a été courue mais est ensuite *annulée* par le jury et si la course ou la flotte est recourue, une planche disqualifiée selon la règle 29.3(b) peut y participer.

B4 RÈGLES POUR LA COMPÉTITION D'EXPRESSION

B4.1 Règles de priorité

Ces règles remplacent toutes les règles du chapitre 2.

(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* d'une autre 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) EN ROUTE LIBRE DERRIÈRE, EN 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*.

(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*.

B4.2 Donner le départ et finir les flottes

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>Signal</i>	<i>Pavillon et signal sonore</i>	<i>Minutes avant le signal de départ</i>
Attention	Numéro de la flotte	3
Avertissement	Pavillon rouge ; 1 signal sonore	2
Préparatoire	Pavillon jaune ; 1 signal sonore	1
Départ	Pavillon vert ; 1 signal sonore	0

(b) FINIR UNE FLOTTE

<i>Signal</i>	<i>Pavillon et signal sonore</i>	<i>Minutes avant le signal de fin</i>
Avertissement de fin	Affalée du pavillon vert ; 1 signal sonore	1
Fin	Pavillon rouge ; 1 signal sonore	0

B4.3 Enregistrement des voiles ; zone de parcours ; durée de la flotte

- (a) Les planches doivent faire enregistrer par le 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 parcours 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 doit être scorée uniquement pendant qu'elle navigue dans la zone de parcours.
- (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.

B4.4 Aide extérieure

La règle 41 devient la règle 41.1. Ajouter une nouvelle règle 41.2 :

Un assistant peut fournir de l'équipement de rechange à une planche mais doit se maintenir à l'écart des autres planches en compétition. Une planche dont l'assistant manque à se maintenir à l'écart doit être pénalisée. La pénalité doit être à la discrétion du jury.

B5 SÉRIES ÉLIMINATOIRES

La règle B5 s'applique quand une série éliminatoire dans laquelle les planches courent en flottes est organisée.

B5.1 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 un maximum de quatre poules dans une série éliminatoire simple où seul un certain nombre des meilleurs classés montent, soit en un maximum de dix 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.

B5.2 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 suivant le 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.

B5.3 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.

B5.4 Progression et égalités

- (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 égalités 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 freestyle, les planches doivent monter dans la poule suivante comme ci-après : dans une flotte de huit planches, les quatre meilleures montent, le vainqueur rencontrera le quatrième et le second rencontrera le troisième ; dans une flotte de quatre planches, les deux meilleures montent et navigueront l'une contre l'autre.

B5.5 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 cinq minutes avant le signal d'avertissement 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 ont manqué la qualification pour la finale peuvent y participer.

B6 RÈGLES POUR LA COMPÉTITION DE VITESSE

B6.1 Règles générales

Toutes les règles du chapitre 2 sont remplacées par les parties correspondantes de cette règle.

(a) PRENDRE LE DÉPART DE PLAGE ET PARTIR DE L'EAU

Une planche ne doit pas *prendre le départ de plage* ni partir de l'eau, sur le parcours ou dans la zone de départ, sauf pour sortir du parcours afin d'éviter des planches qui *prennent le départ* ou qui sont *en course*.

(b) QUITTER LA ZONE DE PARCOURS

Une planche quittant la zone de parcours doit *se maintenir à l'écart* des planches *en course*.

(c) CONTRÔLE DU PARCOURS

Quand le comité de course pointe un pavillon orange vers une planche, celle-ci doit immédiatement quitter la zone de parcours.

(d) REVENIR VERS LA ZONE DE DÉPART

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

(e) RUN ; POULE

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 stations et des amers à terre ou par des bouées sur l'eau. Les amers ne doivent pas converger.

B6.2 Système de départ pour la compétition de vitesse

Les départs et arrivées des poules doivent être faits en utilisant les signaux suivants. Chaque pavillon doit être affalé quand le pavillon suivant est envoyé.

(a) DONNER LE DÉPART D'UNE POULE

<i>Signal</i>	<i>Pavillon</i>	<i>Signification</i>
Attente	Pavillon rouge	Parcours fermé
Parcours fermé	Aperçu et pavillon rouge	Parcours fermé ; va être ouvert prochainement
Préparatoire	Pavillon jaune	Le parcours va ouvrir 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 fin	Pavillon vert et jaune	Le parcours va être fermé dans 5 minutes
Prolongation	Pavillon vert et L	La poule actuelle est prolongée de 15 minutes
Poule terminée	Pavillon rouge et L	Le départ d'une nouvelle poule va être donné prochainement

B6.3 Pénalités

- (a) Si une planche manque à respecter un avertissement du comité de course, elle peut être prévenue et son numéro de voile doit être affiché sur un tableau d'affichage près de la ligne d'arrivée.
- (b) Si une planche est prévenue une deuxième fois au cours de la même poule, elle doit être suspendue par le comité de course pour le reste de la poule et son numéro de voile doit être affiché sur le tableau officiel d'information.
- (c) Une planche observée dans la zone de parcours alors qu'elle est suspendue doit être exclue de la compétition sans instruction et aucun de ses temps ou résultats précédents ne doit être validé.
- (d) Toute infraction aux règles de vérification peut donner lieu à une suspension dans la compétition pour une période donnée.

B6.4 Vérification

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

B7 RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS ET APPELS

B7.1 Les trois premières phrases de la règle 61.1(a) sont remplacées par

Une planche qui a l'intention de réclamer doit informer l'autre planche à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concerne un incident survenant dans la zone de course, dans lequel elle est impliquée ou qu'elle voit, elle doit héler « Protest ». Elle doit informer le comité de course de son intention de réclamer immédiatement après avoir *fini* ou abandonné.

B7.2 Dans une série éliminatoire, les *réclamations* et les demandes de réparation doivent être faites verbalement immédiatement après la flotte dans laquelle l'incident s'est produit. Le jury peut recueillir des faits de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.

B7.3 Ajouter une nouvelle règle 62.1(e) : « par une planche qui a manqué à *se maintenir à l'écart* et provoqué le *chavirage* de l'autre planche. »

B7.4 Ajouter une nouvelle règle 70.7 : « Les appels ne sont pas autorisés dans les disciplines avec des séries éliminatoires. »

B8 CLASSEMENT**B8.1 Classements généraux**

Si une épreuve comprend plus d'une discipline ou format, les instructions de course doivent préciser comment le classement général doit être calculé.

B8.2 Classements des séries

La règle A2 est remplacée par

Le score de chaque planche dans une série doit être le total de ses scores dans la course, dans la poule de vitesse ou dans la série éliminatoire, en retirant le nombre de ses scores les moins bons comme précisé ci-après :

<i>Courses sur parcours</i>	<i>Poules de vitesse</i>	<i>Séries éliminatoires de slalom et d'expression</i>	<i>Nombre retiré</i>
1-4	1-3	1-2	0
5-11	4-6	3-4	1
12 ou plus	7-10	5-7	2
	11-15	8 ou plus	3
	16 ou plus		4

Si une planche a deux fois ou plus le même plus mauvais score équivalent, le(s) score(s) de(s) la course(s) disputée(s) le plus tôt dans la série doit(doivent) être retiré(s). La planche avec le score dans la série le moins élevé gagne et les autres doivent être classées en conséquence. Les règles B8.5, B8.6 et B8.7 contiennent des exceptions à cette règle.

B8.3 Systèmes de classement

Ajouter à la fin de la première phrase de la règle A4.2 : « ou, dans une série éliminatoire, le nombre de planches dans cette flotte ».

B8.4 Flotte non terminée

Quand une flotte ne peut pas être terminée, les points qu'auraient dû recevoir les non classés pour les places restantes 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.

B8.5 Classement d'une série finale dans une course en slalom

- (a) Si trois courses de finale sont validées, le score d'une planche dans la série de la finale doit être le total des scores de ses courses en retirant son plus mauvais score. Sinon, son score dans la série doit être le total des scores de ses courses.
- (b) Une planche qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné après avoir *fini* ou qui a été disqualifiée d'une course de finale doit recevoir le nombre de points équivalent au nombre total de planches inscrites dans la finale.

B8.6 Classement d'une compétition d'expression

- (a) Le classement d'une compétition d'expression doit être fait par un groupe de trois juges. Cependant, le groupe peut être composé d'un nombre impair supérieur de juges, et il peut y avoir deux groupes 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 du juge en entier.
- (f) Les scores décidés par les juges ne doivent pas constituer motif à demande de réparation par une planche.

B8.7 Compétition de vitesse

La moyenne des vitesses des deux runs les plus rapides d'une planche dans une poule doit être faite pour déterminer sa place dans cette poule. La planche avec la moyenne la plus élevée gagne et les autres doivent être classées en conséquence.

B8.8 Égalités dans les séries

(a) COMPÉTITION DE COURSE ET DE VITESSE

La règle A8 est modifiée comme suit, pour la compétition de course et de vitesse :

- (1) Ajouter une nouvelle règle A8.1 : « S'il y a égalité dans le score d'une série entre deux planches ou plus, elle doit être départagée en faveur de la planche qui a pu retirer le meilleur score ».
- (2) La règle A8.1 devient la règle A8.2. Son début « S'il y a égalité dans le score de la série » est remplacé par « Si une égalité persiste » et sa dernière phrase est remplacée par « Ces scores doivent être utilisés même si certains d'entre eux sont des scores retirés. »
- (3) La règle A8.2 devient la règle A8.3 et son début « Si une égalité persiste » est remplacé par « Si une égalité persiste encore ».

(b) COMPÉTITION D'EXPRESSION

La règle A8 est modifiée comme suit pour la compétition d'expression :

- (1) 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, l'égalité doit être départagée dans la compétition d'expression dans les vagues en faveur de la planche avec le score simple le plus élevé en saut de vague, et dans la compétition de freestyle, 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 freestyle, elle doit être conservée dans le résultat final.
- (2) 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.
- (3) 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.

RÈGLES DU 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.

C1 TERMINOLOGIE

« Concurrent » désigne le skipper, l'équipe ou le bateau tel qu'approprié selon l'épreuve. « Flight » désigne 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, ou de son équipage ou équipement en position normale, coupe la ligne d'arrivée dans la direction du parcours depuis la dernière *marque*, après avoir effectué 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.

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 18.3 est remplacée par

Si deux bateaux étaient sur des *bords* opposés et que l'un d'eux change de *bord* et qu'il en résulte qu'il est soumis à la règle 13.1 dans la *zone* quand l'autre bateau *pare la marque*, la règle 18.2 ne s'applique pas ensuite. 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*, le bateau qui a changé de *bord* doit *se maintenir à l'écart* et la règle 15 ne s'applique pas ;
- (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*.

C2.7 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 vers la direction au vent clairement et plusieurs fois ; et
- (b) pour « Virez », pointer vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent clairement et plusieurs fois.

C2.8 La règle 23.1 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. »

C2.9 Ajouter une nouvelle règle 23.3 : « 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. »

C2.10 Ajouter au préambule du chapitre 4 : « La règle 42 doit également s'appliquer entre le signal d'avertissement et le signal préparatoire. »

C2.11 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.

<i>Temps en minutes</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
10	Envoi du pavillon F	Un	Signal d'attention
6	Affalée du pavillon F	Aucun	
5	Envoi de la flamme numérique*	Un	Signal d'avertissement
4	Envoi du pavillon P	Un	Signal préparatoire
2	Envoi du pavillon Bleu ou Jaune ou des deux**	Un**	Fin de la période pré-départ d'entrée
0	Affalée des signaux d'avertissement et préparatoire	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 parcours 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, au signal de départ d'un bateau, aucune partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement ne se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements, et qu'avant de *prendre le départ*, il navigue vers le côté parcours en franchissant un prolongement, 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'affalée 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'affalée 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.

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 porter un pavillon bleu à sa poupe pendant qu'il est *en course*. L'autre bateau se voit attribuer l'extrémité tribord et doit porter 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.

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.
- (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 faits de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.
- (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 *finit*.
- (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 têtère 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.
- (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. Le manquement des umpires à arborer ou enlever des pavillons ou voyants ne doit pas affecter le nombre des pénalités en suspens.

C8 PÉNALITÉS 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(c) 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 verbalement 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 à 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 Si 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 d'un demi-point. Le concurrent doit être informé de la pénalité dès que possible et peut demander une instruction. Le jury doit alors agir selon la règle C6.6. Toute pénalité décidée par le jury peut être supérieure à un demi-point. Si les umpires décident qu'une pénalité supérieure à un demi-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 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 :

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

C10.4 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.

C10.5 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. Si 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 départa-

gée. Quand deux égalités distinctes doivent être départagées mais que le départage de l'une dépend du départage 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 départagée 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 C10.4(c), a la meilleure place dans les différents groupes, quel que soit le nombre de concurrents dans chaque groupe ;
- (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 départage pas une égalité,

- (a) si l'égalité doit être départagée 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. Si 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 résoudre l'égalité, de la deuxième course pour chaque concurrent à égalité et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit résolue. 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.

Note : Un avis de course standard et des instructions de course standard pour le match racing sont disponibles à la FFVoile et à l'ISAF.

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. Si des umpires officient, les instructions de course doivent le spécifier.

D1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE

D1.1 Modifications aux définitions et aux règles du chapitre 2

- (a) Dans la définition de *Zone*, la distance est changée en deux longueurs de coque.
- (b) La deuxième phrase de la règle 18.2(b) est remplacée par « 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) Ajouter une nouvelle règle 23.3 : « Un bateau qui *a fini* ne doit pas agir pour gêner un bateau qui n'a pas *fini*. »
- (e) Ajouter une nouvelle règle 23.4 : « 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. »

D1.2 Autres règles additionnelles

- (a) Il ne doit pas y avoir de pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2 quand l'incident survient entre des bateaux d'une même équipe et qu'il n'y a pas de contact.
- (b) Ajouter à la règle 41 : « Cependant, un bateau peut recevoir de l'aide d'un autre bateau de son équipe à condition qu'aucune communication électronique ne soit utilisée. »
- (c) Un bateau n'a pas le droit de recevoir une réparation basée sur un dommage ou une blessure occasionné par un autre bateau de son équipe.
- (d) La première phrase de la règle 45 est supprimée.

D2 RÉCLAMATIONS ET PÉNALITÉS

D2.1 Réclamations et exonération

- (a) La règle 60.1(a) est remplacée par « 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) La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées.
- (c) Un bateau qui, pendant qu'il est *en course*, est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 (à l'exception de la règle 14 quand il a causé un dommage ou une blessure) ou la règle 42, peut effectuer une pénalité d'un tour selon la règle 44.2.

- (d) Les instructions de course peuvent spécifier que la règle D2.4(b) s'applique à toutes les *réclamations*.

D2.2 Courses arbitrées sur l'eau

Les courses devant être arbitrées 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.

- (a) Quand un bateau réclame selon une règle du chapitre 2 ou selon la règle 31, 42 ou 44, il n'a pas droit à une instruction. A la place, quand le bateau réclamé manque soit à reconnaître avoir enfreint une *règle* soit à effectuer la pénalité adéquate, le bateau réclamant peut demander une décision en arborant ostensiblement un pavillon jaune et en hélant « Umpire ».
- (b) Un umpire doit signaler une décision de la façon suivante :
 - (1) Un pavillon vert et blanc ou un pavillon vert signifie « Pas de pénalité ».
 - (2) Un pavillon rouge signifie « Un ou plusieurs bateaux sont pénalisés. » L'umpire doit héler ou faire signe pour identifier chaque bateau devant être pénalisé.
- (c) Un bateau pénalisé selon la règle D2.2 (b)(2) doit effectuer une pénalité de deux tours selon la règle 44.2.
- (d) PÉNALTÉS À L'INITIATIVE DES UMPIRES

Un umpire peut engager une action sans une *réclamation* d'un autre bateau quand

- (1) un bateau enfreint la règle 31 ou 42, ou une règle du chapitre 2 par un contact avec un autre bateau de son équipe, et n'effectue pas de pénalité ;
- (2) un bateau manque à respecter la règle D2.2(c) ;
- (3) un bateau commet une violation à la sportivité ; ou
- (4) un bateau enfreint la règle 14 quand un dommage ou une blessure peut avoir été causé ;
- (5) un bateau ou son équipe obtient un avantage bien qu'ayant effectué une pénalité.

L'umpire peut imposer une pénalité d'un ou plusieurs tours, chacun comprenant un virement de bord et un empannage, signalée en montrant un pavillon rouge et en hélant le bateau en conséquence, ou faire un rapport de l'incident au jury et le signaler en montrant un pavillon noir, ou les deux.

D2.3 Autres règles d'arbitrage sur l'eau

Chacune de ces règles s'applique seulement si les instructions de course le spécifient.

- (a) PROCÉDURE DE RÉCLAMATION AVEC PAVILLON SIMPLE

La règle D2.2(a) est remplacée par

Quand un bateau réclame selon une règle du chapitre 2 ou selon la règle 31, 42 ou 44, il n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut rapidement reconnaître l'infraction à une *règle* et effectuer la pénalité correspondante. Si aucun bateau n'effectue de pénalité, un umpire doit décider si un bateau a enfreint une *règle* et doit signaler la décision conformément à la règle D2.2(b).

(b) COURSES AVEC ARBITRAGE PARTIEL SUR L'EAU

La règle D2.2 s'applique, sauf que quand un bateau respecte la règle D2.2(a) et que soit il n'y a pas de décision signalée soit un umpire montre un pavillon jaune signalant qu'il n'a pas suffisamment de faits pour décider, le bateau réclamant a droit à une instruction.

D2.4 Règles additionnelles pour les réclamations et les réparations quand les courses sont arbitrées sur l'eau

- (a) Ni le comité de course ni le jury ne doivent réclamer contre un bateau pour une infraction à une règle citée dans la règle D2.2(a). Cependant, à réception d'un rapport d'une source, quelle qu'elle soit, le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 14 en cas d'allégation de dommage ou de blessure.
- (b) Les *réclamations* et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit. Le jury peut recueillir les faits de toute façon qu'il considère appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.
- (c) Il ne doit pas y avoir de demande de réparation ou d'appel d'un bateau suite à une décision, action ou absence d'action d'un umpire. 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 *fini* une course, que la règle 28.1 ait été respectée ou non, 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*.

- (b) De plus, les points d'un bateau doivent être augmentés de la façon suivante :

<i>Règle enfreinte</i>	<i>Points de pénalité</i>
Règle 28.1 quand en conséquence le bateau ou son équipe a obtenu un avantage	10
Toute autre <i>règle</i> enfreinte <i>en course</i> pour laquelle une pénalité n'a pas été effectuée	6

- (c) Après une instruction, le jury peut pénaliser de la façon suivante :
- (1) Quand un bateau a enfreint une *règle* et qu'en conséquence son équipe a obtenu un avantage, il peut augmenter les points de ce bateau.
- (2) Quand un 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*, il peut pénaliser l'équipe du bateau de la moitié ou plus de ses victoires, ou peut ne pas imposer de pénalité.
- (d) L'équipe avec le plus petit total de points gagne la course. Si les totaux sont égaux, l'équipe n'ayant pas le bateau classé premier gagne.

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

D4 CLASSEMENT D'UNE SÉRIE

D4.1 Quand deux équipes ou plus courent dans une série, le vainqueur doit être l'équipe ayant gagné le plus grand nombre de courses. Les autres équipes doivent être classées dans l'ordre du nombre de victoires.

D4.2 Quand cela est nécessaire, les égalités dans une série terminée doivent être départagées en utilisant, dans l'ordre,

- (a) le nombre de courses gagnées quand les équipes à égalité se sont rencontrées ;
- (b) les points marqués quand les équipes à égalité se sont rencontrées ;
- (c) si deux équipes restent à égalité, la dernière course entre ces équipes ;
- (d) le total des points obtenus dans toutes les courses contre des adversaires communs ;
- (e) une course décisive si cela est possible, sinon un tirage au sort.

Si une égalité multiple n'est que partiellement départagée par l'un des points ci-dessus, les égalités restantes doivent alors être départagées en recommençant à la règle D4.2(a).

D4.3 Si une série n'est pas terminée, les équipes doivent être classées en fonction des résultats des rounds terminés, et les égalités doivent être départagées chaque fois que possible en utilisant les résultats des courses entre les équipes à égalité dans le round non terminé. Si aucun round n'a été terminé, les équipes doivent être classées dans l'ordre de leurs pourcentages de courses gagnées. Les autres égalités doivent être départagées comme prévu dans la règle D4.2.

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

D5.1 Un bateau fourni victime d'une avarie et demandant réparation en conséquence, doit envoyer un pavillon rouge à la première occasion raisonnable et, si possible, continuer à *courir*. Le comité de course doit décider de la réparation comme prévu dans les règles D5.2 et D5.3.

D5.2 Quand le comité de course décide que la place d'arrivée d'un bateau 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. Elle peut être d'ordonner 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.

D5.3 Une avarie causée par un équipement fourni défectueux ou par une infraction à une *règle* de la part d'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 sur la faute de l'équipage, le doute doit être levé en faveur du bateau.

RÈGLES DE COURSE POUR LES BATEAUX RADIOCOMMANDÉS

Les courses pour les bateaux radiocommandés doivent être courues selon Les Règles de Course à la Voile, telles que modifiées par cette annexe.

E1 TERMINOLOGIE, SIGNAUX DE COURSE, DÉFINITIONS ET RÈGLES FONDAMENTALES

E1.1 Terminologie

« Bateau » signifie un bateau qui est radiocommandé par un concurrent qui n'est pas à bord. Pour « course », utilisé comme nom en dehors de cette annexe et de l'annexe A, comprendre « flotte ». Dans cette annexe, une course consiste en une ou plusieurs flottes, et est achevée quand la dernière flotte de cette course est terminée. « Épreuve » signifie une ou plusieurs courses. Une « Série » consiste en une ou plusieurs courses.

E1.2 Signaux de course

La section Signaux de course est supprimée. Tous les signaux doivent être donnés verbalement ou au moyen d'autres signaux sonores décrits dans cette annexe ou dans les instructions de course.

E1.3 Définitions

- (a) Ajouter à la définition de *Partie intéressée* : « mais pas un concurrent quand il agit comme observateur ».
- (b) Dans la définition de *Zone* la distance est changée en quatre longueurs.

E1.4 Équipements individuels de flottabilité

La règle 1.2 est remplacée par « Quand il est embarqué sur un bateau d'assistance, chaque concurrent est responsable du port d'un équipement individuel de flottabilité adapté aux conditions. »

E1.5 Antennes

Les extrémités des antennes d'émetteurs doivent être protégées de façon adéquate. Quand un jury établit qu'un concurrent a enfreint cette règle, il doit soit l'avertir et lui donner le temps de s'y conformer, soit le pénaliser.

E2 CHAPITRE 2 : QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

La règle 22 est remplacée par

22 CHAVIRÉ OU ENCHEVÊTRÉ

Si possible, un bateau doit éviter un bateau qui est chaviré ou enchevêtré, ou qui n'est pas encore maîtrisé après un chavirage ou un enchevêtrement. Un bateau est chaviré quand sa tête de mât est dans l'eau. Deux bateaux ou plus sont enchevêtrés durant la période où ils sont accrochés les uns aux autres de telle sorte qu'aucun d'entre eux n'est capable de manœuvrer pour se libérer de(s) l'autre(s).

E3 CHAPITRE 3 : DIRECTION D'UNE COURSE

E3.1 Courses avec des observateurs

Le comité de course peut désigner des observateurs de course, qui peuvent être des concurrents. Ils doivent rester dans la zone de contrôle pendant que les bateaux sont *en course* et doivent héler et répé-

ter l'identité des bateaux qui touchent une *marque* ou un autre bateau. De tels appels doivent être faits depuis la zone de contrôle. Les observateurs doivent faire rapport de tous les incidents non résolus au comité de course à la fin de la flotte.

E3.2 Tableau de parcours

La règle J2.1(4) est supprimée. Un tableau de parcours montrant le parcours et les limites de la zone de contrôle et de la zone de mise à l'eau doit être situé près de ou à l'intérieur de la zone de contrôle de sorte que les informations soient clairement visibles par tous les concurrents pendant qu'ils sont *en course*.

E3.3 Zones de contrôle et de mise à l'eau

Les zones de contrôle et de mise à l'eau doivent être définies par les instructions de course. Les concurrents *en course* doivent rester dans la zone de contrôle pendant qu'une flotte se déroule, sauf qu'ils peuvent brièvement faire l'aller-retour à la zone de mise à l'eau pour effectuer les actions autorisées dans la règle E4.5. Les concurrents qui ne sont pas *en course* doivent rester à l'extérieur des zones de contrôle et de mise à l'eau sauf quand ils portent assistance selon la règle E4.2 ou quand ils agissent en tant qu'observateurs de course.

E3.4 Règles supprimées

La deuxième phrase de la règle 25 et la règle 33 en entier sont supprimées.

E3.5 Donner le départ des courses

La règle 26 est remplacée par

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

E3.6 Pénalités de départ

Dans les règles 29.1 et 30, le mot « équipage » est supprimé. Pour l'ensemble de la règle 30, les annonces à la voix doivent être utilisées à la place des signaux faits par pavillons.

E3.7 Lignes de départ et d'arrivée

Les lignes de départ et d'arrivée doivent être tangentes au côté parcours des *marques* de départ et d'arrivée.

E3.8 Rappel individuel

Dans la règle 29.1, tout remplacer après « le comité de course doit rapidement » par « héler deux fois « Rappel, (numéros de voile) » ».

E3.9 Rappel général

Dans la règle 29.2, tout remplacer après « le comité de course peut » par « héler deux fois « Rappel général » et faire deux signaux sonores ». Le signal d'avertissement d'un nouveau départ pour la classe rappelée doit être donné peu de temps après, et les départs pour toutes classes à suivre doivent succéder au nouveau départ.

E3.10 Réduire ou annuler après le départ

Dans la règle 32.1(b) « du mauvais temps » est remplacé par « des orages ». La règle 32.1(c) est supprimée.

E4 CHAPITRE 4 : AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

E4.1 Règles supprimées

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

E4.2 Aide extérieure

La règle 41 est remplacée par

- (a) Un concurrent ne doit pas donner de conseil tactique ou stratégique à un concurrent qui est *en course*.
- (b) Un concurrent qui est *en course* ne doit pas recevoir d'aide extérieure, sauf
 - (1) un bateau qui est allé à la côte ou s'est échoué en dehors de la zone de mise à l'eau, ou qui se trouve enchevêtré avec un autre bateau ou une *marque*, peut être libéré et remis à flot avec l'aide de l'équipage d'un bateau d'assistance ;
 - (2) des concurrents qui ne sont pas *en course* et d'autres personnes peuvent apporter une aide dans la zone de mise à l'eau tel que permis par la règle E4.5 ;
 - (3) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les concurrents.

E4.3 Propulsion

La règle 42 est modifiée de sorte que toute référence au mouvement du corps est supprimée. La règle 42.3(f) est également supprimée.

E4.4 Pénalités pour infraction aux règles du chapitre 2

Pour l'ensemble de la règle 44, la pénalité doit être la pénalité d'un tour.

E4.5 Mise et remise à l'eau

La règle 45 est remplacée par

- (a) Un bateau programmé pour *courir* dans une flotte peut être mis à l'eau, tenu au bord de l'eau, sorti de l'eau ou remis à l'eau à n'importe quel moment pendant la flotte. Cependant, il ne doit pas être relâché entre le signal préparatoire et le signal de départ.
- (b) Les bateaux doivent être mis à l'eau ou récupérés seulement à l'intérieur d'une zone de mise à l'eau, sauf tel que permis dans la règle E4.2(b)(1).
- (c) Pendant qu'ils sont à terre ou à l'intérieur d'une zone de mise à l'eau, les bateaux peuvent être réglés, vidés de leur eau ou réparés ; leurs voiles peuvent être remplacées ou arisées ; tout objet enchevêtré peut être retiré ; et leur équipement radio peut être réparé ou remplacé.

E4.6 Personne responsable

Dans la règle 46, remplacer « avoir à bord » par « être radiocommandé par ».

E4.7 Radio

- (a) Un concurrent ne doit pas émettre de signaux radio qui créent des interférences avec la réception radio des autres bateaux.
- (b) S'il est établi qu'un concurrent a enfreint la règle E4.7(a), il ne doit pas *courir* tant qu'il n'a pas prouvé sa mise en conformité avec cette règle.

E4.8 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 ». Un tel bateau doit être considéré comme ayant abandonné et doit dès lors être un *obstacle*.

E5 CHAPITRE 5 : RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

E5.1 Droit de réclamer; droit de demander réparation ou action selon la règle 69

Ajouter à la règle 60.1(a) : « Une *réclamation* pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 doit être faite seulement par un concurrent présent dans la zone de contrôle ou de mise à l'eau, et par un bateau programmé pour *courir* dans la flotte au cours de laquelle l'incident s'est produit. »

E5.2 Informer le réclamé

Dans la règle 61.1(a), tout remplacer après la première phrase par « Quand sa *réclamation* concerne un incident survenant dans la zone de course dans lequel il est impliqué ou qu'il voit, il doit héler deux fois « (Son propre numéro de voile) proteste (le numéro de voile de l'autre bateau) ». »

E5.3 Temps limite pour réclamer

Dans la règle 61.3, remplacer « deux heures » par « 15 minutes » et ajouter : « Un bateau ayant l'intention de réclamer doit également informer le comité de course au plus tard dans les cinq minutes suivant la fin de la flotte en question. »

E5.4 Accepter sa responsabilité

Un bateau qui reconnaît avoir enfreint une règle du chapitre 2, 3 ou 4 avant que la *réclamation* soit déclarée recevable peut abandonner de la flotte en question sans être pénalisé davantage.

E5.5 Réparation

- (a) Ajouter à la règle 62.1 :
 - (e) interférence radio, ou
 - (f) un enchevêtrement ou un échouage 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 l'obligation de se maintenir à l'écart.
- (b) Dans la règle 62.2, remplacer « deux heures » par « 15 minutes ».

E5.6 Droit d'être présent

Dans la règle 63.3(a), remplacer « doivent avoir été à bord » par « doivent les avoir radiocommandés ».

E5.7 Recueillir les dépositions et établir les faits

Ajouter à la règle 63.6 : « Une déposition faite par des concurrents à propos d'une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 doit être acceptée seulement de la part d'un concurrent qui se trouvait dans la zone de contrôle ou de mise à l'eau et dont le bateau était programmé pour *courir* dans la flotte où l'incident est survenu. »

E5.8 Pénalités

Quand un jury établit qu'un bateau a enfreint la règle E3.3, E4.2(a) ou E4.5, il doit soit le disqualifier pour la course suivante ou exiger qu'il effectue un ou plusieurs tours de pénalité dans sa prochaine course aussitôt que possible après avoir *pris le départ*.

E5.9 Décisions de réparation

Ajouter à la règle 64.2 : « Si un bateau auquel une réparation a été accordée a subi des dommages, on doit lui donner un délai raisonnable, mais pas plus de 30 minutes, pour effectuer les réparations avant sa flotte suivante. »

E5.10 Rouvrir une instruction

Dans la règle 66 remplacer « 24 heures » par « dix minutes ».

E6 ANNEXE G : IDENTIFICATION SUR LES VOILES

L'annexe G est modifiée comme suit :

- (a) Le texte de la règle G1.1 avant la règle G1.1(a) est remplacé par

Chaque bateau d'une classe administrée par la Voile Radiocommandée ISAF 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) et E6(f)(1).

- (b) La règle G1.1(c) est remplacée par

un numéro de voile, qui doit être constitué des deux derniers chiffres du numéro d'enregistrement du bateau ou du numéro personnel du concurrent, attribué par l'autorité compétente concernée. Un numéro avec un seul chiffre doit être précédé d'un « 0 ». Un espace doit être laissé devant le numéro de voile pour le préfixe « 1 » qui peut être imposé par le comité de course en cas de conflit entre des numéros de voile. Quand un conflit persiste, le comité de course doit exiger que les numéros de voile soient modifiés jusqu'à ce que le conflit soit résolu. Tout préfixe « 1 » ou autre changement requis doit devenir partie intégrante du numéro de voile.

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

- (d) La règle G1.2(b) est remplacée par

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

ANNEXE E / RÈGLES DE COURSE POUR LES BATEAUX RADIOCOMMANDÉS

	<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 remplacée par

- (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 les dimensions minimales de la règle E6(d) ou les exigences de position de la règle E6(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.

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, de la FRBY (*) : _____

Les appels doivent être adressés au siège de l'autorité Nationale concernée.

Pour la FFVoile : Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 PARIS

Pour la FRBY : Fédération Royale Belge du Yachting, chaussée de Vilvorde 1 A, 1020 BRUXELLES

F1 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.

F2 SOUMISSION DE DOCUMENTS

F2.1 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.

F2.2 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.

F2.3 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 F2.2. Une demande d'interprétation des *règles* doit inclure les faits supposés.

F3 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 F2.2 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*.

F4 COMMENTAIRES

Les *parties* et le jury peuvent faire des commentaires sur l'appel ou la demande ou sur tout document listé dans la règle F2.2, en les envoyant par écrit à l'autorité nationale. Les commentaires sur tout document ne doivent pas être faits plus tard que 15 jours après les avoir reçus de l'autorité nationale. L'autorité nationale doit, selon le cas, envoyer copie de ces commentaires aux *parties* et au jury.

F5 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.

F6 RETIRER UN APPEL

Un appelant peut retirer un appel avant qu'il soit jugé en acceptant la décision du jury.

IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Voir la règle 77.

G1 BATEAUX DES CLASSES INTERNATIONALES ISAF

G1.1 Identification

Chaque bateau de classe internationale ISAF ou de classe reconnue 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 pas plus de quatre chiffres attribué par son autorité nationale ou, quand cela est ainsi prescrit par les règles de classe, par l'association internationale 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 1er avril 1997. L'autre possibilité, si cela est autorisé dans 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 même 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.

LETTRES DE NATIONALITÉ DANS LES VOILES

<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>
Algérie	ALG	Brésil	BRA
Allemagne	GER	Bulgarie	BUL
Andorre	AND	Canada	CAN
Angola	ANG	Chili	CHI
Antigua	ANT	Chypre	CYP
Antilles néerlandaises	AHO	Colombie	COL
Argentine	ARG	Corée	KOR
Arménie	ARM	Croatie	CRO
Australie	AUS	Cuba	CUB
Autriche	AUT	Danemark	DEN
Azerbaïdjan	AZE	Egypte	EGY
Bahamas	BAH	Émirats arabes unis	UAE
Bahreïn	BRN	Équateur	ECU
Barbade	BAR	Espagne	ESP
Belgique	BEL	Estonie	EST
Bermudes	BER	États-Unis d'Amérique	USA
Biélorussie	BLR	Fidji	FIJ

ANNEXE G / IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Finlande	FIN	Norvège	NOR
France	FRA	Nouvelle Zélande	NZL
Géorgie	GEO	Oman	OMA
Grande-Bretagne	GBR	Pakistan	PAK
Grèce	GRE	Palestine	PLE
Grenade	GRN	Papouasie-Nouvelle-Guinée	PNG
Guam	GUM	Paraguay	PAR
Guatemala	GUA	Pays-Bas	NED
Hong Kong	HKG	Pérou	PER
Hongrie	HUN	Philippines	PHI
Iles Caïman	CAY	Pologne	POL
Iles Cook	COK	Porto Rico	PUR
Ile Maurice	MRI	Portugal	POR
Iles Salomon	SOL	Qatar	QAT
Iles Vierges américaines	ISV	R.P. de Chine	CHN
Iles Vierges britanniques	IVB	République d'Afrique du Sud	RSA
Inde	IND	République dominicaine	DOM
Indonésie	INA	République slovaque	SVK
Irlande	IRL	République tchèque	CZE
Islande	ISL	Roumanie	ROM
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
Koweït	KUW	Sénégal	SEN
Kirghizstan	KGZ	Serbie	SRB
Lettonie	LAT	Seychelles	SEY
Liban	LIB	Singapour	SIN
Libye	LBA	Slovénie	SLO
Liechtenstein	LIE	Sri Lanka	SRI
Lituanie	LTU	Suède	SWE
Luxembourg	LUX	Suisse	SUI
Macédoine (ARY)	MKD	Tahiti	TAH
Malaisie	MAS	Taïpei chinois	TPE
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
Myanmar	MYA	Venezuela	VEN
Namibie	NAM	Zimbabwe	ZIM

Note : Une liste mise à jour est disponible sur le site internet de l'ISAF.

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 que « Helvétique » 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, quand cela est 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 spinnaker 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, quand cela est 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 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 75% de la longueur du guindant.

G2 AUTRES BATEAUX

Les autres bateaux doivent satisfaire aux règles de leur autorité nationale ou de leur association de classe eu égard à l'attribution, au port et à la taille de l'emblème, des lettres et des numéros. Les dites règles doivent, quand cela est possible, être en conformité avec les 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, dans la mesure où 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 disposés sur un râtelier. Après avoir été saturés d'eau, les éléments doivent pouvoir s'égoutter 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 retenant l'eau doivent être remplis.
- H2** Quand le poids mesuré dépasse la valeur autorisée, le concurrent peut redistribuer les éléments sur le râtelier, et l'inspecteur 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) identification de toutes les règles de course qui seront modifiées, un résumé de ces modifications, et une phrase indiquant que les modifications apparaîtront en entier dans les instructions de course (voir la règle 86) ;
- (2) que la publicité sera restreinte à la catégorie A ou que les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (voir la Régulation 20 de l'ISAF) 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 Coureurs) ;
- (4) pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, toutes prescriptions nationales qui nécessiteraient une préparation à l'avance ;
- (5) la procédure 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 ;

- (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) 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 de passage et le côté requis de chacune, et en identifiant toutes les *marques* à contourner (voir la règle 28.1) ;
- (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.

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

- (1) que la publicité sera restreinte à la catégorie A (voir la Régulation 20 de l'ISAF) et toute autre information relative à la Régulation 20 de l'ISAF ;
- (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'heure(s) ou le 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 (si la règle 86.2 s'applique, mentionner l'autorisation) ;
- (4) les modifications aux prescriptions nationales (voir la règle 88) ;
- (5) quand approprié pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, une copie en anglais des prescriptions nationales qui s'appliqueront ;
- (6) les modifications aux règles de classe, tel qu'autorisé selon la règle 87, avec référence spécifique à chaque règle et en spécifiant la modification ;
- (7) les restrictions contrôlant les modifications apportées aux bateaux quand ils sont fournis par l'autorité organisatrice ;
- (8) la procédure de confirmation d'inscription ;
- (9) la procédure de jauge ou d'inspection ;
- (10) l'(les) emplacement(s) du (des) tableau(x) officiel(s) d'information ;
- (11) la procédure de modification des instructions de course ;
- (12) 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 ;
- (13) les exigences de déclarations ;
- (14) les signaux faits à terre et l'(les) emplacement(s) du(des) mât(s) de pavillons ;
- (15) la zone de course (une carte marine est recommandée) ;
- (16) la longueur approximative du parcours et la longueur approximative des bords de près ;
- (17) la description de toute zone indiquée par le comité de course comme étant un *obstacle* (voir la définition *Obstacle*) ;
- (18) 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* ;
- (19) les allégeances de temps ;
- (20) l'emplacement de la zone de départ et toutes restrictions pour y entrer ;

- (21) toutes procédures ou signaux particuliers pour les rappels individuels ou généraux ;
- (22) les bateaux signalant la position des *marques* ;
- (23) toutes procédures ou signaux particuliers pour changer un bord du parcours (voir la règle 33) ;
- (24) toutes procédures particulières pour réduire le parcours ou pour *finir* un parcours réduit ;
- (25) les restrictions d'utilisation de bateaux d'assistance, de piscines plastiques, de radios, etc. ; d'évacuation des détritits ; de mise au sec ; et d'assistance extérieure apportée à un bateau qui n'est pas *en course* ;
- (26) la pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2, autre que la pénalité de deux tours ;
- (27) selon la règle 86.1(b), une modification du nombre de longueurs de coque déterminant la *zone* ;
- (28) si la règle 67 ou l'annexe P s'appliquera ;
- (29) la procédure de réclamation, les heures et le lieu des instructions ;
- (30) si la règle N1.4(b) s'appliquera, le temps limite pour demander une instruction selon cette règle ;
- (31) lorsqu'exigé par la règle 70.3, l'autorité nationale à laquelle les appels et les demandes peuvent être envoyés et, quand applicable, dans le respect de la règle 70.5 la suppression du droit d'appel ;
- (32) l'approbation de l'autorité nationale pour la désignation d'un jury international, quand exigé selon la règle 91(b) ;
- (33) les remplacements de concurrents ;
- (34) le nombre minimal de bateaux présents sur la zone de départ pour que le départ d'une course soit donné ;
- (35) où et quand les courses du jour *retardées* ou *annulées* seront recourues ;
- (36) les marées et les courants ;
- (37) les prix ;
- (38) 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 de bateaux.*

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.]

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

(OU)

1.2 Aucune prescription nationale ne s'appliquera.

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

1.3* _____ s'appliqueront.

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. Incluez d'autres informations applicables liées à la Régulation 20.

Voir la Régulation 20.3(d) 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 sera restreinte à la Catégorie A.

2.2 Les bateaux 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) : _____.

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 _____.

8 JAUGE

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

(OU)

Enumérez les mesures avec références appropriées aux règles de classe.

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

9 INSTRUCTIONS DE COURSE

Insérez la date, l'heure et le lieu.

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

10 LIEU

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

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

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

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

11 LES PARCOURS

Insérez la description.

Les parcours à effectuer seront les suivants : _____.

(OU)

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.

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 _____].

12 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

Incluez le paragraphe 12.1 seulement quand la pénalité de deux tours ne s'appliquera pas.

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

(OU)

Insérez le nombre de places ou décrivez les pénalités.

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 est remplacé par le Système de Points avec Bonus.

A inclure uniquement si aucun des systèmes de points de l'annexe A ne sera 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.

12.1 Les pénalités sont les suivantes : _____.

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] seront sans appel comme prévu dans la règle 70.5.

13 CLASSEMENT

13.1 Le Système de Points avec Bonus de l'annexe A s'appliquera.

(OU)

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 ACCOMPAGNEURS

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 régata sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course.

17 ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET PISCINES PLASTIQUES

Les appareils de respiration sous-marine et les piscines plastiques 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.

19 PRIX

Des prix seront distribués comme suit : _____.

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

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 ses 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 _____, ou son équivalent, pour l'épreuve.

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, re-numérotez toutes les instructions dans l'ordre séquentiel. Assurez-vous que les numéros sont corrects quand une instruction se réfère à une autre.

Sur des lignes séparées, insérez le nom complet de la régate, 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.

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 autorités nationales sont attendues, et mentionnez les prescriptions en entier.

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

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

INSTRUCTIONS DE COURSE

1 RÈGLES

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

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

(OU)

1.2 Aucune prescription nationale ne s'appliquera.

1.3* _____ s'appliqueront.

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.

Par exemple, utilisez « deux » quand la zone de course est particulièrement petite ou « quatre » quand les bateaux sont particulièrement rapides.

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.

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

1.5 Selon la règle 86.1(b), dans la définition de *Zone* la distance est changée en [deux] [quatre] longueurs de coque.

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

1.7 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

1.1 Les signaux faits à terre seront envoyés _____.

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

(OU)

Insérez le nombre de minutes.

Supprimez si prévu par une règle de classe.

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.

Insérez les classes et les nombres.

Insérez l'heure.

Insérez l'heure.

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

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] ».

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

5.1* Dates des course :

Date	Classe _____	Classe _____
_____	course(s)	course(s)
_____	course(s)	jour de réserve
_____	jour de réserve	course(s)
_____	course(s)	course(s)
_____	course(s)	course(s)

5.2* Nombre de courses :

Classe	Nombre	Courses par jour
_____	_____	_____
_____	_____	_____

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.

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

5.4 Après un long retard, pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon orange sera envoyé avec un signal sonore au moins quatre minutes avant l'envoi du signal d'avertissement.

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 :

Classe	Pavillon
_____	_____
_____	_____

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.

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.

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

9 MARQUES

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.

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

(OU)

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

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

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

Insérez les descriptions des marques.

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

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 de 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.

Décrivez tout système de départ différent de ce qui est prévu dans 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 _____.

Insérez le nombre de minutes.

Insérez le numéro de canal.

Inversez « bâbord » et « tribord » quand la marque est à laisser à tribord.

Insérez la description.

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.

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 une partie quelconque de la coque d'un bateau, de son équipage ou de son équipement est du côté parcours 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 originale (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 28.1.

13* L'ARRIVÉE

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

(OU)

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)

La ligne d'arrivée sera : _____.

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.

Insérez la (les) classe(s).

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

Recommandé uniquement dans les épreuves pour les jeunes.

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 : _____.

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.

14.3 Tel que prévu dans la règle 67, le jury peut, sans instruction, pénaliser un bateau qui a enfreint la règle 42.

(OU)

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

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).

Insérez le temps (ou les différents temps pour les différentes classes).

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

Précisez l'endroit si nécessaire.

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.

Changez le temps s'il est différent.

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.

Changez l'heure d'affichage si différente. Insérez le lieu du local du jury et l'heure de la première instruction.

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. L'abréviation de score pour une pénalité discrétionnaire selon cette instruction sera DPI.

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.

Changez le temps s'il est différent.

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.

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

16.9 Les décisions du jury seront sans appel comme prévu dans la règle 70.5.

17 CLASSEMENT

A inclure uniquement si le Système de Points a Minima est remplacé par le Système de Points avec Bonus.

17.1* Le Système de Points avec Bonus de l'annexe A s'appliquera.

(OU)

A inclure uniquement si aucun des systèmes de points de l'annexe A ne sera utilisé. Décrivez le système.

17.1* Le système de classement est le suivant : _____.

Insérez le nombre.

17.2* _____ courses doivent être validées pour constituer une série.

Insérez les nombres.

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 inspecteur d'équipement du comité de course peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

21 PUBLICITÉ

Voir la Régulation 20.3(d) de l'ISAF. Insérez l'information nécessaire sur le matériel publicitaire.

Les bateaux [doivent] [peuvent] porter la publicité fournie par l'autorité organisatrice comme suit : _____.

22 BATEAUX OFFICIELS

Insérez les descriptions. Si besoin, utilisez des marquages d'identification différents selon les différents rôles des bateaux.

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit : _____.

23 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

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.

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

23.2 Les bateaux accompagnateurs seront identifiés par _____.

24 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter leurs débris dans l'eau. Les débris peuvent être placés à bord des bateaux commissaires et du bateau du comité de course.

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 PISCINES PLASTIQUES

Les appareils de respiration sous-marine et les piscines plastiques 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 régates.

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 régates 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 régates, aussi bien avant, pendant, qu'après la régates.

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 _____, ou son équivalent, pour l'épreuve.

Insérez la devise et le montant.

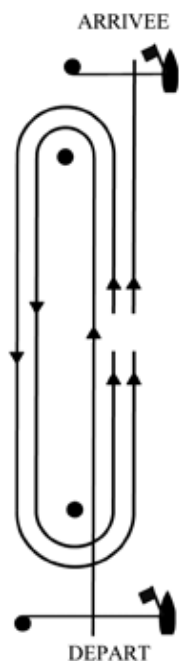
ADDENDA A

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

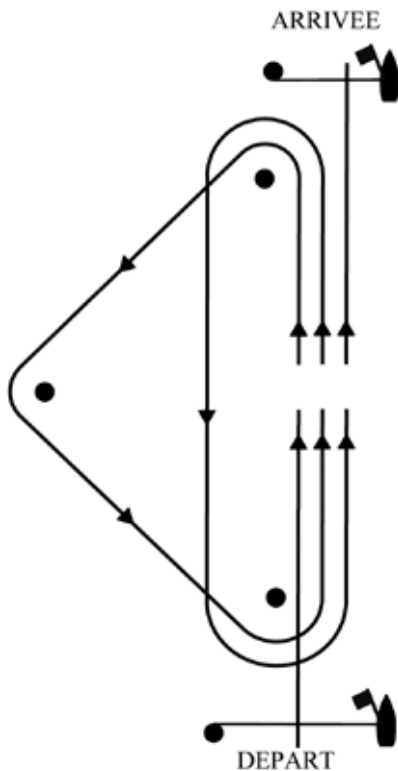


Les options pour ce parcours sont les suivantes

- (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



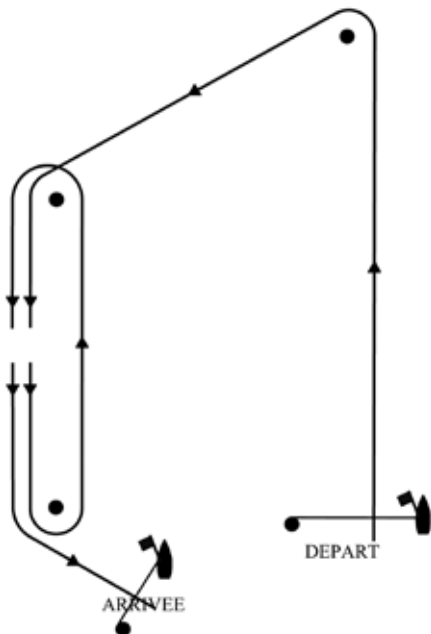
Les options pour ce parcours sont les suivantes

- (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.

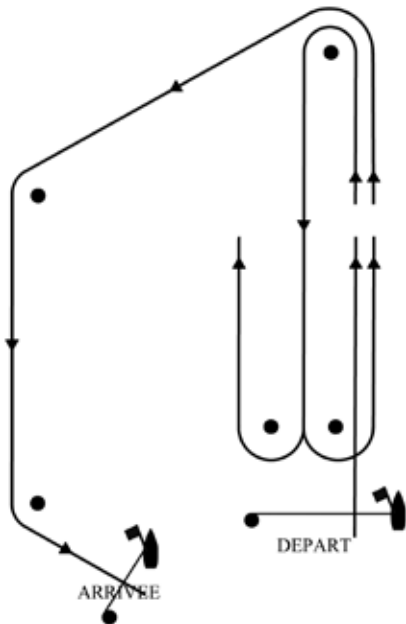
Assurez-vous de spécifier l'angle intérieur à chaque marque.

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 simple marque, ou utiliser également une porte dans la boucle externe,
- (3) varier l'angle intérieur des bords de large,
- (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 large.

ADDENDA B

BATEAUX FOURNIS PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

L'instruction suivante est recommandée quand tous les bateaux seront fournis par l'autorité organisatrice. Cela peut être modifié pour convenir 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 indicateurs de vent, y compris des fils ou des brins de laine, peuvent être attachés ou scotchés 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, à moins que le jury soit convaincu du fait que le concurrent a fait un effort certain pour y satisfaire, sera la disqualification à la course la plus récemment disputée.

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 convaincante pour le jury ; et devrait garder un esprit ouvert jusqu'à ce que toutes les preuves aient été reçues qu'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

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)).

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 62.1) ?
- 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 l'appel à la voix ou le pavillon 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 nouveau fait déterminant 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 déposer. 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 à un membre du jury qui a vu l'incident d'apporter son témoignage (règle 63.6), mais seulement en présence des *parties*. Il peut être questionné et peut rester dans la salle (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.
- 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 noter par écrit les dépositions, en particulier les temps, les distances, les vitesses, etc.

- Inviter d'abord le réclamant puis le réclamé à faire une déposition finale de son 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)

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 fait nouveau 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.

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 69.1(b)). Prendre le plus grand soin de protéger les droits du concurrent.

M5.2 Un concurrent ou un bateau ne peut réclamer en vertu de 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 69.1(b)).

M5.5 Le jury peut donner un avertissement au concurrent (règle 69.1(b)(1)), auquel cas aucun rapport ne doit être fait (règle 69.1(c)). Quand une pénalité est infligée et qu'un rapport est fait comme exigé par la règle 69.1(c) ou 69.1(e), il peut être utile de recommander de mener ou non une action supplémentaire.

M6 APPELS (règle 70 et annexe F)

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 bande plusieurs fois pour en extraire une information complète.
- 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 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 apparaît 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 69.1(a).

P3 RETARD, RAPPEL GÉNÉRAL OU ANNULATION

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. Le pavillon doit être affalé au signal de départ.

- (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 que le pavillon O ait été envoyé, 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*.

En novembre 2004, le Conseil de l'ISAF a décidé de mettre à disposition sur le site internet de l'ISAF l'annexe expérimentale Q pour l'arbitrage sur l'eau des courses en flottes.

La Commission Centrale d'Arbitrage met donc à disposition sur le site internet de la FFVoile la traduction de cette annexe, ainsi qu'un questionnaire à retourner à la CCA (cca@ffv.fr) pour tous ceux qui utilisent cette annexe, les umpires, les chefs umpires et les concurrents.

ANNEXE Q EXPERIMENTALE - 2009

REGLES DES COURSES EN FLOTTE ARBITREES SUR L'EAU

*Les courses doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe seulement si l'avis de course et les instructions de course le précisent. L'objectif de cette annexe est de résoudre toutes les **réclamations** entre bateaux au moment de l'incident. Les concurrents doivent accepter qu'un umpire puisse ne pas être en position pour juger chaque incident. Des moyens et compétences adéquates sont nécessaires pour gérer la régata de manière efficace. Cette annexe est recommandée seulement pour des flottes petites ou moyennes de bateaux monotypes ou de bateaux de tailles et vitesses identiques. Il devrait y avoir au moins un bateau umpire pour 6 bateaux **en course**.*

Q1 MODIFICATIONS AUX REGLES DE COURSE

Q1.1 Modifications aux Définitions et aux règles du chapitre 2

(a) La définition de *finir* est remplacée par

Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équipement en position normale, coupe la ligne d'arrivée dans le sens de la route depuis la dernière *marque*, soit pour la première fois ou après avoir effectué toutes les pénalités, soit selon la règle 28.1, après avoir corrigé une erreur faite sur la ligne d'arrivée.

(b) Quand la règle 20.1 s'applique, les signaux de bras suivants sont exigés, en plus des appels à la voix :

- (1) pour « Place pour virer », pointer vers la direction au vent clairement et plusieurs fois ; et
- (2) pour « Virez », pointer vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent clairement et plusieurs fois.

Q1.2 Modifications aux règles impliquant réclamations et exonération

- (a) Dans la règle 60.3(a)(1) « sérieux » est supprimé.
- (b) La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées.
- (c) Un bateau qui, pendant qu'il est *en course*, est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14 quand il a causé un dommage ou une blessure) peut effectuer une pénalité d'un tour conformément à la règle 44.

Q2 RECLAMATIONS ENTRE BATEAUX

Q2.1 Un bateau peut réclamer contre un autre bateau

- (a) selon une règle du chapitre 2, sauf la règle 14, ou selon la règle 31 ou 42 en hélant “Proteste” et en arborant visiblement un pavillon jaune immédiatement après l’incident dans lequel il était impliqué. Il doit retirer le pavillon aussitôt que possible après que le bateau réclamé ait effectué sa pénalité ou après une décision de l’umpire.
- (b) selon une règle non listée dans la règle Q2.1(a) en hélant “Proteste” et en arborant visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable après l’incident. Il doit arborer le pavillon jusqu’à ce qu’il ait informé les umpires après avoir *fini* ou après avoir abandonné.

Q2.2 Quand un bateau réclame selon une règle du chapitre 2 ou selon la règle 31 ou 42, il n’a pas le droit à une instruction, sauf selon la règle 14 quand il y a dommage ou blessure.

- ### **Q2.3**
- (a) Un bateau peut reconnaître rapidement avoir enfreint une *règle* en effectuant la pénalité prévue dans la règle Q1.2(c).
 - (b) Si aucun bateau n’effectue de pénalité, un umpire doit signaler une décision comme prévu dans la règle Q3.

Q3 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES

Q3.1 Un umpire doit signaler sa décision de la façon suivante :

- (a) Un pavillon vert ou vert et blanc avec un long signal sonore signifie « Pas de pénalité. »
- (b) Un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « Le bateau identifié est pénalisé. »
- (c) Un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « Le bateau identifié est disqualifié. »

Q3.2 Un bateau pénalisé selon la règle Q3.1(b) doit effectuer rapidement une pénalité de deux tours conformément à la règle 44. Un bateau disqualifié selon la règle Q3.1(c) doit quitter rapidement la zone de course.

Q4 PENALITES A L’INITIATIVE DES UMPIRES

Q4.1 Modification aux règles

La règle 64.1(c) est modifiée de telle sorte que la disposition permettant d’exonérer un bateau peut être appliquée sans instruction par les umpires, ceci prévaut sur toute règle contradictoire de cette annexe.

Q4.2 Quand un bateau

- (a) enfreint la règle 31 ou 42 et n’effectue pas de pénalité,
- (b) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
- (c) enfreint la règle 2, ou

(d) manque à se conformer à la règle 44.2 lorsque requis par un umpire, un umpire peut le pénaliser sans *réclamation* d'un autre bateau. L'umpire peut imposer une pénalité d'un ou plusieurs tours, chaque tour incluant un virement de bord et un empannage, en le signalant par l'envoi d'un pavillon rouge et en hélant le bateau concerné, ou pénaliser le bateau selon la règle Q3.1(c) ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire.

Q4.3 Si les umpires décident qu'un bateau peut avoir enfreint une *règle* autre que celles listées dans les règles Q2.1(a) et Q4.2, ils doivent en informer le jury pour qu'il agisse selon la règle 60.3.

Q5 DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

Q5.1 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 pas plus tard que deux minutes après avoir *fini* ou abandonné. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ait informé les umpires après avoir *fini* ou abandonné.

Q5.2 Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision prise selon les règles de cette annexe. Dans la règle 66, la troisième phrase est modifiée: « Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture. »

Q5.3 Un concurrent ne peut pas fonder de 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.

Q5.4 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en raison d'une action ou absence d'action des umpires, sauf tel que permis dans la règle Q5.3.

Q5.5 (a) Les *réclamations* et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit.

(b) Le jury peut recueillir les témoignages et mener l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement

(c) Si le jury décide qu'une infraction à une *règle* n'a pas eu d'effet significatif sur le résultat de la course, il peut imposer une pénalité ou prendre toute autre disposition qu'il décide équitable pour tous les bateaux concernés, qui peut être de n'infliger aucune pénalité.

Q5.6 Ni le comité de course ni le jury ne doivent réclamer contre un bateau pour une infraction listée dans la règle Q2.1(a), sauf la règle 14 quand il y a dommage ou blessure.

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 : Heure limite de dépôt de réclamation :

La réclamation ou demande de réparation
ou de réouverture, est dans les délais Prolongation du temps limite

Réclamant, ou partie faisant une demande de réparation ou de 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 heler ; 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, La réclamation ou demande n'est pas
l'instruction continue 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 :
 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 :

Les références sont des numéros de règle (par exemple 27.3), des annexes et leurs numéros de règle (par exemple C ou E3.10) 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**
- Abandonner** : Sportivité et Règles, 44.1(b), 90.3(a), A4.1, A4.2, A5, A6.1, A9, A11, B7.1, C6.3, D3.2, E4.8, E5.4, P2.2, P2.3, *En course*
- Acceptation des règles** : 3
- Action disciplinaire** : 62.1(d), 69.2(a)
- Actions interdites** : 42.2
- Agence mondiale antidopage** : 5
- Aide extérieure** : 41, B4.4, E4.2(b)
- Aider ceux qui sont en danger** : 1.1
- Alléguer, allégué, allégation de** : 5, 60.1(a), 69, E5.1, E5.7, *Réclamation*
- Allégations de mauvaise conduite** : 69
- Amarrage** : 45
- Ancre, ancré** : 22, 45
- Anglais, utilisation de** : 90.2(b), J2.2(5)
- Annexe, modifications, pas de modifications** : 86.1(a), G5, F, H, N, préambules
- Annuler** : Signaux de course, 27.3, 32.1, 35, C3.2, E3.10, J2.2(35), *Retard, En course*
Course annulée et disqualification : 30.3, B3.4
Course annulée et réparation : 64.2
Course annulée, classement et pénalités : 30.2, 30.3, 35, 90.3(a), P3
- Antidopage (code), Régulation 21 de l'ISAF** : Introduction, 5, 86.1(a)
- Appel** :
 autorités nationales différentes : 70.3
 intention de (jauge) : 64.3(c)
 droit de : 70.1, N1.7
 pas de droit à, pas de demande d' : 70.5, B7.4, C9.1, D2.4(c), J1.2(12), J2.2(31)
 procédures : 3(b), 70.6, F
 décisions : 71
 retrait d' : F6
- Arbitres, désignation** : 89.2(b)
- Association de classe** : 76.2, 89.1(d), G1.1(c), G2
- Au vent (louvoyage)** : 18.1(b), 42.3(c)
- Au vent (bateau)** : 11, 17.1, B1.2, *Se maintenir à l'écart*
- Autorité nationale** : Introduction, 66, 68, 69.1(c) (e), 69.2, 69.3, 70.3, 70.4, 70.5, 71.2, 71.3, 71.4, 75.1(a)(c), 86.1(a), 86.3, 88, 89.1, 91(b), préambule de F, F2.1, F3, F4, F5, G1.1(b)(c), G2, N1.1, N1.3, N1.6, *Règle*
- Autorité organisatrice** : 62.1(a), 63.8, 69.1(f), 75.1, 76.1, 85, 86.2, 89.1, 89.2, 90.1, 91, B5.2(c), D5, J1.1(1), J2.2(7), N1.1, N2.1, N2.2, N2.3, *Partie*
- Avantage obtenu dans une course** : 42.3(h), 44.1(b), C8.3(a), D2.2(d), D3.1
- Avaries** : D5
- Avertir le concurrent** : 69.1(b)(1), 69.1(c), B6.3(a), C8.2, E1.5, G4
- Avis de course** : 25, 63.7, 70.5, 86.2, 89.2(a), préambule de C, F2.2(c), G3, J1, *Règle*
 modifier : 89.2(a)
 guide : K
- Avis aux concurrents** : Signaux de course

B

Bâbord, bateau *se maintenant à l'écart* : 10, 16.2, B4.1(a)

Balancer, roulis : 42.2(b), 42.3(a)(b)

Beaupré : 50.3(a)

Blessure : 14(b), 41(a), 44.1, 47.2, 61.1(a)(3), 62.1(b), 63.5, C6.2(a), C6.6(c), D1.2(c), D2.1(c), D2.2(d)(4), D2.4(a), D3.1(c)(2)

Bôme : 50.3(a)(b)

Bonne conduite : 69.1(a), 69.2(a)

Bord :

opposé : 10, 18.1(a)(b), 18.3, C2.4, *Route libre derrière* et *Route libre devant*, *Engagement*
même : 11, 12, 17, 20.1, *Se maintenir à l'écart*, *Sous le vent* et *Au vent*

Bout au vent : 13, 18.2(c), C2.4, C7.3(a), C7.4(a), D1.1(b), *Sous le vent* et *Au vent*

C

Cap compas : 33(a)(1)

Certificat de jauge, de rating, du bateau : 78.1, 78.2, B2.2, J1.2(7), N2.2(a)
validité du : 78.1, 78.2

Chaussures : 43.1(b)

Chavirage, chaviré : 22, B1.1, B1.2, B3.2(c)(f), B7.3, D5.3, E2

Classe internationale : 76.2, G1

Classement : 35, 69.1(b)(2), 90.3, A, B3.4, B4.3, B5, B8, 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, D4.2, D4.3
et courses retirées : 2, 30.3, 90.3(b), A2, P2.2, P2.3
pénalité : 30.2, 44.1, 44.3, A4.2

Codes de l'ISAF, réglementations : 5, 69.2(a)(b)(c), 69.3, 76.1, 79, 80, 86.1, 86.2, 89.2(b), 91(b), J1.2(2)(3), J2.2(1), *Règle* (voir aussi Code de publicité, Code antidopage, Code d'admissibilité, Code de classification des coureurs)

Code ISAF antidopage, Régulation 21 de l'ISAF : Introduction, 5, 86.1(a), *Règle*

Code ISAF admissibilité, Régulation 19 de l'ISAF : Introduction, 69.2, 69.3, 75.2, 86.1(a), *Règle*

Code de publicité, Régulation 20 de l'ISAF : Introduction, 76.1, 80, 86.1(a), J1.2(2), J2.2(1), *Règle*

Code ISAF de classification des coureurs : Régulation 22 de l'ISAF : 79, J1.2(3), *Règle*

Collision : 41(b), 42.3(g)

Combinaison isothermique : 40

Combinaison sèche : 40.1, H3

Comité de course : Signaux de course, Introduction, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 43.1(c), 44.3(a), 76.1, 81, 85, 91, B3.3(c)(2), B3.4, B4.3(a)(c), B5, B6, B7.1, B8.6, C3.2, D3.2, *annulation*, *marque*, *partie*, *réclamation*, *en course*

désignation de, responsabilités : 89.2(b), 90, J2.2(38)

intention de réclamer : 61.1(b)

et règle 42 : P3

et règle 69 : 60.2(c), 69.1(f)

droit de réclamer, demande de réparation : 60.2

action impropre ou omission par, et réparation : 62.1(a)

Communication électronique : D1.2(b)

Conduite (du bateau) : 42.2(b)(3), 42.3(a)

Contact : 14, D1.2(a), D2.2(d)(1), E3.1, *Se maintenir à l'écart*

Côté requis : 28.1, 28.2, F2.2(b)
 Cour ou tribunal : 3(c)
 Courir, décision de : 4
 Course, direction d'une : 25-36, 85, 90.1, B3.3, E3, N2.3(b)
 inscription et qualification : 75-81
 Courses reprogrammées : 30.2, 30.3, 81
 Coûts, réclamation sur la jauge : 64.3(d)
 Culer avec la voile à contre : 21.3, 42.2(d)

D

Danger : 1.1, 22, 42.3(f), 47.2
 Décision de courir : 4
 Décisions, appel de : 70.1, F
 Décisions, confirmation, correction de : 70.2, F1, F2.3
 Décisions, informer de : 65.1, 65.2
 Décision, inverser : 71.2
 Décisions, par l'autorité nationale : 71.4
 Décisions par le jury : 64, B4.4, C6.6, C8.4, D2.4(b), D3.1(c), E5.8, *Partie intéressée*
 Décisions des umpires : C6.5, C8.4, D2.2(a)(b), D2.3
 Définitions, pas de modifications : 86.1
 modifications : B1, C2, D1.1(a), E1.3
 Départ :
 Prendre le départ : Chapitre 2 Section C préambule, 21.1, 28.1, 28.2, 30.1, 31, A4.1, B1, B6.1, C3.2, E5.8
 avant le : Signaux de course, 27, 76.1, C4, E3.5
 n'a pas *pris le départ* : A4.2, A5, A9, A11, B8.5(b), C8.5
 nouveau : 29.2, E3.9 (voir aussi recourir, redonner le départ)
 zone de : Signaux de course, A9, A11,

B6.1(a)(d), J2.2(12)(20)(34)
 erreurs de : 21
 ligne de : 21.1, 28.2, 29, 30, B1.1, C4.1, E3.7, *Marque, Prendre le départ*
 prolongements : 21.1, 29.1, 30.1, C3.2, *Marque*
marque de : 18.1(a), 19.2, 27.2, 28.2, 31, C4.1
marque de départ, s'accrocher à : B2.5
 donner le départ des courses : 26, B3.3, B4.2, C3.1, E3.5
 pénalités de : 30, A4.2
 procédures de, erreur dans : 29.3, 32.1(a)
Départ de plage : B1.1, B3.3, B6.1(a)

Déposition aux instructions : 63.3(a), 63.5, 63.6, C6.6(a), D2.4(b), E5.7 (voir aussi faits)

Direction d'une course : 25-36, 85, 90.1, B3.3, E3, N2.3(b)

Disciplines (course, expression, vitesse) : préambule de l'annexe B, B3-B6

Disqualification : 2, 69.1(b)(2), A11, C5.4, C7.2(f), C8.5, E5.8
 d'une *partie* dans l'instruction d'une *réclamation* : 64.1(a)(b)
 sans instruction : 30.3, 67, B3.4(b), B6.3(c), P2
 sur la jauge : 64.3(c), 78.2
 et classement : 2, 30.3, 90.3, A4.2, A6.1, A9, B8.5(b), C10.4(b)

Domage :
 écarts dans la jauge causés par un : 64.3(a)
 sérieux : 44.1, 60.3(a)(1), 63.5
 et informer le réclamé : 61.1(a)(3)
 et bateau prioritaire : 14(b)
 et règle 14 : C6.2(a), C6.6(c), D2.2(d)(4), D2.4(a), D3.1(c)(2)
 et règle du chapitre 2 : 62.1(b)
 par un membre de l'équipe : D1.2(c)
 financiers : 68

E

Eau navigable : Chapitre 2 Section C préambule, *marque*

Échoué : 22, 42.3(g), E4.2(b)(1), E5.5(a)

Écrit (par),

décision d'appel : 71.4

allégation de mauvaise conduite : 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)

Égalité, classement : (Voir classement)

Emblème de la classe : 77, B2.4(a)(b), E6(a)(d), E6(e)(1), G1.1(a), G1.3(a)(b), G2

Empannage, empanner : 18.4, 42.2(e), 42.3(b), 44.2, 50.2, B3.1(d), C2.4

En course : Introduction, 4, préambule du chapitre 2, 23.1, 31, préambule du chapitre 4, 44.1, 61.1(a), 64.3(c), 78.2, C2.8, C4.1, C7.2(b), D2.1(b), D3.2, D5.1, E3.1, E3.2, E3.3, E4.2(a)(b), E4.5, *obstacle*

pas *en course* : préambule du chapitre 2, 23.1, 62.1(b), 64.1(d), C2.9, E3.3, E4.2(b)(2), E5.5(a)(f)

décision de rester *en course* : 4

Énergie manuelle : 52

Engagement, engagé : 11, 17, 18.2(a)(b)(c)(e), 18.3(b), 18.4, 19.2(b)(c), B1.2, C2.6, *Route libre derrière* et *Route libre devant, Engagement, Se maintenir à l'écart, Sous le vent* et *Au vent*

rompu : 18.2(c)

doute raisonnable : 18.2(d)

non *engagé* : 12, 18.2(b)

Entrante et *sortante* : B1.2, B4.1(a)(b)

Épreuve internationale : 86.2, G1.1(b)

Équipage : 29.1, 30, 41(a), 41(b), 42.1, 42.3(b)(c)(g), 47.2, 49, B3.4(a), *Finir, Prendre le départ*

et mouvement du corps : (voir propulsion)

Équipement : 1.2, 42.3(g), 43, 47.1, 78.3, H, *Route libre derrière* et *Route libre devant, Engagé, Finir, Prendre le départ*

défectueux, réparation, remplacement : B4.4, D5.3, E4.5(c)

inspection, inspecteur : 43.1(c), 78.3, H2, J1.2(7)

limitations sur : 47

pour augmenter le poids : 43.1(a)(b)(c), H1, H3

règles d'équipement des bateaux : J1.1(3), J2.1(2)

de sauvetage, gilet de sauvetage, flotabilité personnelle : signaux de course, 1.2, 27.1, 40.1, E1.4, J2.2(12)

remplacement de : N2.2(b)

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 : 14, 18.3(a), 22, E2, *Se maintenir à l'écart, Obstacle*

Exclusion d'un bateau ou d'un concurrent : 69.1(b)(2), 76, C6.6(c)

d'un témoin dans une instruction : 63.3(a)

Exonération : 18.5, 20.2, 64.1(c), C8.1(b)

Expression, compétition d' : préambule de l'annexe B, B4, B5

Extérieur (bateau, planche à l'extérieur) : 18.2(a)(b)(e), 19.2(b), B3.1(b)

F

Faits :

- supposés : F2.3
- inadéquats, insuffisants : D2.3(b), F5
- informer les *parties* : 65.1
- nouveaux : F5
- nouveau et significatif : 66
- établis : 63.6, 65.1, 70.1, 71.3, E5.7
- dans la décision d'appel : 71.3
- dans les *réclamations* de jauge : 64.3(b)
- dans une réparation : 64.2

Fédération internationale de voile : Voir ISAF

Filières : 43.2, 49.2

Finir : Signaux de course, 28.1, 31, 32.1, 35, 44.2, 44.3(a), 61.3, 90.3(a), A3, A4.1, A4.2, A5, A6.1, A9, A11, D1.1(d), D3.1(a), D3.2, *Route normale, En course*

Flottabilité positive : 43.1(b)

Freestyle compétitions : préambule de l'annexe B

Frottement superficiel : 53

G

Gêner, gênant : 23.1, 23.2, B3.2(d), C2.8, C9.2, D1.1(d), D2.4(c)

Godiller : 42.2(d), 42.3(d), *Place*

Grand-voile : 50.1, E6, G1.1, *Sous le vent et Au vent*

Gréement (courant et dormant) : 52

H

Harnais de rappel : 43.1(b)

Harnais de trapèze : 43.1(b)

Héler :

- pour la *place* : 20.1, C2.7
- pour réclamer : 61.1(a), E5.2
- hors de portée radio : E4.8

- venir à portée de voix : Signaux de course
- et signaux de bras : C2.7
- et temps de répondre : 20.1
- par un observateur : E3.1
- par ou pour les umpires : D2.2(a), D2.2(b)(2), D2.2(d)
- par le jury : P1
- par le comité de course : B3.4(b), E3.8, E3.9
- et trop éloigné : 61.1(a)(1)

Heures d'arrivée, ajustement dans une réparation : 64.2

I

Identification sur les voiles : 77, B2.4, B4.3(a), E6, G

Information : 41(c), 41(d), 60.2(a), 60.3(a), 61.3, 63.2, 65.2, 65.3, 69.1(e), E3.2, E4.2(b), F5, J1.1, J1.2, J2.1, J2.2

Informes :

- un concurrent disqualifié selon la règle 42 : 67
- un concurrent d'une instruction selon la règle 69 : 69.1(a)
- les autorités nationales : 69.3
- l'autre bateau d'une réclamation : 61.1(a)
- les parties dans une instruction : 65.1, F4
- le jury : C8.4
- le réclamé : 61.1, E5.2
- le comité de course : 44.3(b), B7.1, E5.3
- les umpires : C6.4(b)

Infraction à, enfreindre une règle : Sportivité et règles, 5, préambule du chapitre 2, 18.5, 20.2, 30.2, 30.3, 36, 43.1(c), 44.1, 60.3(a)(2), 62.1(b), 63.3(a), 64.1(a)(c)(d), 67, 68, 71.3, A11, B6.3(d), C8.2, C8.4, C10.4(b), D3.1, E4.7(b), E5.8, P2, *Réclamation* (voir aussi obtenir un avantage, abandonner)

- manquer à effectuer une pénalité : D2.2(a), D2.2(d)(1), D2.3(a)
 mauvaise conduite : 69.1, 69.2(a), P2.3
 avantage obtenu : 44.1(b), C8.3(a), D2.2(d), D3.1(c)
 pas d'avantage obtenu par : C6.6(b)
 pénalités au moment de l'incident : 44
 pénalité de départ : 30.2, 30.3
 à l'encontre d'un bateau dans un autre match : C10.4(b)
 et courses recourues ou dont le départ est redonné : 36
 à la règle 42: 67, P
 à la règle 14 : 14, C6.6(c), C8.6, D2.2(d), D2.4, D3.1(c)
 à une règle du chapitre 2 : 44.1, 60.1(a), 62.1(b), D2.1(c), E4.4, E5.5(a)
 à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 : 63.3(a), E5.1, E5.4, E5.7
- Inscription et qualification : 75-81, B2.2, J1.2(5)(6)
- Inscrits d'autres pays : 90.2(b), J1.2(4), J2.2(5)
- Instruction : 60.3, 61.1(c), 61.2, 63, 71.3, B7.2, D2.3(b), F5, J2.2(30), N1.4, N2.1, *Partie nouvelle* : 71.2
 pas droit à instruction : 5, D2.2(a), D2.3(a)
 pénalité sans instruction : 30.2, 30.3, 63.1, 67, A5, B3.4(b), B6.3(c), J2.2(28), P2
 réouverture : 63.3(b), 66, 71.2, E5.10, F5
 droit d'être présent : 63.3(a), E5.6
 et règle 42 : 67, P2
 temps limite : J2.2(30)
 par une autorité nationale : 69.2(a)
 exigences pour : 63.1
- Instructions de course : Introduction, préambule du chapitre 2, 25, 26, 27.1, 43.1, 44.1, 44.3(c), 49.2, 61.3, 61.3, 63.7, 67, 70.5, 86.1, 86.2, 90.2, 90.3, A1, A2, A4, B2.3(b), B3.3, B4.3(b), B8.1, B8.6, C3.1, C10.5, D2.1(c), D2.2, D2.3, E1.2, E3.3, préambule de F, F2.2(c), G1.1(b), G3, préambule de H, J, préambule de N, N1.4(b), N1.6, préambule de P, *Marque, Obstacle, Règle*
 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 : E4.7(a), E5.5(a)
- Intérieur :
 bateau à l'intérieur : 18.2(a)(b)(e), 18.3(b), 18.4, 19.2(b), B3.1(b)(d), C2.6, *Place-à-la-marque*
engagement à l'intérieur : 18.2(e), 18.3(b), 18.4, C2.6
- Interprétation :
 de *règles* de jauge : 64.3(b)
 de *règles*, demande pour : 64.3(b), 70.4, F1, F2.3
 de *règles*, Livre des cas : Introduction
 match racing, livre des décisions : Introduction
- ISAF : Introduction, 69.2, 70.5(c), 75.1(a)(c), 75.2, 76.1, 76.2, 79, 80, 86.1(a), 86.2, 89.1(a)(b)(f), 89.2(b), B2.2, E6(a), G1.1(b)(c), G5, J1.2(3), J2.2(1), N1.1
 Comité exécutif : 69.3
 Codes, réglementations : Introduction, 5, 69.2(a)(b)(c), 69.3, 76.1, 79, 80, 86.1, 86.2, 89.2(b), 91(b), J1.2(2)(3), J2.2(1), *Règle* (voir aussi code de publicité, code antidopage, code d'admissibilité, code de classification des coureurs)

J

- Jauge :
réclamations sur, décisions : 64.3, 65.3, 78.3
règle, doute sur : 64.3(b)
- Jaugeur : 43.1(c), 78.3

Jeu loyal : 2

Juge international : 70.5(c), N1.2, N1.4(b), N1.5, N3.2

Jury, désignation, composition, devoirs, droits du : 60.3, 63.6, 70.5(c), 85, 88.2(b), 91, F3, N, *Annulation, Partie intéressée, Réclamation*
 recommandations pour : M
 et appels : 70, 71, F
 et règle 42 : 67, P
 et décisions (Voir décisions)
 et demandes pour confirmation, correction des décisions : 70.2, F1, F2.3
 et réouverture d'instruction : 66
 et règle 69 : 60.2(c), 60.3(c), 69.1
 et classement : A5
 et réparation : A6.2, A10, B5.4(a), C9.2
 procédures, appel de : 70.1

Jury international : 89.2(b), 91(b), J2.2(32), N

L

Lest mobile : 51

Lettres de nationalité : G1.1

Ligne d'arrivée : Signaux de course, 28.1, 32.2, 33, 44.2, 44.3(a), C2.1, C3.3, E3.7, J2.1(6), *Finir, Marque, En course*

Ligne de départ : 21.1, 28.2, 29, 30, B1.1, C4.1, E3.7, *Marque, Prendre le départ*
 prolongements de : 21.1, 29.1, 30.1, C3.2, *Marque*
 côté parcours de la : 29.1, 29.2, 30.1, A11, B3.4, C3.2(a), C4.2

Ligne de mouillage d'une *marque* : Chapitre 2
 préambule de la Section C, *Marque*

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 : 17, 61.1(a)(2), 86.1(b), C2.3, D1.1(a), E1.3(b), J2.2(27), *Obstacle, Zone*

Deux longueurs de coque : 17, 86.1(b), C2.3, D1.1(a)

Trois longueurs de coque : voir Zone

Quatre longueurs de coque : 86.1(b), E1.3(b)

Louvoyage au vent : 18.1(a), 42.3(c)

M

Malade, maladie : 41(a), 47.2, N1.5

Marque : 18.1, 18.3, 18.4, 19.1, 27.2, 28, 30.2, 31, 32.2, 33, C2.1, C2.6, C4.1, C7.2(a)(c), C7.3(b), E3.7, *Finir, Zone, En course, Prendre le départ* (voir aussi *Marque d'arrivée, Marque de départ*)

Place-à-la-marque : 18.4, 28.1(c), 32.2(c), 33, B3.1, C2.6, D1.1(b), *Obstacle*

porte : 18.4, 28.1(c), 32.2(c), 33, B3.1(d)

de départ : 18.1(a), 19.2, 27.2, 28.2, 31, C4.1

toucher une : 31, 44.1(a), B2.5

s'accrocher à : B2.5

manquante ou pas à sa place : Signaux de course, 32.1(d), 34

déplacer : 27.2

contourner : 18, 28.1, C7.2(c)

d'arrivée : Signaux de course, 31, J2.1(5), *En course*

sur le point de contourner ou passer : B1.1, B3.1(a)(b)

Mauvaise conduite (notoire) : 69, P2.3
 Antidopage : 5

Mettre au sec : 45, J2.2(25)

Modification aux règles : (Voir *Règles*)

Modifications aux instructions de course : (Voir instructions de course)

INDEX

Modifications aux prescriptions : (voir prescriptions)

Modifier sa route : (voir route)

Modifier le bord suivant du parcours : Signaux de Course, 33

Moteur, usage du : 42.3(g)(h)

Mouiller, mouillage : 22, 45

N

Nager : 47.2

Navigation en bon marin : 42.1, *Place*

Navigation loyale : 2

O

Observateur(s) : 67, B6.4(a), E1.3(a), E3.1, E3.3, P1

Obstacle : 18.1(d), 19, 20, E4.8, J2.2(17)
continu : 18.1(d), 19.1, 19.2(c), *Obstacle*

Occasion (première occasion raisonnable) : 44.3(a), 61.1(a), 61.1(a)(1), D5.1

Offshore Racing Council (ORC) : 76.2

Organisation de course : 85-91

Outrigger : 50.3

P

Parcours :

effectuer le : 28, 35

fil représentant le sillage (effectuer le parcours) : 28.1

modification par le comité de course : Signaux de course, 32, 33, E3.10

indiquer le : 27.1

Parer : 18.3, 20.3, C2.6

Partie dans une instruction : 60.3(a)(2), 63.2, 63.3(a)(b), 63.4, 63.6, 64.1(a), 64.3(d), 65.1, 65.2, 66, 70.1, 71.3, 71.4, C9.1, F2.2(e)

Partie intéressée : 60.2(a), 60.3(a), 63.4, 71.1, E1.3(a), N3.3

Pavillon incorrect : C8.2

Pavillons (Voir Signaux de course, signaux de départ)

Pavillon de classe : Signaux de course, 26, B3.2(b), J2.1(6)

Pavillon I, règle : Signaux de course, 21, 30.1, *Prendre le départ*

Pavillon Jaune :

Identification : C4.1

Signaux comité de course : B3.3(b), B4.2(a), B6.2(a), C3.1, C3.2(a)

demande de décision par un bateau : D2.2(a)

pénalité en points : 44.3

donner une pénalité : C5, D2.3(b), P1

Pavillon Noir, règle du : Signaux de course, 26, 30.3

Pavillon noir par un umpire : C5.4, D2.2(d)

Pavillon rouge (*réclamation*, pénalité) : 61.1(a), C5.3, C6.1(b), C6.4(b), C7.3(d), D2.2(b)(2), D2.2(d)

pas requis : 61.1(a)(2)(3), 62.2

Pénalité(s) : Sportivité et règles, 2, 3(b), 30, 44, 64.1, 69.1(b)(2), B4.4, B6.3, C3.1, C5, C6.6, C7.2, C8, D2.1, D2.2(d), D3.1(b)(c), E3.6, E5.8, G4, P2, *Finir* (voir aussi pénalité en points, pénalité de départ)

annulée : C2.1, C7.2(d)(e), P3

informer, faire un rapport : 65.1, 69.1(c)(e), 69.2(c), 69.3

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), D1.2(a), D2.2(b)(1)

effectuer : Sportivité et règles, 21.2, 23.2, 44, C2.2, C7.2(a), C7.4, D2.1(c), D2.3(a), E4.4

terminer : C2.1, C5.5, C7.4(b), *Finir*
 et jauge : 64.3(a)(c), 65.3
 et *partie* dans une instruction : 71.3
 et course retardée, annulée : 30.2, 30.3, B3.4(b), P3
règle du pavillon Z : Signaux de course, 30.2, 36, 63.1, A4.2, A5, A11
 sans instruction : 30.2, 30.3, 63.1, 67, A5, B3.4(b), B6.3(c), J2.2(28), P2
 en points : 44.3
 non effectuée : C5.6, P2
 un tour de pénalité : 44.1, 44.2, D2.1(c), E4.4

Personne responsable : 46, 78.1, 78.2 (voir aussi propriétaire du bateau)

Pesée des vêtements et de l'équipement : 43.1, B2.1(b), H

Place : 14, 15, 16, 19.2(b)(c), *Obstacle*
 héler pour de la : 20.1, C2.6(a)
 pas droit à : 18.2(b)(c), 19.2(b)
 pour virer de bord ou empanner : 20.1, C2.6, *Place-à-la-marque*

Plus près (route au plus près) : 13, 18.3(a), 20.1, 42.3(d), C2.4, C7.2(a)(1), C7.3(a)

Pomper : 42.2(a)

Position normale : C2.1, *Route libre derrière* et *Route libre devant*, *Engagement*, *Finir*

Prescriptions : Introduction, 68, 70.4(a), 86.1(a), 88, 90.2(b), J1.2(4), J2.2(4)(5), préambules de F-H, N, *Règle*
 modifications : Introduction, 88

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(14)

Procédures de révision : 3(b)

Propriétaire de bateau : 2, 3, 69.1(c), 69.2(c), 78.1, G1.1(c), J1.2(6)

Propulsion : 42, B2.1(a), E4.3
 et pénalité sans instruction : 67, P2
 Moteur, usage du : 42.3(g)(h)

Publicité : B2.4(b)

Q

Qualification pour courir : chapitre 6, 75-80, B2.2, J1.2(5)(6)

R

Radios : E4.5(c), J2.2(25)

Raisonnement possible : 14, 61.1(b), 61.1(c), C2.8, C7.2(a)(1), C7.3(c), C7.4(b), P1

Rappel : Signaux de course, 26, *En course*

Rappel général : 29.2, 30.3, B3.4, E3.9, J2.2(21), P3, *En course*

Rappel individuel : 29.1, E3.8, J2.2(21)

Rattraper : B1.2, B4.1(c)

Recevabilité et non recevabilité d'une *réclamation* : 60.2(a), 60.3(a), 63.5, 71.2, C6.4(b), E5.4

Réclamant, réclamé : 61.1, 61.2, E5.2, *Partie*
 (voir aussi *partie* dans une instruction)

Réclamation : 60, 61, 63.3(a)(b), 63.7, 64.1(a), 70.4, B7.1, B7.2, D2.1, N2.1, N3.2, P1, P2
 temps limite (voir temps limite)
 recevabilité, non recevabilité : 60.2(a), 60.3(a), 63.5, 71.2, C6.4(b), E5.4
 exigences, contenus : 61
 sur la jauge : 43.1(c), 64.3, 65.3, 78.3
 retrait : 63.1
 non écrite : B7.2, C6.4(b)
 entre des bateaux dans des courses différentes : 63.8
 par le comité de course ou le jury : 60.2, 60.3(a), 61.1(b)(c), 61.3,

Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels : 60-71

Réclamer :

- informer le réclamé : 61.1, E5.2
- droit de : 60, C6.1
- pas le droit de, pas de motif pour : 5, 60.1(a), 60.2(a), C6.2, D2.4

Recommandations aux jurys : M

Recourir, redonner le départ : 30.2, 30.3, 36, C6.6(b)(2), D5.2, J2.2(35), *Annulation*

Redresser (Se redresser) : B1.2

Réduire le parcours : Signaux de course, 32, E3.10, J2.2(24)

Réglage : 42.1, 50.1, 51

Règle : Sportivité et règles, 3, 36, 64.1, 65.1, 68, 69.2(a), 70.4, 71.3, 78.2, 85, 90.1, F1, F2.3, J1.1(1), J1.2(6), J2.1(1)(9), *Réclamation, Règle*

Règles de course : Introduction, 3, 86.1, 86.2, J1.2(1), J2.2(3), N1.1

règle 42, pénalités immédiates pour infraction : P

règle 14, infraction : C6.2, C6.6(c), D2.1(b), D2.2(d)(4), D2.3(a), D2.4(a), D3.1(c)(2)

règle, interprétation, demande de : 64.3(b), 70.4, F1, F2.3

règle non citée dans une réclamation : 64.1(a)

règles, acceptation des : 3

règles, infraction (voir infraction)

règles, modifications aux, révision : Introduction, 86, préambules de B, C, D, E, F, G5

règles, conflit entre : Introduction, 63.7, C8.1(b)

règles, proposition pour expérimentation : 86.3

règles, pas de modification aux : 86.1(a), préambule de H, préambule de N

règles, compétition pour les windsurfs : B

Règlement international pour prévenir les abordages en mer : Préambule du chapitre 2, 48, J2.2(2)

Règles de classe : Introduction, 49.2, 78, 86.1(c), *Règle*

modifications aux : 87, J1.2(9), J2.2(6)

vêtements et équipement : 43.1(b)

réclamations sur la jauge : 64.3(a)

Règles de course par équipes : D

Règles de course pour bateaux radiocommandés : E

Règles pour les compétitions de windsurfs : B

Règles de course, révision : Introduction

Règles du match racing : C

Règles d'Équipement pour les Voiliers : J1.1(3), J2.1(2)

Règles gouvernementales de priorité : préambule du chapitre 2, 48, J2.2(2)

Remplacement (de coureurs, bateaux, voiles, équipement) : N2.2(b)

Réparation : 60, 62, 63, 64.2, 65.1, 71.2, A6.2, A10, B5.4(a), B7, C6.3, C6.4, C9, D2.4(c), D5, E5.5, E5.9, N2.1, N3.2, P4, *Partie*
appel : 71.2, F2.2(a)
pas de réparation : B5.2(c), B8.6(f), C9.1, D1.2(c), D2.4(c)

Réparations : 45, E4.5(c), E5.9

Représentant : 61.2(d), 63.3(a), J1.2(6)

Responsabilité personnelle : 1.2, 4, E1.4

Retarder, retardé : Signaux de course, 27.3, 30.2, 30.3, C3.2 (b)(c), J2.2(35), P3, *En course*

Retirer (scores) : A2, A8.1, A8.2

Révision des règles de course : Introduction

Round robin (series): C10.4, C11

Roulis : 42.2(b), 42.3(a)(b)

Route : *Finir, Se maintenir à l'écart, Obstacle, Route normale*
 modifier sa : 16,20.3, 23.2, C2.9, D1.1(e), *Se maintenir à l'écart, Obstacle*

Route libre devant et Route libre derrière : 12, 17, 18.2(b)(e), 19.2(c), B1.2, B4.1(c), D1.1(b)

Route normale : 17, 18.1(b), 18.4, 18.5(b), 23.2, B1.1, B3.1(d), C2.2, *Place-à-la-marque*

S

Saccader : 42.2(c)

Sangle de rappel : 49.1

Sauter : B1.2

Schéma d'un incident : 65.2, F2.2(b)

Se maintenir à l'écart : Préambule de la section A du chapitre 2, 10-17, 19.2(c), 21, B4.1(a)(b)(c)(d), B6.1(b), B7.3, C2.4, C2.6, *Obstacle se maintenir à l'écart* : 62.1(b), B4.4, B6.1(d), E5.5(a)

Secrétariat de course, *réclamations* et demande de réparation : 61.3, 63.1

Sécurité : 1, 20.3, 32.1(e), 48, 49.2, J2.2(12)

Séries éliminatoires : B5, B7.2

Signaux : Signaux de course, 16.2, 18.2(d), 20.1, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 40, 45, 47.1, 48, 89.2(c), A3, A11, B3.2(b), B3.3, B4.2, B5.3, B5.4, B5.5, B6.2, C3, C4.1, C4.2, C5, C6.4, C6.5, C7.2(f), C7.4, C8.2, C8.5, D2.2, D2.3, E1.2, E3.5, E3.9, E4.5, J2.2(2)(12)(14)(21)(23), P1, P3, *Route normale, En course, Règle, Prendre le départ*
 signaux de course : Signaux de course, 25, 26, C3, E1.2, E3.5, *Règle*

Signaux, absence de signal sonore : 26, B3.3(b), C3.1

Signaux de bras : C2.7

Signaux de nuit : J2.2(2)

Signaux à la voix : E3.5, E3.6, P1

Signaux visuels et sonores : Signaux de course, 25

Signaux de parcours : signaux de course, 27.1

Signaux de brume et feux : 48

Sillage : 28.1

Slalom (course) : préambule de B

Sortante (voir *Entrante* et *sortante*)

Sous le vent et *Au vent* : 11, 17, *Se maintenir à l'écart, Bord, Tribord* ou *Bâbord*

Sous le vent, bateau : 11, 17, *Se maintenir à l'écart, Sous le vent* et *Au vent*

Spinnaker, tangon de spinnaker : 50.1, 50.2, 50.3(c), 50.4, G1.1
 Trinquette de Spinnaker : 54

Sportivité : Sportivité et règles, 2, 69.1(a), 69.2(a), 86.1(a), C8.3(c), D2.2(d)(3)

Stabilité : 51

Suspension d'admissibilité : 69.2, 69.3, N2.2(a)

Surfing : 42.3(c), B1.2

Système de handicap : A3, A7, J1.1(4), J2.1(8), *Règle*

Système de points avec bonus : 90.3(a), A4, A4.1

Système de points a minima : 90.3(a), A4, A4.1, J1.2(13)

T

Tableau d'information : 86.2, 90.2(c), B4.3(b), B5.3, B6.3(a)(b), B8.6(b), J2.2(10)

Tangon de foc : 50.2, 50.3(c)

Témoignage et réparation : 64.2

Témoin : 63.3(a), 63.4, 63.6

Temps limite :

- appels : F2.1
- prolonger le : 61.3, 62.2
- pour *finir* : 32.1(c), 35, 90.3, J2.1(7), J2.2(18)
- de dépôt de *réclamation* : 44.3(a), 61.1(a)(b), 61.3, E5.3, J2.2(30), N1.4(b)
- informations sur la décision d'une *réclamation* : 65.2
- réouverture d'une instruction : 66, E5.10, F2.1
- pour demander réparation : 62.2, C6.3, E5.5(b)

Temps (météo) : 1.2, 32.1(b), E3.10

Temps pour répondre : 19.1

Terminologie : Introduction

Toucher, s'accrocher à une *marque* : 31, 44.1(a), B2.5

Tour : (Voir pénalités)

Transition : B1.2, B4.1(d)

Tribord (bateau) : 10, 16.2, B4.1(a)

Tribunal ou cour : 3(c)

U

Umpire : Introduction, 88.2(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, D2.2, D2.3, D2.4
pénalité par : C3.1, C5, C8, D2.2(c)(d), D2.3(a)

V

Vague, expression : préambule de B

Vent : 32.1(c), 42.1, 42.2(e), 42.3(c), B2.1(a)

Vérification (temps et vitesses) : B6.3(a), B6.4

Vêtements et équipements : 43, H

Vider l'eau : 45, 51

Violation, grave : 69.1, 69.2(a), P2.3

Virer de bord (virement de bord) : 13, 18.1(b), 18.3, 20.1
et propulsion : 42.2(e), 42.3(b)
place pour : 20, C2.7, *Place-à-la-marque*

Vitesse : 42.1, 42.3(b)(e)
Compétition de : préambule de B, B6

Voile :
changer, ariser, établir, border : 45, 50, E4.5(c)
publicité, jauge, numéros : 77, B2.4, B4.3(a), E6, G
à contre : 21.3

W

World Speed Sailing Record Council (WSSRC) : B6.4

Z

Zone de course : préambule du chapitre 2, 61.1, E5.2, J2.2(15)

Zone de parcours : B4.3(b)

Zone : 18.1, 18.2(b)(c), 18.3, 86.1(b), C2.3, C2.6, C7.3(b), D1.1(a)(b), E1.3(b), J2.2(27)

RCV 2009 - 2012

1^{ère} édition 2008

Achevé d'imprimer en octobre 2008

sur les presses de GOUBAULT Imprimeur

Édité par G Nautics Éditions Tél. (33) 02 51 12 74 74

N° ISBN 2-9522660-2-6

Photos : © JM. Rieupeyrou et Gilles Martin Raget