

# LES RÈGLES DE COURSE À LA VOILE 2017 - 2020



PARTENAIRE  
OFFICIEL



PARTENAIRE  
FÉDÉRAL



# LES VICTOIRES COMMENCENT DANS LES CLUBS



Hélène Defrance  
Médaille Olympique #Bronze

ASPTT Marseille

Camille Lecointre  
Médaille Olympique #Bronze

SR Brest

Pierre Le Coq  
Médaille Olympique #Bronze

CMV Saint-Brieuc

Charline Picon  
Championne Olympique #Or

CN La Tremblade

Photo : Sailing Energy

# DÉFINITIONS

Un terme utilisé tel que défini ci-dessous apparaît en italique ou, dans les préambules, en italique gras. La signification de plusieurs autres termes est donnée dans Terminologie, Introduction.

**Accompagnateur** Toute personne qui

- (a) apporte ou peut apporter une aide physique ou de conseil à un concurrent, comprenant tout entraîneur, formateur, manager, personnel de l'équipe, médecin, personnel paramédical, ou toute autre personne travaillant avec un concurrent, le traitant ou l'assistant pendant la compétition ou le préparant à la compétition, ou
- (b) est le parent ou tuteur légal d'un concurrent.

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

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

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

**Conflit d'intérêts** Une personne a un *conflit d'intérêts* si elle

- (a) est susceptible de profiter ou de pâtir en conséquence d'une décision à laquelle elle prend part
- (b) peut raisonnablement paraître avoir un intérêt personnel ou financier qui pourrait affecter sa capacité à être impartiale, ou
- (c) a un intérêt personnel étroit dans une décision.

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

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

**Finitir** Un bateau *finir* quand une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équiperment en position normale, coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il

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

**Marque** Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course et un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée. Une ligne de mouillage ou un objet accidentellement attaché à une *marque* n'en fait pas partie.

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

**Parer** Un bateau *pare* une *marque* quand il est en mesure de passer à son vent et de la laisser du côté requis sans changer de *bord*.

**Partie** Une *partie* dans une instruction est

- (a) lors de l'instruction d'une réclamation : un réclamant ; un réclamé ;
- (b) lors d'une demande de réparation : un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée, un comité de course agissant selon la règle 60.2(b) ; un comité technique agissant selon la règle 60.4(b) ;
- (c) lors d'une demande de réparation selon la règle 62.1(a) : l'entité supposée avoir fait une action ou une omission inadéquate ;
- (d) une personne faisant l'objet d'une allégation d'infraction à la règle 69 ; une personne présentant une allégation selon la règle 69 ;
- (e) un *accompagnateur* faisant l'objet d'une instruction selon la règle 60.3(d).

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

## DÉFINITIONS

---

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

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

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

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

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

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

- Règle**
- (a) Les règles dans ce livre, y compris les Définitions, les Signaux de course, l'Introduction, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent, mais pas les titres ;
  - (b) les Codes de Publicité, Antidopage, des Paris et anti-corruption, Disciplinaire, d'Admissibilité, de Classification des Concurrents et les Règlements respectives 20, 21, 37, 35, 19 et 22 de World Sailing ;
  - (c) les prescriptions de l'autorité nationale, sauf si elles sont modifiées par l'avis de course ou les instructions de course conformément à la prescription, si elle existe, de l'autorité nationale à la règle 88.2 ;
  - (d) les règles de classe (pour un bateau courant avec un système de handicap ou de jauge, les règles de ce système sont des « règles de classe ») ;
  - (e) l'avis de course ;
  - (f) les instructions de course ; et
  - (g) tout autre document régissant l'épreuve.

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

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

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

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

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

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

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



**FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE**

**LES RÈGLES DE COURSE  
À LA VOILE**

**2017-2020**



**World Sailing**

En tant qu'autorité supérieure du sport, World Sailing promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

**Contact pour le Secrétariat World Sailing :**

Ariadne House  
Town Quay  
Southampton  
Hampshire SO14 2AQ  
UK

Tél +44 (0) 2380 635111  
Fax +44 (0) 2380 635789  
Courriel [office@sailing.org](mailto:office@sailing.org)

**Site internet : [sailing.org](http://sailing.org)**

Publié par World Sailing (UK) Ltd, Southampton, UK

© World Sailing, Ltd. Juin 2016

© Fédération Française de Voile, Juin 2016

# TABLE DES MATIÈRES

Définitions .....	intérieur couverture
Documents réglementaires en ligne.....	4
Introduction .....	5
Principes de base .....	7
<b>Chapitre 1</b> Règles fondamentales .....	8
<b>Chapitre 2</b> Quand les bateaux se rencontrent .....	10
<b>Chapitre 3</b> Direction d'une course .....	15
<b>Chapitre 4</b> Autres obligations en course.....	20
<b>Chapitre 5</b> Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels.....	25
<b>Chapitre 6</b> Inscription et qualification .....	36
<b>Chapitre 7</b> Organisation de la course .....	38
 <b>Annexes</b>	
<b>A</b> Classement .....	42
<b>B</b> Règles de compétition windsurfs.....	45
<b>C</b> Règles de Match Racing .....	60
<b>D</b> Règles de course par équipes.....	71
<b>E</b> Règles de course pour la voile radiocommandée.....	78
<b>F</b> Règles de course kiteboards.....	86
<b>G</b> Identification sur les voiles .....	94
<b>H</b> Pesée des vêtements et de l'équipement .....	98
<b>J</b> Avis de course et instructions de course.....	99
<b>K</b> Guide pour l'avis de course.....	103
<b>L</b> Guide pour les instructions de course .....	112
<b>M</b> Recommandations aux jurys .....	129
<b>N</b> Jurys internationaux.....	134
<b>P</b> Procédures spéciales pour la règle 42 .....	137
<b>R</b> Procédures pour les appels et demandes.....	139
<b>S</b> Instructions de course types .....	141
<b>T</b> Conciliation.....	148
Formulaire de réclamation .....	151
Signaux de course .....	intérieur couverture dos

## DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES EN LIGNE

World Sailing a mis en place une adresse internet unique où les lecteurs trouveront les liens vers tous les documents réglementaires mentionnés dans ce livre disponibles sur le site Internet de World Sailing. Ces documents sont listés ci-dessous. Les liens vers d'autres documents réglementaires seront également fournis à cette adresse.

L'adresse est : [sailing.org/racingrules/documents](http://sailing.org/racingrules/documents)

- Introduction**   Recommandations pour les pénalités discrétionnaires  
Modifications faites sur ces règles après le 1<sup>er</sup> janvier 2017  
Codes World Sailing (Règlementations 19, 20, 21 et 22, 35 et 37)  
*Livre des Cas, Livre des Décisions pour le Match Racing et pour la Course par Équipes*
- Règle 42**       Interprétations de la Règle 42, Propulsion
- Règle 49**       *Règlementations Spéciales Offshore World Sailing*
- Annexe C Préambule**  
Avis de Course Standard pour le Match Racing  
Instructions de Course Standard pour le Match Racing  
Règles de Match Racing pour les Concurrents Aveugles
- Règle E5.2**     Addendum Q de l'Association Internationale Voile Radiocommandée
- Préambule de l'Annexe F**  
Règles pour les autres formats de course kiteboard
- Règle G1.1**    Version actualisée du tableau des lettres de nationalité dans les voiles
- Annexe K**       Modèle d'Avis de Course
- Annexe L**       Modèle d'Instructions de Course  
Annexe LE, Guide détaillé pour les Instructions de Course
- Annexe M**       Conseils pour les conflits d'intérêts  
Conseils en cas de mauvaise conduite
- Annexe T**       Manuel des juges internationaux

# INTRODUCTION

*Les Règles de Course à la Voile* comprennent deux parties principales. La première, chapitres 1-7, contient les règles qui concernent tous les concurrents. La seconde, les annexes, détaille certaines règles, contient des règles qui s'appliquent à certains types particuliers de courses et des règles qui concernent uniquement un petit nombre de concurrents ou d'arbitres.

**Terminologie** Un terme utilisé dans le sens indiqué dans les Définitions est imprimé en italique ou, dans les préambules, en italique gras (par exemple, *en course* et **en course**).

Chaque terme du tableau ci-dessous est utilisé dans *Les Règles de Course à la Voile* avec la signification indiquée.

<i>Terme</i>	<i>Signification</i>
Bateau	Un bateau à voile et l'équipage à bord.
Concurrent	Une personne qui participe ou qui a l'intention de participer à l'épreuve.
Autorité nationale	Une autorité nationale membre de World Sailing.
Comité de course	Le comité de course désigné selon la règle 89.2(c) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité de course.
Règle de course	Une règle dans <i>Les Règles de Course à la Voile</i> .
Comité technique	Le comité technique désigné selon la règle 89.2(c) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité technique.
Navire	Tout navire ou embarcation.

Les autres mots et termes sont utilisés dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant.

**Mention** La mention « [DP] » dans une *règle* signifie que la pénalité pour une infraction à la *règle* peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification. Les Recommandations pour les pénalités discrétionnaires sont disponibles sur le site internet de World Sailing.

**Révision** Les règles de course sont révisées et publiées tous les quatre ans par World Sailing, l'autorité internationale pour ce sport. Cette édition prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2017 sauf pour une épreuve débutant en 2016, si l'avis de course et les instructions de course retardent cette date. Les marques en marge indiquent les changements importants dans les chapitres 1-7 et dans les Définitions par rapport à l'édition 2013-2016. Aucun changement n'est envisagé avant 2021, mais les modifications avérées urgentes avant cette date seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et diffusées sur le site de World Sailing ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) et de la FFVoile ([www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org))

**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 comporte la lettre et le numéro de la règle (par exemple, « règle A1 »). Les lettres I, O et Q ne sont pas utilisées pour désigner des annexes dans ce livre.

## INTRODUCTION

**Codes de World Sailing** Les codes de World Sailing sont répertoriés dans le tableau ci-dessous. Les codes sont publiés dans les Réglementations de World Sailing.

<i>Intitulé</i>	<i>Règle de course</i>	<i>Réglementation</i>
Code de publicité	80	20
Code antidopage	5	21
Code des paris et anti-corruption	6	37
Code disciplinaire	7	35
Code d'admissibilité	75.2	19
Code de classification des concurrents	79	22

Ces Codes 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 internet de World Sailing et de la FFVoile ; les versions mises à jour seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales.

**Cas et Décisions** World Sailing publie des interprétations des règles de course dans *Le Livre des Cas 2017-2020* et les reconnaît en tant qu'interprétations et explications des règles faisant autorité. World Sailing publie également *Le Livre des Décisions pour le Match Racing 2017-2020* et *Le Livre des Décisions pour la Course par Équipes 2017-2020* et les reconnaît comme faisant autorité uniquement pour le match racing ou pour la course par équipes arbitrés par des umpires. Ces publications sont disponibles sur le site internet de World Sailing et de la FFVoile.

---

## ***SPORTIVITÉ ET LES RÈGLES***

---

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

---

## ***RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE***

---

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

# RÈGLES FONDAMENTALES

## 1 SÉCURITÉ

### 1.1 Aider ceux qui sont en danger

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

### 1.2 Équipement de sauvetage et équipement individuel de flottabilité

Un bateau doit avoir à bord un équipement de sauvetage approprié pour toutes les personnes embarquées, y compris un dispositif prêt pour usage immédiat, sauf si ses règles de classe 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 dans le respect des principes de sportivité et de fair-play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle seulement s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués. La pénalité doit être soit une disqualification soit une disqualification qui ne peut être retirée.

## 3 ACCEPTATION DES RÈGLES

**3.1 (a)** En participant ou en ayant l'intention de participer à une course dirigée selon ces *règles*, chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte d'être régi par ces *règles*.

**(b)** Un *accompagnateur* en fournissant un soutien, ou un parent ou tuteur légal en autorisant l'enfant à s'inscrire à une course, accepte d'être régi par les *règles*.

**3.2** Chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte, au nom de leurs *accompagnateurs*, que ces *accompagnateurs* soient soumis aux *règles*.

**3.3** L'acceptation des *règles* comprend l'accord

**(a)** d'être régi par les *règles*,

**(b)** d'accepter les pénalités imposées et toute autre action prise selon les *règles*, sous réserve des procédures d'appel et de révision qu'elles prévoient, en tant que décision finale de toute affaire survenant selon les *règles*;

**(c)** quant à une telle décision, de ne pas recourir à toute cour de justice ou tribunal non prévue par les *règles*; et

**(d)** de chaque concurrent et propriétaire de bateau de s'assurer que leurs *accompagnateurs* ont connaissance des *règles*.

**3.4** La personne responsable de chaque bateau doit s'assurer que tous les membres de l'équipage en course et le propriétaire du bateau ont connaissance de leurs responsabilités.

**3.5** Cette règle peut être modifiée par une prescription de l'autorité nationale du lieu de l'épreuve.

---

## CHAPITRE 1 / RÈGLES FONDAMENTALES

---

### 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 Réglementation 21 de World Sailing, Code Antidopage. Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon la Réglementation 21. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

### 6 PARIS ET ANTI-CORRUPTION

Chaque concurrent, propriétaire de bateau et *accompagnateur* doit se conformer à la Réglementation 37 de World Sailing, Code des Paris et Anti-Corruption. Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon la Réglementation 37. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

### 7 CODE DISCIPLINAIRE

Chaque concurrent, propriétaire de bateau et *accompagnateur* doit se conformer à la Réglementation 35 de World Sailing, Code Disciplinaire, des Appels et des Révisions (référéncé ailleurs en tant que « Code Disciplinaire »). Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon la Réglementation 35. 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 s'il enfreint une de ces règles, à l'exception de la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou de la règle 24.1.

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

### Section A PRIORITÉ

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

#### 10 SUR DES BORDS OPPOSÉS

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

#### 11 SUR LE MÊME BORD, ENGAGÉS

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

#### 12 SUR LE MÊME BORD, NON ENGAGÉS

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

#### 13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD

Après qu'un bateau dépasse 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 au même moment, 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 la **place** ou à la **place à la marque**

## CHAPITRE 2 / QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

- (a) n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne *se maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place* ou la *place à la marque*, et
- (b) doit être exonéré s'il enfreint cette règle et que le contact ne cause pas de dommage ou de blessure.

### 15 ACQUÉRIR LA PRIORITÉ

Quand un bateau acquiert la 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 s'il en résulte que le bateau *bâbord* serait 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, ce faisant, il passe rapidement derrière l'autre bateau. Cette règle ne s'applique pas si l'*engagement* débute pendant que le bateau *au vent* est tenu par la règle 13 de *se maintenir à l'écart*.

## Section C AUX MARQUES ET OBSTACLES

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

### 18 PLACE À LA MARQUE

**18.1** Quand la règle 18 s'applique

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

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

### 18.2 Donner la place à la marque

- (a) Quand des bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*, sauf si la règle 18.2(b) s'applique.
- (b) Si des bateaux sont *engagés* quand 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* quand il atteint la *zone*, le bateau en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la *place à la marque*.
- (c) Quand un bateau est tenu de donner la *place à la marque* en vertu de la règle 18.2(b),
  - (1) il doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi ;
  - (2) s'il devient *engagé* à l'intérieur du bateau ayant droit à la *place à la marque*, il doit également donner à ce bateau la *place* pour suivre sa *route normale* tant qu'ils restent *engagés*.
- (d) Les règles 18.2(b) et (c) cessent de s'appliquer quand le bateau ayant droit à la *place à la marque* l'a obtenue, ou s'il dépasse la position bout au vent ou quitte la *zone*.
- (e) S'il existe un doute raisonnable sur le fait qu'un bateau a obtenu ou rompu un *engagement* à temps, il doit être présumé qu'il ne l'a pas obtenu ou rompu.
- (f) Si un bateau a obtenu un *engagement* à l'intérieur depuis une position en *route libre derrière* ou en virant *au vent* de l'autre bateau et, que depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

### 18.3 Virer de bord dans la zone

Si un bateau dépasse la position bout au vent de *bâbord* à *tribord* dans la *zone* d'une *marque* à laisser à bâbord et qu'ensuite il *pare* la *marque*, il ne doit pas obliger un bateau qui a été *tribord* depuis son entrée dans la *zone* à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact et il doit donner la *place à la marque* si cet autre bateau devient *engagé* sur son intérieur. Quand cette règle s'applique entre des bateaux, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux.

### 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* que nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.4 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte.

## 19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

### 19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre deux bateaux à un *obstacle* sauf

- (a) quand l'*obstacle* est une *marque* que les bateaux sont tenus de laisser du même côté, ou
- (b) quand la règle 18 s'applique entre les bateaux et que l'*obstacle* est un autre bateau *engagé* avec chacun d'eux.

Cependant, à un *obstacle* continu, la règle 19 s'applique toujours et la règle 18 ne s'applique pas.

### 19.2 Donner la place à un obstacle

- (a) Un bateau prioritaire peut choisir de passer un *obstacle* d'un côté ou de l'autre.
- (b) Quand les 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 dans l'incapacité de le faire depuis le moment où l'*engagement* a commencé.
- (c) Pendant que les 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* selon 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

Un bateau peut hélér pour demander la *place* pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord*. Cependant, il ne doit pas hélér sauf

- (a) s'il approche d'un *obstacle* et qu'il aura bientôt besoin de faire une modification de route importante pour l'éviter en sécurité, et
- (b) s'il navigue au plus près, ou au-delà.

De plus, il ne doit pas hélér si l'*obstacle* est une *marque* et qu'un bateau qui la *pare* serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix.

### 20.2 Répondre

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

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

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

### Section D AUTRES RÈGLES

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

#### 21 EXONÉRATION

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

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

#### 22 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; METTRE UNE VOILE À CONTRE

**22.1** Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements après son signal de départ pour *prendre le départ* ou pour se conformer à la règle 30.1 doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il soit entièrement du côté pré-départ.

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

**22.3** Un bateau qui cule ou se déplace latéralement au vent en route surface en mettant une voile à contre doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

#### 23 CHAVIRÉ, MOUILLÉ OU ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

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

#### 24 GÊNER UN AUTRE BATEAU

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

**24.2** Si cela est raisonnablement possible, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui est en train d'effectuer une pénalité, qui navigue sur un autre bord du parcours ou qui est soumis à la règle 22.1. Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa *route normale*.

## DIRECTION D'UNE COURSE

### 25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

- 25.1** L'avis de course et les instructions de course doivent être mis à disposition de chaque bateau avant le début d'une course.
- 25.2** La signification des signaux visuels et sonores définis dans Signaux de course ne doit pas être modifiée sauf selon la règle 86.1(b). La signification de tous les autres signaux pouvant être utilisés doit être précisée dans l'avis de course ou les instructions de course.
- 25.3** Quand le comité de course est tenu d'envoyer un pavillon comme signal visuel, il peut utiliser un pavillon ou un autre objet d'apparence similaire.

■ **Prescription de la FFVoile :**

*Pour les épreuves de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course types intégrant les spécificités de l'épreuve est obligatoire. Les épreuves de grade 4 pourront déroger à cette obligation, après accord écrit de la Fédération Française de Voile, obtenu avant la parution de l'avis de course. Pour les épreuves de grade 5, l'affichage des instructions de course types sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.*

### 26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

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

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

\* ou comme indiqué dans les instructions de course

Le signal d'avertissement de chaque classe suivante 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 indiqué dans les instructions de course, et il peut remplacer un signal de parcours par un autre et signaler que le port d'un équipement individuel de flottabilité est obligatoire (envoi du pavillon Y avec un signal sonore).
- 27.2** Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course peut déplacer une *marque* de départ.

## CHAPITRE 3 / DIRECTION D'UNE COURSE

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

### 28 EFFECTUER LE PARCOURS

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

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

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

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

### 29 RAPPELS

#### 29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou qu'il doit se conformer à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que tous ces bateaux soient revenus entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements et se soient conformés à la règle 30.1 si 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 ou 30.4 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 la règle 30 s'applique, ou quand il y a eu une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut signaler un rappel général (envoi du Premier Substitut avec deux signaux sonores). Le signal d'avertissement pour un nouveau départ pour la classe rappelée doit être fait une minute après l'affalé du Premier Substitut (un signal sonore) et les départs pour toute autre classe suivante 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 pendant la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit revenir 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 formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ.

Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit recevoir, sans instruction, une pénalité en points de 20 %, calculée comme indiqué 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 U

Si le pavillon U 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 formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue.

### 30.4 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 formé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* pendant la dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, 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

Pendant qu'il est *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),

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

## CHAPITRE 3 / DIRECTION D'UNE COURSE

De plus, le comité de course peut réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues, ou *annuler* la course en raison d'une erreur dans la procédure de départ. 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 le parcours exige des bateaux qu'ils la franchissent ; ou
- (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 signalant à tous les bateaux avant qu'ils ne commencent ce bord. Il n'est pas nécessaire que la *marque* suivante soit en place à ce moment-là.

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

### 34 MARQUE MANQUANTE

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

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

### 35 TEMPS LIMITE ET SCORES

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

### 36 COURSES DONT LE DÉPART EST REDONNÉ OU COURSES RECOURUES

Si le départ d'une course est redonné ou si elle est recourue, une infraction à une *règle* dans la course initiale ou lors de tout départ redonné précédemment ou dans cette course recourue ne doit pas

- (a) empêcher un bateau de courir sauf s'il a enfreint la règle 30.4 ; ou
- (b) faire qu'un bateau soit pénalisé, sauf selon les règles 30.2, 30.4 ou 69 ou selon la règle 14 s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux.

## AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

Les règles du chapitre 4 s'appliquent uniquement à des bateaux **en course** sauf si la règle spécifie le contraire.

### 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. Quand le pavillon Y est envoyé à terre, cette règle s'applique à tout moment sur l'eau. Les combinaisons isothermiques et les combinaisons sèches ne sont 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, blessé ou en danger ;
- (b) après une collision, de l'aide de la part de l'équipage de l'autre navire, pour se dégager ;
- (c) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux ;
- (d) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un autre bateau dans la même course.

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

### 42 PROPULSION

#### 42.1 Règle de base

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

#### 42.2 Actions interdites

Sans limiter 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 par
  - (1) mouvement du corps,
  - (2) réglage répété des voiles ou de la dérive, ou
  - (3) 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 culer ;
- (e) virements de bord ou empannages répétés sans rapport avec des changements de direction du vent ou des considérations tactiques.

### 42.3 Exceptions

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

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

### 44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

#### 44.1 Effectuer une pénalité

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

- (a) quand un bateau est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 ;
- (b) si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

#### 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 requis 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 arborant un pavillon jaune à la première occasion raisonnable après l'incident.
- (b) Quand un bateau a accepté une pénalité en points, il doit arborer le pavillon jaune jusqu'à ce qu'il *finisse* et attirer l'attention du comité de course sur le pavillon sur la ligne d'arrivée. A ce moment-là, 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 et dans le temps limite de réclamation.
- (c) Le score de la course pour un bateau qui accepte une pénalité en points doit être le score qu'il aurait reçu sans cette pénalité, augmenté du nombre de places indiqué dans les instructions de course. Quand les instructions de course ne précisent pas le nombre de places, la pénalité doit être de 20 % des points de DNF arrondie au nombre entier le plus proche (0,5 arrondi au nombre supérieur). Les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; en conséquence, deux bateaux peuvent recevoir le même score. Cependant la pénalité ne doit pas aggraver le score du bateau au-delà du score de DNF.

### 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.

## CHAPITRE 4 / AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

### 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 doit utiliser uniquement l'équipement à bord à son signal préparatoire.

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

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

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

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

### 49 POSITION DE L'ÉQUIPAGE ; FILIÈRES

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

**49.2** Quand des filières sont exigées par les règles de classe ou toute autre *règle*, les concurrents ne doivent avoir aucune partie de leur torse à l'extérieur de celles-ci, sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire. Sur les bateaux équipés de filières hautes et basses, un concurrent assis sur le pont face à l'extérieur, avec la taille à l'intérieur de la filière basse, peut avoir la partie supérieure du corps à l'extérieur de la filière haute. Sauf si une règle de classe ou toute autre *règle* précise une flèche maximale, les filières doivent être tendues. Si les règles de classe ne précisent pas le matériau ou le diamètre minimal des filières, celles-ci doivent respecter les spécifications des *Règlementations Spéciales Offshore World Sailing*.

*Note : ces Règlementations sont disponibles sur le site internet de World Sailing et de la FFVoile.*

### 50 ÉTABLIR ET BORDER LES VOILES

#### 50.1 Changer les voiles

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

#### 50.2 Tangons de spinnaker ; tangons de foc

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

### 50.4 Voiles d'avant

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

### 51 LEST MOBILE

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

### 52 ÉNERGIE MANUELLE

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

### 53 RÉSISTANCE AU FROTTEMENT

Un bateau ne doit pas expulser ou laisser filer de substance telle qu'un polymère ni avoir une texture spéciale des surfaces qui 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 amures des voiles d'avant, à l'exception des trinquettes de spinnaker quand le bateau n'est pas au plus près, doivent être fixés approximativement sur l'axe du bateau.

### 55 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de débris dans l'eau. Cette règle s'applique à tout moment sur l'eau. La pénalité pour une infraction à cette règle peut être inférieure à une disqualification.

# 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, pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31, il devra avoir été impliqué dans l'incident ou l'avoir vu ; ou
- (b) demander réparation.

#### 60.2 Un comité de course peut

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

#### 60.3 Un jury peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* 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 étudier une réparation ;
- (c) agir selon la règle 69.2(b) ; ou
- (d) ouvrir une instruction pour déterminer si un *accompagnateur* a enfreint une *règle*, en se basant sur sa propre observation ou sur une information reçue de quelque source que ce soit, y compris un témoignage recueilli pendant une instruction.

#### 60.4 Un comité technique peut

- (a) réclamer contre un bateau mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même. Cependant, il doit réclamer contre un bateau s'il décide

- (1) qu'un bateau a enfreint une règle du chapitre 4, à l'exception des règles 41, 42, 44 et 46, ou
- (2) qu'un bateau ou un équipement individuel n'est pas conforme aux règles de classe ;
- (b) demander réparation pour un bateau ; ou
- (c) adresser un rapport au jury demandant une action selon la règle 69.2(b).

**60.5** Cependant un bateau, un comité ou un jury ne peut pas réclamer pour une infraction alléguée à la règle 5, 6, 7 ou 69.

### 61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

#### 61.1 Informer le réclamé

- (a) Un bateau ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident dans la zone de course, dans lequel il a été impliqué ou qu'il a vu, il doit pour chaque *réclamation* héler «Proteste» et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable. 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 héler mais il doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable ;
  - (2) si la longueur de coque du bateau réclamant est inférieure à 6 mètres, il n'a pas besoin d'arborer un pavillon rouge ;
  - (3) si l'incident était une erreur commise par l'autre bateau dans la manière d'effectuer le parcours, il n'a pas besoin de héler ou d'arborer un pavillon rouge mais il doit informer l'autre bateau, soit avant que cet autre bateau *finisse*, soit à la première occasion raisonnable après que l'autre bateau ait *fini*.
  - (4) Si du fait de l'incident, un membre de l'un ou l'autre des équipages est en danger, ou en cas de blessure ou de dommage sérieux évidents pour le bateau ayant 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 de la règle 61.3.
- (b) Si le comité de course, le comité technique ou le jury a l'intention de réclamer contre un bateau au sujet d'un incident que le comité ou le jury a observé dans la zone de course, il doit informer le bateau après la course dans le temps limite de la règle 61.3. Dans les autres cas, le comité ou le jury doit informer le bateau de son intention de réclamer aussitôt que raisonnablement possible.
- (c) Si le jury décide de réclamer contre un bateau selon la règle 60.3(a)(2), il doit l'en informer aussitôt que raisonnablement possible, clore l'instruction en cours, procéder comme 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 ;

- (c) où et quand s'est produit l'incident ;
- (d) toute *règle* que le réclamant estime avoir été enfreinte ; et
- (e) 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 (d) et (e) peuvent l'être avant ou pendant l'instruction. L'exigence (c) peut également être satisfaite avant ou pendant l'instruction, à condition que le réclamé dispose d'un délai raisonnable pour se préparer à l'instruction.

### 61.3 Temps limite pour réclamer

Une *réclamation* d'un bateau, du comité de course, du comité technique ou du jury pour un incident qu'ils ont observé dans la zone de course doit être déposée au secrétariat de course dans le temps limite de réclamation indiqué dans les instructions de course. Si aucun temps limite n'est indiqué, il est de deux heures après que le dernier bateau dans la course a *fini*. Les autres *réclamations* du comité de course, du comité technique 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'étudier une réparation doit être basée sur la prétention ou la possibilité que le score d'un bateau ou sa place dans une course ou série a été ou peut être aggravé(e) de façon significative, sans qu'il y ait eu faute de sa part

- (a) par une action ou une omission inadéquate du comité de course, du jury, de l'autorité organisatrice ou du comité technique de l'épreuve, mais pas par une décision du jury quand le bateau était une *partie* dans l'instruction ;
- (b) par une blessure ou un dommage physique dus à l'action d'un bateau enfreignant une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart ;
- (c) en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) conformément à la règle 1.1 ; ou
- (d) par l'action d'un bateau ou d'un membre de son équipage, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon la règle 69.2(h).

**62.2** Une demande doit être faite par écrit et en identifier les raisons. Si la demande est basée sur un incident dans la zone de course, elle doit être déposée au secrétariat de course dans le temps limite de réclamation ou dans les deux heures après l'incident, selon ce qui est le plus tard. Les autres demandes doivent être déposées aussitôt que raisonnablement possible après avoir eu connaissance des motifs de la demande. Le jury doit prolonger ce délai s'il existe une raison 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, 30.4, 64.3(d), 69, 78.2, A5, et P2. Une décision sur une réparation ne doit pas être prise sans une instruction. Le jury doit instruire toutes les *réclamations* et demandes de réparation déposées au secrétariat de course, sauf s'il accepte qu'une *réclamation* ou une demande soit retirée.

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

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

##### 63.3 Droit d'être présent

- (a) Un représentant de chaque *partie* dans l'instruction a le droit d'être présent tout au long de l'audition de toutes les dépositions. Quand 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 lors de sa déposition.
- (b) Si une *partie* dans l'instruction d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation ne vient pas à l'instruction, le jury peut néanmoins juger la *réclamation* ou la demande. S'il était impossible à la *partie* d'être présente, le jury peut rouvrir l'instruction.

##### 63.4 Conflit d'intérêts

- (a) Un membre du jury doit déclarer tout *conflit d'intérêts* possible dès qu'il en a connaissance. Une *partie* dans l'instruction qui pense qu'un membre du jury a un *conflit d'intérêts* doit faire objection aussitôt que possible. Un *conflit d'intérêts* déclaré par un membre du jury doit être inclus dans les informations écrites comme le prévoit la règle 65.2.
- (b) Un membre du jury ayant un *conflit d'intérêts* ne doit pas être membre du jury pour l'instruction, sauf si
  - (1) toutes les *parties* y consentent, ou
  - (2) le jury décide que le *conflit d'intérêts* n'est pas significatif.
- (c) Pour décider si le *conflit d'intérêts* est significatif, le jury doit étudier le point de vue des *parties*, le niveau du conflit, le niveau de l'épreuve, l'importance pour chaque *partie* et la perception générale de l'équité.
- (d) Cependant, pour les épreuves majeures de World Sailing ou pour d'autres épreuves comme prescrit par l'autorité nationale du lieu de l'épreuve, la règle 63.4(b) ne s'applique pas et une personne qui a un *conflit d'intérêts* ne doit pas être membre du jury.

### 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 continuer. 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 a résulté de l'incident en question. Sinon, l'instruction doit être close.

### 63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits

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

### 63.7 Conflit entre les règles

En cas de conflit entre deux ou plusieurs *règles* devant être résolu avant que le jury prenne une décision, le jury doit appliquer la *règle* qui, selon lui, produira le résultat le plus équitable pour tous les bateaux concernés. La règle 63.7 s'applique uniquement en cas de conflit entre des règles de l'avis de course, des instructions de course ou de tout autre document qui régit l'épreuve selon le point (g) de la définition de *Règle*.

### 63.8 Réclamations entre des 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 acceptable pour ces autorités.

## 64 DÉCISIONS

### 64.1 Pénalités et exonération

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

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

### 64.2 Décisions de réparation

Quand le jury décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, il doit prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés, qu'ils aient

demandé réparation ou non. Ce peut être l'ajustement des points (voir la règle A10 pour quelques exemples) ou des heures d'arrivée des bateaux, l'**annulation** de la course, le maintien des résultats en l'état ou tout autre arrangement. En cas de doute sur les faits ou sur les résultats probables de tout arrangement pour la course ou la série, surtout avant d'**annuler** la course, le jury doit recueillir des témoignages des sources appropriées.

### 64.3 Décisions des réclamations concernant les règles de classe

- (a) Quand le jury établit que des écarts au-delà des tolérances spécifiées dans les règles de classe ont été causés par un dommage ou une usure normale et qu'ils n'améliorent pas la performance du bateau, il ne doit pas 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 la signification d'une règle de classe, il doit transmettre ses questions, avec les faits s'y rapportant, à une autorité responsable de l'interprétation de la règle. En prenant sa décision, le jury doit se conformer à la réponse de l'autorité.
- (c) Quand un bateau est pénalisé selon une règle de classe et que le jury décide que le bateau a également enfreint la même règle dans des courses précédentes pendant la même épreuve, la pénalité peut être imposée pour toutes ces courses. Une **réclamation** supplémentaire n'est pas nécessaire.
- (d) Quand un bateau pénalisé selon une règle de classe déclare par écrit son intention de faire appel, il peut courir dans les courses suivantes sans modifier le bateau. Cependant, s'il ne fait pas appel ou si l'appel est décidé en sa défaveur, il doit être disqualifié sans une nouvelle instruction pour toutes les courses suivantes auxquelles il a participé.
- (e) Les coûts générés par une **réclamation** concernant une règle de classe doivent être payés par la **partie** perdante, sauf si le jury en décide autrement.

#### ■ Prescription de la FFVoile (\*):

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

### 64.4 Décisions relatives aux accompagnateurs

- (a) Quand le jury décide qu'un **accompagnateur** qui est une **partie** dans une instruction a enfreint une **règle**, il peut
  - (1) donner un avertissement,
  - (2) exclure la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve, ou lui retirer tout privilège ou avantage, ou
  - (3) prendre d'autres mesures dans les limites de sa juridiction comme prévu par les **règles**.
- (b) Le jury peut également pénaliser un concurrent suite à l'infraction d'une **règle** par un **accompagnateur** en changeant le score du bateau dans une seule course, jusqu'à DSQ inclus, quand le jury décide que
  - (1) le concurrent est susceptible d'avoir acquis un avantage dans la compétition en conséquence de l'infraction de l'**accompagnateur**, ou

- (2) l'*accompagnateur* commet une nouvelle infraction après que le concurrent ait été averti par le jury qu'une pénalité pouvait être imposée.

### 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 et de ses raisons, 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 le 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, lorsqu'approprié, un schéma de l'incident préparé ou approuvé par le jury.
- 65.3** Quand le jury pénalise un bateau selon une règle de classe, il doit envoyer les informations ci-dessus aux autorités de classe concernées.

### 66 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION

Le jury peut rouvrir une instruction quand il décide qu'il a pu commettre une erreur significative ou quand une nouvelle preuve significative devient disponible dans un délai raisonnable. Il doit rouvrir une instruction quand cela est requis par l'autorité nationale selon la règle 71.2 ou R5. Une *partie* dans l'instruction peut demander une réouverture au plus tard dans les 24 heures après avoir été informée de la décision. Lors du dernier jour programmé de la course, la demande doit être transmise

- (a) dans le temps limite de réclamation si la *partie* requérante a été informée de la décision la veille ;
- (b) au plus tard dans les 30 minutes après que la *partie* ait été informée de la décision ce même jour.

Quand une instruction est rouverte, une majorité des membres du jury doit, si possible, avoir été membre du jury initial.

### 67 DOMMAGES

La question des dommages résultant d'une infraction à une *règle* doit être régie par les prescriptions, si elles existent, de l'autorité nationale.

*Note : il n'y a pas de règle 68.*

■ **Prescription de la FFVoile (\*) :** \_\_\_\_\_

*Toutes questions ou réclamations en dommages et intérêts résultant d'un incident impliquant un bateau soumis aux RCV ou au RIPAM relèvent des juridictions compétentes et ne peuvent être traitées par le jury.*

### Section C MAUVAISE CONDUITE

#### 69 MAUVAISE CONDUITE

##### 69.1 Obligation de ne pas avoir une mauvaise conduite ; résolution

- (a) Un concurrent, un propriétaire de bateau ou un *accompagnateur* ne doit pas commettre un acte de mauvaise conduite.
- (b) Une mauvaise conduite est :
  - (1) une conduite enfreignant les bonnes manières, le bon esprit sportif ou un comportement contraire à l'éthique ; ou
  - (2) une conduite qui pourrait jeter le discrédit sur le sport.
- (c) Une allégation d'infraction à la règle 69.1(a) doit être résolue conformément aux dispositions de la règle 69. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

##### 69.2 Action par un jury

- (a) Un jury agissant selon cette règle doit être composé d'au moins trois membres.
- (b) Quand un jury, soit d'après sa propre observation, soit d'après des informations reçues de quelque source que ce soit, y compris les dépositions reçues pendant une instruction, estime qu'une personne peut avoir enfreint la règle 69.1(a), il doit décider d'ouvrir une instruction ou non.
- (c) Quand le jury a besoin de davantage d'informations pour prendre la décision d'ouvrir une instruction, il doit envisager de désigner une ou des personnes pour mener une enquête. Ces enquêteurs ne doivent pas être membres du jury qui rendra une décision.
- (d) Quand un enquêteur est désigné, toutes les informations pertinentes qu'il recueille, favorables ou défavorables, doivent être communiquées au jury et, si le jury décide d'ouvrir une instruction, aux *parties*.
- (e) Si le jury décide d'ouvrir une instruction, il doit rapidement informer la personne par écrit de l'infraction alléguée et du lieu et de l'heure de l'instruction, et respecter les procédures des règles 63.2, 63.3(a), 63.4 et 63.6. Toutefois
  - (1) une personne peut être désignée par le jury pour présenter l'allégation, sauf si une personne a été désignée par World Sailing ;
  - (2) une personne contre laquelle une allégation a été portée selon cette règle doit avoir droit à un conseiller et à un représentant à ses côtés, qui peuvent agir en son nom.
- (f) Si la personne ne peut assister à l'instruction et
  - (1) fournit une bonne raison, le jury doit la reprogrammer ; ou
  - (2) ne fournit pas de bonne raison et ne vient pas à l'instruction, le jury peut conduire l'instruction en l'absence de la personne.
- (g) Le niveau de la preuve à appliquer répond au test de la confortable satisfaction du jury, en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite alléguée. Cependant, si le niveau de la preuve dans cette règle entre en conflit avec les lois d'un pays, l'autorité nationale peut, avec l'accord de World Sailing, le modifier par une prescription à cette règle.

- (h) Quand le jury décide qu'un concurrent ou un propriétaire de bateau a enfreint la règle 69.1(a), il peut prendre une ou plusieurs des mesures suivantes
- (1) donner un avertissement ;
  - (2) modifier le score du bateau dans une ou plusieurs courses, y compris une(des) disqualification(s) qui peut(vent) être ou non retirée(s) du score du bateau dans la série ;
  - (3) exclure la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve, ou la priver de tout privilège ou avantage ; et
  - (4) prendre toute autre mesure dans les limites de sa juridiction comme prévu par les *règles*.
- (i) Quand le jury décide qu'un *accompagneur* a enfreint la règle 69.1(a), la règle 64.4 s'applique.
- (j) Si le jury
- (1) impose une pénalité supérieure à une DNE ;
  - (2) exclut la personne de l'épreuve ou du lieu de l'épreuve ; ou
  - (3) dans tout autre cas s'il l'estime approprié,
- il doit communiquer ses constatations, incluant les faits établis, ses conclusions et sa décision à l'autorité nationale de la personne, ou à World Sailing pour des épreuves internationales spécifiques listées dans les Réglementations de World Sailing. Si le jury a agi selon la règle 69.2(f)(2), le rapport doit également mentionner ce fait et ses raisons.
- (k) Si le jury décide de ne pas conduire l'instruction en l'absence de la personne ou si le jury a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une infraction à la règle 69.1(a) est reçu, le comité de course ou l'autorité organisatrice peut désigner le même ou un nouveau jury pour procéder selon cette règle. Si le jury est dans l'incapacité de mener une instruction, il doit recueillir toutes les informations disponibles et, si l'allégation semble fondée, faire un rapport à l'autorité nationale de la personne, ou à World Sailing pour des épreuves internationales spécifiques listées dans les Réglementations de World Sailing.

### 69.3 Action par une autorité nationale et par World Sailing

Les pouvoirs disciplinaires, les procédures et les responsabilités de l'autorité nationale et de World Sailing qui s'appliquent sont spécifiés dans la Réglementation 35 de World Sailing, Code Disciplinaire. Les autorités nationales et World Sailing peuvent imposer des pénalités supplémentaires, incluant la suspension d'admissibilité, selon cette Réglementation.

## Section D APPELS

### 70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

- 70.1 (a) Sous réserve que le droit d'appel n'ait pas été supprimé selon la règle 70.5, une *partie* dans une instruction peut faire appel d'une décision d'un jury ou de ses procédures, mais pas des faits établis.
- (b) Un bateau peut faire appel quand il s'est vu refuser une instruction requise par la règle 63.1.

- 70.2** Un jury peut demander confirmation ou correction de sa décision.
- 70.3** Un appel selon la règle 70.1 ou une demande par un jury selon la règle 70.2 doit être envoyé à l'autorité nationale à laquelle l'autorité organisatrice est associée selon la règle 89.1. Cependant, si les bateaux doivent passer dans les eaux de plus d'une autorité nationale pendant qu'ils sont *en course*, les instructions de course doivent identifier l'autorité nationale à laquelle les appels ou les demandes doivent être adressés.
- 70.4** Un club ou autre organisation affilié à une autorité nationale peut demander une interprétation des *règles*, sous réserve qu'elle ne concerne aucune *réclamation* ou demande de réparation susceptible d'appel. L'interprétation ne doit pas être utilisée pour modifier une décision de jury antérieure.
- 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 précisent, le droit d'appel peut être supprimé sous réserve
- (a) qu'il soit essentiel de déterminer rapidement le résultat d'une course qui qualifiera un bateau pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve ou dans une épreuve ultérieure (une autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire pour une telle procédure) ;
- *Prescription de la FFVoile (\*)*: \_\_\_\_\_  
*La suppression du droit d'appel est soumise à un accord écrit de la Fédération Française de Voile, obtenu avant d'éditer l'avis de course. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel d'information pendant l'épreuve.*
- (b) qu'une autorité nationale l'autorise pour une épreuve particulière ouverte seulement à des inscrits relevant de sa propre juridiction ; ou
  - (c) qu'une autorité nationale l'autorise, après consultation de World Sailing, pour une épreuve particulière, à condition que le jury soit constitué conformément à l'annexe N, sauf que seulement deux membres du jury doivent être des juges internationaux.

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

### 71 DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ NATIONALE

- 71.1** Une personne qui a un *conflit d'intérêts* ou qui a été membre du jury ne doit pas 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, y compris une décision sur la recevabilité ou une décision selon la règle 69. Par ailleurs, l'autorité nationale peut demander à ce qu'une instruction soit rouverte ou qu'une nouvelle instruction soit menée par le même jury ou un jury différent. Quand l'autorité nationale décide qu'il doit y avoir une nouvelle instruction, elle peut désigner le jury.

- 71.3** Quand, d'après les faits établis par le jury, l'autorité nationale décide qu'un bateau qui était une *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* et qu'il n'est pas exonéré, 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 À UNE COURSE

- 75.1** Pour s'inscrire à une course, un bateau doit se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice de la course. Il doit être inscrit par
- (a) un membre d'un club ou autre organisme affilié à une autorité nationale membre de World Sailing,
  - (b) un tel club ou organisme, ou
  - (c) un membre d'une autorité nationale membre de World Sailing.

**75.2** Les concurrents doivent se conformer à la Réglementation 19 de World Sailing, Code d'Admissibilité.

### 76 EXCLUSION DE BATEAUX OU DE CONCURRENTS

**76.1** L'autorité organisatrice ou le comité de course peut refuser ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent, dans les limites de la règle 76.3, à condition qu'il le fasse avant le départ de la première course et qu'il en précise les raisons. S'il le demande, le bateau doit recevoir rapidement ces raisons par écrit. Le bateau peut demander réparation s'il estime que le refus ou l'exclusion est injustifié.

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

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

### 77 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

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

### 78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

**78.1** Pendant qu'un bateau est *en course*, son propriétaire 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 jauge ou de rating, s'il existe, reste valide. De plus, le bateau doit également être conforme à d'autres moments précisés dans les règles de classe, l'avis de course ou les instructions de course.

■ **Prescription de la FFVoile (\*) :** \_\_\_\_\_

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

## CHAPITRE 6 / INSCRIPTION ET QUALIFICATION

**78.2** Quand une *règle* exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau *coure*, et que cela ne peut être fait, le bateau peut *courir* pourvu que le comité de course reçoive une déclaration signée par la personne responsable, attestant qu'un certificat valide existe. Le bateau doit présenter le certificat ou faire en sorte que son existence soit vérifiée par le comité de course. La pénalité pour une infraction à cette règle est la disqualification sans instruction de toutes les courses de l'épreuve.

### 79 CLASSIFICATION

Si l'avis de course ou les règles de classe indiquent que certains ou tous les concurrents doivent se conformer à des exigences de classification, la classification devra être effectuée comme décrit dans la Réglementation 22 de World Sailing, Code de Classification des Concurrents.

### 80 PUBLICITÉ

Un bateau et son équipage doivent respecter la Réglementation 20 de World Sailing, Code de Publicité.

### 81 ÉPREUVE REPROGRAMMÉE

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

## ORGANISATION DE LA COURSE

### 84 RÈGLES APPLICABLES

L'autorité organisatrice, le comité de course, le comité technique, le jury et les autres arbitres doivent être régis par les *règles* pour la direction et le jugement des courses.

### 85 MODIFICATIONS AUX RÈGLES

**85.1** Une modification à une *règle* doit spécifiquement faire référence à la *règle* et indiquer la modification. Une modification à une *règle* comprend un ajout ou la suppression de tout ou partie de cette *règle*.

**85.2** Une modification à l'une des *règles* des types suivants peut être faite seulement comme indiqué ci-dessous :

Type de règle	Modification uniquement si autorisée par
Règle de course	Règle 86
Règle dans un code de World Sailing	Une règle dans le code
Prescription de l'autorité nationale	Règle 88.2
Règle de classe	Règle 87
Règle dans l'avis de course	Règle 89.2(b)
Règle dans les instructions de course	Règle 90.2(c)
Règle dans tout autre document régissant l'épreuve	Une règle dans ce document lui-même

### 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 :

- Les prescriptions d'une autorité nationale peuvent modifier une règle de course, mais pas les Définitions ; ni les Principes de Base, ni une règle dans l'Introduction ; ni les chapitres 1, 2 ou 7 ; ni les règles 42, 43, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3, 79 ou 80 ; ni une règle d'une annexe qui modifie l'une de ces règles ; ni l'annexe H ou N ; ni les Réglementations World Sailing 19, 20, 21, 22, 35 ou 37.
- L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une règle de course mais pas la règle 76.1 ou 76.2, ni l'annexe R, ni une règle citée dans la règle 86.1(a).
- Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 50, 51, 52, 53 et 54.

**86.2** En dérogation à la règle 86.1, World Sailing peut, dans des circonstances limitées (voir la Réglementation World Sailing 28.1.3) autoriser des modifications aux règles de course pour une épreuve internationale spécifique. L'autorisation doit être mentionnée dans une lettre d'accord adressée à l'autorité organisatrice de l'épreuve, 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 tester 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(a) pour développer ou expérimenter des règles proposées doit au préalable soumettre les modifications à la Fédération Française de Voile pour obtenir son accord écrit et lui rendre compte des résultats dès la fin de l'épreuve. Cette autorisation doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel d'information pendant l'épreuve.*

### 87 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE CLASSE

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

### 88 PRESCRIPTIONS NATIONALES

#### 88.1 Prescriptions applicables

Les prescriptions qui s'appliquent à une épreuve sont les prescriptions 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 pendant qu'ils sont **en course**, l'avis de course ou les instructions de course doivent identifier les prescriptions qui s'appliqueront et quand elles s'appliqueront.

#### 88.2 Modifications aux prescriptions

L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier une prescription. Cependant, une autorité nationale peut limiter les modifications à ses prescriptions par une prescription à cette règle, à condition que World Sailing approuve sa demande de le faire. Les prescriptions limitées ne doivent pas être modifiées.

■ **Prescription de la FFVoile (\*)** : \_\_\_\_\_

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

### 89 AUTORITÉ ORGANISATRICE ; AVIS DE COURSE ; DÉSIGNATION DES ARBITRES

#### 89.1 Autorité organisatrice

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

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

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

#### 89.2 Avis de course ; Désignation des arbitres

- (a) L'autorité organisatrice doit publier un avis de course conforme à la règle J1.
- (b) L'avis de course peut être modifié à condition de le notifier de manière adéquate.
- (c) L'autorité organisatrice doit désigner un comité de course et, lorsqu'approprié, désigner un jury, un comité technique et des umpires. Cependant, le comité de course, un jury international, un comité technique et les umpires peuvent être désignés par World Sailing, comme prévu dans ses Réglementations.

### 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) Lorsqu'approprié, pour une épreuve dans laquelle des inscriptions d'autres pays sont attendues, les instructions de course doivent comprendre, en Anglais, les prescriptions nationales qui s'appliquent.

- (c) Les instructions de course peuvent être modifiées à condition que la modification soit faite par écrit et affichée sur le tableau officiel d'information avant l'heure indiquée dans les instructions de course ou, sur l'eau, communiquées à chaque bateau avant son signal d'avertissement. Des modifications orales peuvent être données uniquement sur l'eau, et uniquement si la procédure est précisée dans les instructions de course.

### 90.3 Classement

- (a) Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou série comme prévu dans l'annexe A en utilisant le Système de Points à Minima, sauf si l'avis de course ou les instructions de course spécifient un autre système. Une course doit donner lieu à un classement si elle n'est pas *annulée* et si un bateau effectue le parcours conformément à la règle 28 et *fini* dans le temps limite, s'il y en a un, même s'il abandonne après avoir *fini* ou est disqualifié.
- (b) Quand un système de classement prévoit de retirer un ou plusieurs résultats de courses, tout résultat qui est une disqualification non retirable (DNE) doit être inclus dans le score de la série du bateau.
- (c) Quand le comité de course détermine d'après ses propres enregistrements ou observations qu'il a classé un bateau de façon incorrecte, il doit corriger l'erreur et mettre les classements corrigés à la disposition des concurrents.

## 91 JURY

Un jury doit être

- (a) un jury désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course ;
- (b) un jury international désigné par l'autorité organisatrice ou comme prescrit dans les Réglementations de World Sailing. Il doit être composé conformément à la règle N1 et avoir l'autorité et les responsabilités stipulées dans la règle N2. Une autorité nationale peut prescrire que son accord est requis pour la désignation des jurys internationaux pour les épreuves au sein de sa juridiction, sauf pour les épreuves de World Sailing ou lorsque les jurys internationaux sont désignés par World Sailing selon la règle 89.2(c) ; ou
- (c) un jury désigné par l'autorité nationale selon la règle 71.2.

#### ■ Prescription de la FFVoile (\*):

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

## 92 COMITÉ TECHNIQUE

**92.1** Un comité technique doit être un comité d'au moins un membre et doit être désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course ou comme prévu dans les Réglementations de World Sailing.

**92.2** Le comité technique doit conduire l'inspection de l'équipement et la jauge d'épreuve selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les *règles*.

## CLASSEMENT

Voir la règle 90.3.

### A1 NOMBRE DE COURSES

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

### A2 SCORES DES SÉRIES

**A2.1** Le score de chaque bateau dans une série, sous réserve de la règle 90.3(b), doit être le total des scores de ses courses en retirant son plus mauvais score. (L'avis de course ou les instructions de course peuvent prévoir des dispositions différentes en précisant, par exemple, qu'aucun score ne sera retiré, que deux scores ou plus seront retirés, ou qu'un nombre donné de scores sera retiré si un nombre donné de courses ont été validées. Une course est validée si elle a donné lieu à un classement ; voir la règle 90.3(a)). Si un bateau a deux ou plusieurs fois le même plus mauvais score, le(s) score(s) de la(des) course(s) courue(s) le plus tôt dans la série doit(vent) être retiré(s). Le bateau avec le score le plus faible dans la série gagne et les autres bateaux doivent être classés en conséquence.

**A2.2** Si un bateau s'est inscrit à une des courses de la série, il doit être classé pour toute la série.

### A3 HEURES DE DÉPART ET PLACES D'ARRIVÉE

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

### A4 SYSTÈME DE POINTS A MINIMA

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

**A4.1** Chaque bateau qui *prend le départ* et qui *fini*t, et qui n'a pas ensuite abandonné ou été pénalisé ni obtenu réparation, doit recevoir les points comme suit :

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

## ANNEXE A / CLASSEMENT

**A4.2** Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou qui a été disqualifié doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits dans la série plus un. Un bateau qui est pénalisé selon la règle 30.2 ou qui accepte une pénalité selon la règle 44.3(a) doit recevoir les points comme 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 *fini*, qui ne s'est pas conformé à la règle 30.2, 30.3, 30.4 ou 78.2, ou qui abandonne ou accepte une pénalité selon la règle 44.3(a) doit recevoir le nombre de points attribués par le comité de course sans instruction. Seul le jury peut agir autrement sur le classement pour aggraver le score d'un bateau.

### A6 MODIFICATIONS DES PLACES ET 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 les 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 une égalité entre deux ou plusieurs bateaux dans le score d'une série, les scores de chaque bateau dans chaque course doivent être listés du meilleur au plus mauvais et, à la(aux) première(s) différence(s) de points, l'égalité doit être départagée en faveur du(des) bateau(x) avec le(s) meilleur(s) score(s). Les scores retirés ne doivent pas être utilisés.

**A8.2** Si une égalité persiste entre deux ou plusieurs bateaux, 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 d'entre eux sont des scores retirés.

### A9 SCORES D'UNE COURSE DANS UNE SÉRIE PLUS LONGUE QU'UNE RÉGATE

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

### 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 DE 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 n'a pas *pris le départ*, ou a enfreint la règle 30.1
- ZFP** Pénalité de 20 % selon la règle 30.2
- UFD** Disqualification selon la règle 30.3
- BFD** Disqualification selon la règle 30.4
- SCP** Pénalité en points appliquée
- DNF** N'a pas *fini*
- RET** A abandonné
- DSQ** Disqualification
- DNE** Disqualification qui ne peut être retirée
- RDG** Réparation accordée
- DPI** Pénalité discrétionnaire imposée

## RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

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

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

Discipline	Formats
Course	Course sur parcours ; slalom ; longue distance
Expression	Expression dans les vagues ; free-style
Vitesse	Parcours de vitesse standard offshore ; Speed crossings ; Parcours de vitesse alpha

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

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

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

### MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS

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

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

**Route normale** Une route qu'une planche suivrait pour *finir* aussitôt que possible en l'absence d'autres planches auxquelles la règle utilisant ce terme fait référence, sauf que pendant les 30 dernières secondes avant son signal de départ, la *route normale* pour une planche doit être la route la plus courte jusqu'à la première *marque*. Une planche n'a pas de *route normale* jusqu'à 30 secondes avant son signal de départ.

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

La définition de *Zone* est supprimée.

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

Ajouter les définitions suivantes :

**Chaviré** Une planche est *chavirée* quand elle n'est pas maîtrisée parce que sa voile ou le concurrent est dans l'eau.

**Contourner ou passer** Une planche *contourne ou passe* une *marque* depuis le moment où sa *route normale* est de commencer à manœuvrer pour la contourner ou la passer jusqu'à ce que la *marque* ait été contournée ou passée.

### B1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 1

[Pas de modifications.]

### B2 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 2

#### B2.13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD

La règle 13 est modifiée comme suit :

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

#### B2.17 SUR LE MÊME BORD ; ROUTE NORMALE

La règle 17 est modifiée comme suit :

Quand, au signal d'avertissement, la route vers la première *marque* est à environ quatre-vingt-dix degrés du vent réel, une planche *engagée sous le vent* d'une autre planche sur le même *bord* pendant les 30 dernières secondes avant son signal de départ, ne doit pas naviguer au-dessus de sa *route normale* tant qu'elles restent *engagées*, si, de ce fait, l'autre planche est contrainte d'agir pour éviter un contact, sauf si ce faisant, elle passe rapidement derrière l'autre planche.

#### B2.18 PLACE À LA MARQUE

La règle 18 est modifiée comme suit :

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

La règle B2.18 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 la *contourne ou la passe*.

La règle 18.2(b) est modifiée comme suit :

(b) Si des planches sont *engagées* quand la première d'entre elles *contourne ou passe* 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* quand elle *contourne ou passe* la *marque*, la planche en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la *place à la marque*.

La règle 18.2(c) est modifiée comme suit :

(c) Quand une planche est tenue par la règle B2.18.2(b) de donner la *place à la marque*, elle doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi. Cependant, si la planche ayant droit à la *place à la marque* dépasse la position bout au vent, la règle B2.18.2(b) cesse de s'appliquer.

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

### B2.18.4 Empanner ou abattre

La règle 18.4 est modifiée comme suit :

Quand une planche prioritaire *engagée* à l'intérieur doit empanner ou abattre à une *marque* pour suivre sa *route normale*, elle ne doit pas, jusqu'à ce qu'elle empanne ou abatte, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route.

La règle B2.18.4 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte.

### B2.23 CHAVIRÉ ; ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

La règle 23 est modifiée comme suit :

**B2.23.1** Si possible, une planche doit éviter une planche qui est *chavirée* ou n'est pas revenue sous contrôle après avoir *chaviré*, qui est échouée ou essaie de porter assistance à une personne ou un navire en danger.

**B2.23.2** Si possible, une planche *chavirée* ou échouée ne doit pas gêner une autre planche.

### B2.24 GÊNER UNE AUTRE PLANCHE ; VOILE HORS DE L'EAU

Ajouter une nouvelle règle B2.24.3 :

**B2.24.3** Dans la dernière minute avant son signal de départ, une planche doit avoir sa voile hors de l'eau et en position normale, sauf quand elle est *chavirée* accidentellement.

## RÈGLES DU CHAPITRE 2 SUPPRIMÉES

La règle 18.3 est supprimée.

## B3 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 3

### B3.26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

La règle 26 est modifiée comme suit :

#### B3.26.1 Système 1

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

\* ou comme indiqué dans les instructions de course.

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

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

### B3.26.2 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.

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
3	Pavillon de classe ou numéro de la flotte		Signal d'attention
2	Pavillon rouge ; signal d'attention affalé	Un	Signal d'avertissement
1	Pavillon jaune ; pavillon rouge affalé	Un	Signal préparatoire
1/2	Pavillon jaune affalé		30 secondes
0	Pavillon vert	Un	Signal de départ

### B3.26.3 Système 3 (pour les départs de plage)

- (a) 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.
- (b) Les positions de départ doivent être numérotées de sorte que la position 1 soit la plus au vent. Sauf si les instructions de course précisent un autre système, la position de départ d'une planche doit être déterminée
  - (1) pour la première course ou poule de l'épreuve, par tirage au sort, ou
  - (2) pour toute course ou poule après la première, par sa place dans la course ou flotte précédente (la première place en position 1, la deuxième place en position 2, etc.).
- (c) Après que les planches aient été appelées pour prendre leurs positions, le comité de course doit faire le signal préparatoire en envoyant un pavillon rouge avec un signal sonore. Le signal de départ doit être fait, à tout moment après le signal préparatoire, en affalant le pavillon rouge avec un signal sonore.
- (d) Après le signal de départ, chaque planche doit suivre la route la plus courte depuis sa position de départ jusqu'à l'eau puis jusqu'à sa position de navigation sans gêner d'autres planches. Les règles du chapitre 2 s'appliqueront quand les deux pieds du concurrent seront sur la planche.

### B3.31 TOUCHER UNE MARQUE

La règle 31 est modifiée comme suit :

Une planche peut toucher une *marque* mais ne doit pas s'y tenir.

### B4 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 4

#### B4.42 PROPULSION

La règle 42 est modifiée comme suit :

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

#### B4.43 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

La règle 43.1(a) est modifiée comme suit :

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

#### B4.44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

La règle 44 est modifiée comme suit :

##### B4.44.1 Effectuer une pénalité

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

##### B4.44.2 Pénalité d'un tour – 360°

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

### RÈGLES DU CHAPITRE 4 SUPPRIMÉES

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

### B5 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 5

#### B5.60 DROIT DE RÉCLAMER ; DROIT DE DEMANDER RÉPARATION OU ACTION SELON LA RÈGLE 69

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

#### B5.61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

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

Une planche ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre planche à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident dans la zone de course, dans lequel elle

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

a été impliquée ou qu'elle a vu, elle doit héler « Proteste ». Elle doit également informer le comité de course de son intention de réclamer aussitôt que possible après avoir *fini* ou abandonné.

### B5.62 RÉPARATION

La règle 62.1(b) est modifiée comme suit :

(b) blessure, dommage physique ou *chavirage* dus à l'action

(1) d'une planche qui a enfreint une règle du chapitre 2 et qui a effectué la pénalité appropriée ou qui a été pénalisée, ou

(2) d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart.

### B5.64 DÉCISIONS

La règle 64.3(b) est modifiée comme suit :

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

## B6 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 6

### B6.78 CONFORMITÉ AUX RÈGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

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

## B7 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 7

### B7.90 COMITÉ DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

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

## B8 MODIFICATIONS À L'ANNEXE A

### B8.A1 NOMBRE DE COURSES ; CLASSEMENTS GÉNÉRAUX

La règle A1 est modifiée comme suit :

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

### B8.A2.1 SCORES DES SÉRIES

La règle A2.1 est modifiée comme suit :

Le score de chaque planche dans une série doit être, sous réserve de la règle 90.3(b), le total des scores de ses courses en retirant

(a) son plus mauvais score quand 5 à 11 courses ont été validées, ou

(b) ses deux plus mauvais scores quand 12 courses ou plus ont été validées.

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

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

### B8.A8 ÉGALITÉS DANS UNE SÉRIE

La règle A8 est modifiée comme suit :

**B8.A8.1** S'il y a une égalité entre deux ou plusieurs planches dans le score d'une série, elles doivent être classées dans l'ordre de leur meilleur score retiré.

**B8.A8.2** Si une égalité persiste entre deux ou plusieurs planches, les scores de chaque planche dans chaque course, y compris les scores retirés, doivent être listés du meilleur au plus mauvais, et à la première différence de points, l'égalité doit être départagée en faveur de la(des) planche(s) avec le(s) meilleur(s) score(s). Ces scores doivent être utilisés même si certains d'entre eux sont des scores retirés.

**B8.A8.3** Si une égalité persiste encore entre deux ou plusieurs planches, elles doivent être classées dans l'ordre de leurs scores dans la dernière course. Toute égalité restante doit être départagée en utilisant les scores des planches à égalité dans l'avant-dernière course et ainsi de suite jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées. Ces scores doivent être utilisés même si certains d'entre eux sont des scores retirés.

## B9 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G

### B9.G1 PLANCHES DE CLASSE WORLD SAILING

#### B9.G1.3 Positionnement

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

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

## RÈGLES DE L'ANNEXE G SUPPRIMÉES

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

### **B10** MODIFICATIONS AUX RÈGLES POUR LES ÉPREUVES COMPORTANT DES SÉRIES ÉLIMINATOIRES

#### **B10.29 RAPPELS**

Pour une course d'une série éliminatoire qui qualifiera une planche pour une étape ultérieure d'une épreuve, la règle 29 est modifiée comme suit :

- (a) Quand à son signal de départ, une partie quelconque du flotteur, du concurrent ou de l'équipement d'une planche se trouve du côté parcouru de la ligne de départ, le comité de course doit signaler un rappel général.
- (b) Si le comité de course agit selon la règle B10.29(a) et que la planche est identifiée, elle doit être disqualifiée sans une instruction même si la course est *annulée*. Le comité de course doit héler ou afficher son numéro de voile et elle doit quitter immédiatement la zone de course. Si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, elle ne doit pas y participer.
- (c) Si la course a été validée mais a été ensuite *annulée* par le jury et si la course est recourue, une planche disqualifiée selon la règle B10.29(b) peut y participer.

#### **B10.37 SÉRIES ÉLIMINATOIRES COMPRENANT DES FLOTTES**

Ajouter une nouvelle règle B10.37 :

*La règle B10.37 s'applique dans des séries éliminatoires dans lesquelles les planches courent en flotte.*

##### **B10.37.1 Procédure des séries éliminatoires**

- (a) La compétition doit se dérouler sous forme d'une ou plusieurs séries éliminatoires. Chacune d'elles doit consister soit en poules dans une série éliminatoire simple où seul un nombre donné des meilleurs classés montent, soit en 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.

##### **B10.37.2 Listes de répartition et de classement**

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

##### **B10.37.3 Programme des flottes**

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

### B10.37.4 Montée et victoires par défaut

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

### B10.37.5 Finales

- (a) La finale doit consister en trois courses maximum. Le comité de course doit annoncer le nombre de courses à disputer pour la finale au plus tard 5 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 ne se sont pas qualifiées pour la finale peuvent y participer.

### B10.63 INSTRUCTIONS

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

#### B10.63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits

Les *réclamations* et les demandes de réparation ne sont pas nécessairement faites par écrit ; elles doivent être faites oralement auprès d'un membre du jury aussitôt que raisonnablement possible après la course. Le jury peut recevoir les dépositions comme il l'estime approprié et peut communiquer sa décision oralement.

### B10.70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

Ajouter une nouvelle règle B10.70.7 :

**B10.70.7** Les appels ne sont pas autorisés dans les disciplines et formats avec séries éliminatoires.

#### B10.A2.1 SCORES DES SÉRIES

La règle A2.1 est modifiée comme suit :

Le score de chaque planche dans une série éliminatoire doit, sous réserve de la règle 90.3(b), être le total des scores de ses courses en retirant

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

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

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

### B10.A4 SYSTÈME DE POINTS A MINIMA

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

Ajouter une nouvelle règle B10.A4.3 :

**B10.A4.3** Quand une flotte ne peut pas être validée, les points qu'auraient dû recevoir les non classés doivent être additionnés et divisés par le nombre de places dans cette flotte. Le nombre de points obtenu, au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur) doit être attribué à chaque planche inscrite dans la flotte.

## B11 MODIFICATIONS AUX RÈGLES POUR LA COMPÉTITION D'EXPRESSION

Ajouter les définitions suivantes :

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

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

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

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

**Se Redresser** Une planche *se redresse* à partir du moment où sa voile ou, lors d'un départ dans l'eau, le concurrent, est hors de l'eau jusqu'à ce que sa voile 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*.

## B11 CHAPITRE 2 – QUAND LES PLANCHES SE RENCONTRENT

Les règles du chapitre 2 sont supprimées et remplacées par :

### (a) ENTRANTE ET SORTANTE

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

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

- (b) PLANCHES SUR LA MÊME VAGUE, ENTRANTES  
Quand deux ou plusieurs planches sont *entrantes* sur une vague, une planche qui n'a pas *possession* de la vague doit *se maintenir à l'écart*.
- (c) ROUTE LIBRE DERRIÈRE, ROUTE LIBRE DEVANT ET RATTRAPANTE  
Une planche en *route libre derrière* qui n'est pas sur une vague doit *se maintenir à l'écart* d'une planche en *route libre devant*. Une planche *rattrapante* qui n'est pas sur une vague doit *se maintenir à l'écart*.
- (d) TRANSITION  
Une planche en *transition* doit *se maintenir à l'écart* d'une planche qui ne l'est pas. Quand deux planches sont en *transition* au même moment, celle qui est du côté bâbord de l'autre ou celle qui est derrière doit *se maintenir à l'écart*.
- (e) SAUTER  
Une planche qui *saute* doit *se maintenir à l'écart* d'une planche qui ne le fait pas.

### B11.26 DONNER LE DÉPART DES FLOTES ET LES FINIR

La règle 26 est modifiée comme suit :

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

- (a) DONNER LE DÉPART D'UNE FLOTTE  
Chaque pavillon doit être affalé quand le pavillon suivant est envoyé.

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

- (b) FINIR UNE FLOTTE

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

### B11.38 ENREGISTREMENT ; ZONE DE COURSE ; DURÉE DE LA FLOTTE ; MONTÉE ET VICTOIRES PAR DÉFAUT

Ajouter une nouvelle règle B11.38 :

- (a) Les planches doivent enregistrer auprès du comité de course les couleurs et autres particularités de leurs voiles, ou leur identification suivant une autre méthode indiquée dans les instructions de course, au plus tard au signal de départ de la flotte, deux flottes avant la leur.

## **ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS**

- (b) La zone de course doit être définie dans les instructions de course et affichée au tableau officiel d'information au plus tard 10 minutes avant le signal de départ de la première flotte. Une planche doit être classée uniquement pendant qu'elle navigue dans la zone de course.
- (c) Toute modification de la durée d'une flotte doit être annoncée par le comité de course au plus tard 15 minutes avant le signal de départ de la première flotte de la poule suivante.
- (d) La règle B10.37.4 s'applique.

### **B11.41 AIDE EXTÉRIEURE**

Changer le numéro de la règle 41 en B11.41.1 et ajouter une nouvelle règle B11.41.2 :

**B11.41.2** Un assistant peut fournir de l'équipement de remplacement à une planche. Il ne doit pas gêner les autres planches en compétition. Une planche dont l'assistant gêne une autre planche peut être pénalisée à la discrétion du jury.

## **ANNEXE A – CLASSEMENT**

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

### **B11.A1 CLASSEMENT EN COMPÉTITION D'EXPRESSION**

- (a) Le classement d'une compétition d'expression doit être fait par un panel de trois juges. Cependant, le panel peut être composé d'un nombre impair supérieur de juges, et il peut y avoir deux panels ainsi constitués. Chaque juge doit attribuer des points à chaque manœuvre, en se basant sur la grille mentionnée dans l'avis de course ou 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) À l'exception des membres du comité de course responsables du classement de l'épreuve, seuls les concurrents de la flotte doivent être autorisés à voir les feuilles de points des juges pour cette flotte. Chaque feuille de points doit comporter le nom complet du juge.
- (f) Les scores décidés par les juges ne doivent pas constituer motif à demande de réparation par une planche.

### **B11.A2 ÉGALITÉS DANS LES SÉRIES**

- (a) Dans une flotte, s'il y a une 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, en compétition d'expression dans les vagues, l'égalité doit être départagée en faveur de la planche avec le score simple le plus élevé en saut de vague, et, en compétition de free-style, en faveur de la planche avec le score le plus élevé en impression générale. Si une égalité persiste, en compétition d'expression dans les vagues, elle doit être départagée en faveur de la planche ayant le score simple le plus élevé dans la catégorie sans priorité, et, en compétition de free-style, l'égalité doit apparaître en tant que résultat final.

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

### **B12** MODIFICATIONS AUX RÈGLES POUR LES COMPÉTITIONS DE VITESSE

Les règles du chapitre 2 sont supprimées et remplacées par :

#### **B12** CHAPITRE 2 – RÈGLES GÉNÉRALES

- (a) DÉPART DE L'EAU  
Une planche ne doit pas partir de l'eau sur le parcours ou dans la zone de départ, sauf pour sortir du parcours afin d'éviter des planches qui sont en train ou vont faire un run.
- (b) QUITTER LA ZONE DE COURSE  
Une planche quittant la zone de course doit *se maintenir à l'écart* des planches qui font un run.
- (c) CONTRÔLE DU PARCOURS  
Quand le comité de course pointe un pavillon orange vers une planche, elle est pénalisée et le run ne doit pas être compté.
- (d) REVENIR VERS LA ZONE DE DÉPART  
Une planche revenant vers la zone de départ doit se maintenir à l'écart du parcours.
- (e) NOMBRE MAXIMUM DE RUNS POUR CHAQUE PLANCHE  
Le nombre maximum de runs que chaque planche peut faire dans une poule doit être annoncé par le comité de course au plus tard 15 minutes avant le signal de départ de la première poule.
- (f) DURÉE D'UNE POULE  
La durée d'une poule doit être annoncée par le comité de course au plus tard 15 minutes avant le signal de départ de la poule suivante.
- (g) CONDITIONS D'ÉTABLISSEMENT D'UN RECORD  
La distance minimale pour un record du monde est de 500 mètres. D'autres records peuvent être établis sur de plus courtes distances. Le parcours doit être défini par des points fixes et des amers à terre ou par des bouées sur l'eau. Les amers ne doivent pas converger.
- (h) RÈGLES DE VÉRIFICATION
  - (1) Un observateur désigné par le Conseil Mondial de Record de Vitesse à la Voile doit être présent et vérifier les temps et les vitesses des runs lors des tentatives de record du monde. Le comité de course doit vérifier les temps et vitesses des runs lors des tentatives d'autres records.
  - (2) Un concurrent ne doit pas pénétrer dans la zone de contrôle des temps ou discuter des sujets de chronométrage directement avec l'organisation du chronométrage. Toute question relative au chronométrage doit être adressée au comité de course.

## ANNEXE B / RÈGLES DE COMPÉTITION WINDSURFS

### B12.26 DONNER LE DÉPART D'UNE POULE ET LA FINIR

La règle 26 est modifiée comme suit :

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

#### (a) DONNER LE DÉPART D'UNE POULE

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

#### (b) FINIR UNE POULE

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

### B12.64 DÉCISIONS

La règle 64.1 est supprimée et remplacée par :

#### B12.64.1 Pénalités

- (a) Si une planche ne respecte pas une règle, elle peut être avertie. Si une planche est avertie une deuxième fois pendant la même poule, elle doit être exclue par le comité de course du reste de la poule. Une liste des numéros de voile des planches qui ont reçu un avertissement ou qui ont été exclues doit être affichée sur un tableau d'information près de la ligne d'arrivée.
- (b) Une planche observée dans la zone de course après avoir été exclue d'une poule doit être exclue de la compétition sans instruction et aucun de ses temps ou résultats précédents ne doit être validé.
- (c) Toute infraction aux règles de vérification peut donner lieu à une exclusion d'une ou plusieurs poules ou de la compétition.

### **ANNEXE A – CLASSEMENT**

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

#### **B12.A1 CLASSEMENT EN COMPÉTITION DE VITESSE**

- (a) Pour les Courses de Vitesse Standard Offshore, le classement d'une planche dans une poule doit être déterminé par la moyenne des vitesses de ses deux runs les plus rapides dans cette poule. La planche avec la moyenne la plus élevée gagne et les autres doivent être classées en conséquence. Si des planches sont à égalité, l'égalité doit être départagée en faveur de la planche avec le run le plus rapide dans la poule.
- (b) Pour le speed Crossing et les courses Alpha Speed, les planches doivent être classées en fonction de leur run le plus rapide dans la poule.
- (c) S'il y a une égalité de classement à la fin de la série entre deux ou plusieurs planches, l'égalité doit être départagée en faveur de la(des) planche(s) avec le run le plus rapide pendant la compétition. Si une égalité persiste, elle doit être départagée en appliquant les règles B8. A8.2 et B8.A8.3.

## RÈGLES DE MATCH RACING

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

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

Note : un Avis de Course Standard, des Instructions de Course Standard et les Règles de Match Racing pour les concurrents Non-Voyants sont disponibles sur le site internet de World Sailing.

### C1 TERMINOLOGIE

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

### C2 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS ET AUX RÈGLES DES CHAPITRES 1, 2, 3 ET 4

**C2.1** La définition de *Finir* est modifiée comme suit :

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

**C2.2** La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :

**Place à la marque** *Place* pour un bateau pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

**C2.3** 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*. »

**C2.4** Dans la définition de *Zone*, la distance est changée en deux longueurs de coque.

**C2.5** Ajouter une nouvelle règle 8 au chapitre 1 :

#### 8 DERNIER POINT DE CERTITUDE

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

**C2.6** La règle 13 est modifiée comme suit :

#### 13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD OU L'EMPANNAGE

**13.1** Après qu'un bateau dépasse 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 traverse son axe, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce que sa grand-voile soit pleine ou qu'il ne navigue plus vent arrière.

**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*.

**C2.7** La règle 16.2 est supprimée.

**C2.8** La règle 17 est supprimée.

**C2.9** La règle 18 est modifiée comme suit :

### 18 PLACE À LA MARQUE

#### 18.1 Quand la règle 18 s'applique

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

#### 18.2 Donner la place à la marque

- (a) Quand le premier bateau atteint la *zone*,
  - (1) si les bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*,
  - (2) si les bateaux ne sont pas *engagés*, le bateau n'ayant pas encore atteint la *zone* doit par la suite donner la *place à la marque*.
- (b) Si le bateau ayant droit à la *place à la marque* quitte la *zone*, le droit à la *place à la marque* prend fin et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau si nécessaire, en fonction de la relation entre les bateaux au moment où la règle 18.2(a) est à nouveau appliquée.
- (c) Si un bateau a obtenu un *engagement* à l'intérieur et que, depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

#### 18.3 Virer de bord ou empanner

- (a) Si la *place à la marque* pour un bateau comprend un changement de *bord*, ce virement de bord ou empannage ne doit pas être exécuté plus rapidement qu'un virement de bord ou empannage pour suivre sa *route normale*.
- (b) Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit changer de *bord* à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de *bord*, passer plus loin de la *marque* que nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3(b) ne s'applique pas à une *marque* d'une porte ou à une *marque* d'arrivée et un bateau ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette règle, sauf si la route d'un autre bateau a été affectée par l'infraction à cette règle.

## ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

**C2.10** Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :

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

**C2.11** La règle 22.3 est supprimée.

**C2.12** La règle 24.1 est modifiée comme suit : « Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course* ou un bateau umpire. »

**C2.13** Ajouter une nouvelle règle 24.3 : « Quand des bateaux de matchs 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. »

**C2.14** La règle 31 est modifiée comme suit :

### **31 TOUCHER UNE MARQUE**

Pendant qu'il est *en course*, ni l'équipage ni aucune partie de la coque d'un bateau ne doit 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*. De plus, pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une *marque*.

**C2.15** La règle 42 doit également s'appliquer entre le signal d'avertissement et le signal préparatoire.

**C2.16** La règle 42.2(d) est modifiée comme suit : « 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 matchs vont être courus, le signal de départ d'un match doit être le signal d'avertissement pour le match suivant.

## ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

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

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

\*\* Ces signaux doivent être faits seulement si un ou les deux bateaux ne respectent pas 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 modifiée comme suit :
- (1) Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau, avec un signal sonore. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.
  - (2) Quand, après son signal de départ, un bateau navigue depuis le côté pré-départ vers le côté parcouru de la ligne de départ en franchissant un prolongement sans avoir *pris le départ* correctement, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.
- (b) Dans le signal de course Aperçu, la dernière phrase est modifiée comme suit : « Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalé sauf, si à ce moment-là, la course est *retardée* à nouveau ou *annulée*. »
- (c) Dans le signal de course N, la dernière phrase est modifiée comme suit : « Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalé sauf, si à ce moment-là, 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** À 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, le bateau inscrit sur le côté gauche se voit attribuer l'extrémité bâbord et doit arborer un pavillon bleu à sa poupe pendant qu'il est *en course*. L'autre bateau se voit attribuer l'extrémité tribord et doit arborer un pavillon jaune à sa poupe pendant qu'il est *en course*.
- C4.2** Pendant la période des deux minutes suivant son signal préparatoire, un bateau doit franchir et dégager la ligne de départ, la première fois 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, à l'exception de la règle 14, en arborant clairement le pavillon Y immédiatement après un incident dans lequel il a été impliqué ;
  - (b) selon une règle non listée dans la règle C6.1(a) ou C6.2 en arborant clairement un pavillon rouge aussitôt que possible après l'incident.
- C6.2** Un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau selon
- (a) la règle 14, sauf en cas de dommage ou de blessure ;
  - (b) une règle du chapitre 2, sauf s'il a été impliqué dans l'incident ;
  - (c) la règle 31 ou 42 ; ou
  - (d) la règle C4 ou C7.

## ANNEXE C / RÈGLES DE MATCH RACING

**C6.3** Un bateau ayant l'intention de demander réparation en raison de circonstances survenues avant qu'il *finisse* ou abandonne doit clairement arborer un pavillon rouge aussitôt que possible après avoir 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 déferlé jusqu'à ce qu'il ait ainsi informé les umpires après avoir *fini* ou abandonné. Une *réclamation* ou une demande de réparation n'est pas nécessairement faite par écrit.

### 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. Cependant, quand les arbitres pénalisent un bateau selon la règle C8.2 et que dans le même incident un bateau envoie un pavillon Y, les umpires peuvent ne pas tenir compte du pavillon Y.

**(b)** La pénalité 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 recevoir les dépositions comme il l'estime approprié et peut communiquer sa décision oralement.

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

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

**(2)** ordonner de recourir ; ou

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

**(c)** En cas de dommage ou blessure résultant d'une infraction à la règle 14, la pénalité sera à la discrétion du jury et peut comprendre l'exclusion des courses ultérieures de l'épreuve.

**C6.7** Ajouter une nouvelle règle N1.10 à l'annexe N :

**N1.10** Dans la règle N1.10, un umpire international peut être désigné membre du jury ou d'un de ses panels à la place d'un juge international.

## 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 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 la ligne d'arrivée, il doit virer de bord et, aussitôt que raisonnablement possible, abattre jusqu'à une route à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.
- (b) Ajouter à la règle 2 : « Quand il est *en course*, un bateau n'a pas besoin d'effectuer une pénalité sauf quand cela lui a été signalé par un umpire. »
- (c) Un bateau termine un bord du parcours quand son étrave franchit le prolongement de la ligne partant de la *marque* précédente et passant par la *marque* qu'il est en train de contourner, ou, sur le dernier bord du parcours, quand il *fini*.
- (d) Un bateau pénalisé ne doit pas être noté comme ayant *fini* tant qu'il n'a pas effectué sa pénalité et est revenu entièrement du côté parcours de la ligne, puis a *fini*, sauf si la pénalité est annulée avant ou après qu'il franchisse la ligne d'arrivée.
- (e) Si un bateau a une ou deux pénalités en suspens et que l'autre bateau dans son match est pénalisé, une pénalité pour chaque bateau doit être annulée, à l'exception d'une pénalité pavillon rouge qui 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 signaler sa disqualification selon la règle C5.4.

### C7.3 Limitations aux pénalités

- (a) Un bateau effectuant une pénalité qui comprend un virement de bord doit avoir la tête de spinnaker au-dessous du vit-de-mulet de sa bôme principale à partir du moment où il dépasse la position bout au vent jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près.
- (b) Aucune partie de pénalité ne peut être effectuée à l'intérieur de la *zone* d'une *marque* à contourner qui commence, délimite 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 aussitôt que 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 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 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 raisonnablement possible, il n'est plus en train d'effectuer une pénalité. Les umpires doivent le signaler conformément à la règle C5.6.

- (c) Le bateau umpire de chaque match doit arborer des pavillons ou des voyants bleus ou jaunes, chaque pavillon ou voyant indiquant une pénalité en suspens. Quand un bateau a effectué une pénalité ou qu'une pénalité a été annulée, un pavillon ou voyant doit être enlevé avec le signal sonore approprié. Le nombre de pénalités en suspens ne sera pas modifié si les umpires n'effectuent pas correctement un signal.

### 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(a) est modifiée de sorte que la disposition permettant d'exonérer un bateau peut être appliquée par les umpires sans instruction, et elle prévaut 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 une infraction à une règle du chapitre 2 et s'il enfreint la règle 31 dans le même incident, 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 averti oralement et il doit avoir la possibilité de corriger son erreur avant d'être pénalisé.

**C8.3** Quand les umpires décident qu'un bateau

- (a) a obtenu un avantage en enfreignant une *règle* après avoir tenu compte d'une pénalité,
  - (b) a délibérément enfreint une *règle*, ou
  - (c) a commis une violation de la sportivité,
- il doit être pénalisé selon la règle C5.2, C5.3 ou C5.4.

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

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

**C8.6** Quand les umpires du match, avec au moins un autre umpire, décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent imposer une pénalité en points sans instruction. Le concurrent doit être informé de la pénalité dès que possible et, au moment où il en est ainsi informé, peut demander une instruction. Le jury doit alors procéder selon la règle C6.6. Toute pénalité décidée par le jury peut être supérieure à celle imposée par les umpires. Quand les umpires décident qu'une pénalité supérieure à un point est appropriée, ils doivent agir selon la règle C8.4.

### C9 DEMANDES DE RÉPARATION OU DE RÉOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCÉ- DURES

- 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 modifiée comme suit : « Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture. »
- C9.2** Un concurrent ne peut pas fonder une demande de réparation en prétendant qu'une action d'un bateau officiel était inadéquate. 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 relation avec l'action ou l'absence d'action des umpires, sauf comme permis dans la règle C9.2.

### C10 CLASSEMENT

- C10.1** Le concurrent vainqueur de chaque match marque un point (un demi-point chacun s'ils sont ex aequo) ; le perdant ne marque pas de point.
- C10.2** Quand un concurrent se retire d'une partie d'une épreuve, les scores de toutes les courses validées doivent être maintenus en l'état.
- C10.3** Quand un round robin simple est interrompu avant d'être terminé ou quand un round robin multiple est interrompu pendant le premier round robin, le score du concurrent doit être la moyenne des points obtenus à chaque match couru par le concurrent. Cependant, si l'un des concurrents a couru moins d'un tiers des matchs programmés, la totalité du round robin doit être ignorée et si nécessaire, l'épreuve doit être déclarée invalidée. Pour les besoins de départage d'égalité dans la règle C11.1(a), le score d'un concurrent doit être la moyenne des points marqués par match entre les concurrents à égalité.
- C10.4** Quand un round robin multiple est terminé avec un round robin incomplet, un seul point doit être attribué comme suit pour tous les matchs courus entre deux concurrents :

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

**C10.5** Dans une série de round robin,

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

**C10.6** Dans une série éliminatoire, les instructions de course doivent indiquer le nombre minimal de points requis 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 indépendamment du nombre de fois où chaque concurrent rencontre chaque autre concurrent pendant cette phase.*

Les égalités entre deux ou plusieurs concurrents dans une série de round robin doivent être départagées par les méthodes suivantes, dans l'ordre, jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées. Quand une ou plusieurs égalités sont seulement partiellement départagées, les règles C11.1(a) à C11.1(e) doivent être appliquées à nouveau. 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 matchs 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 par rapport au concurrent le mieux placé dans la série de round robin ou, si nécessaire, le deuxième mieux placé, et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. Quand deux égalités différentes doivent être résolues mais que la résolution de chacune dépend de la résolution de l'autre, les principes suivants doivent être utilisés dans la procédure de la règle C11.1(c) :
  - (1) l'égalité concernant la meilleure place doit être résolue avant l'égalité concernant la moins bonne place, et
  - (2) tous les concurrents à égalité pour la moins bonne place doivent être considérés comme un seul concurrent pour les besoins de la règle C11.1(c) ;
- (d) après application de la règle C10.5(c), a la meilleure place dans les différents groupes, indépendamment du nombre de concurrents dans chaque groupe ;
- (e) a la meilleure place dans la phase 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 par 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 entre les concurrents à égalité.

### C11.3 Égalités restantes

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

- (a) si l'égalité doit être résolue pour une phase ultérieure de l'épreuve (ou pour une autre épreuve pour laquelle l'épreuve est une qualification directe), l'égalité doit être départagée par une course décisive, quand cela est réalisable. Quand le comité de course décide qu'une course décisive n'est pas réalisable, l'égalité doit être résolue en faveur du concurrent qui a le score le plus élevé dans la série de round robin après avoir retiré le score de la première course pour chaque concurrent ex-aequo ou, si cela ne suffit pas à départager l'égalité, de la deuxième course pour chaque concurrent à égalité et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. Quand une égalité est partiellement résolue, l'égalité restante doit être départagée en appliquant à nouveau la règle C11.1 ou C11.2.
- (b) pour déterminer le vainqueur d'une épreuve qui n'est pas une qualification directe pour une autre épreuve, ou le classement général 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 points de classement des places à égalité doivent être additionnés et divisés à parts égales entre les concurrents à égalité.

## RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

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

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

### D1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE

#### D1.1 Définitions et règles des chapitres 2 et 4

- (a) Dans la définition de *Zone*, la distance est changée en deux longueurs de coque.
- (b) La règle 18.2(b) est modifiée comme suit :  
Si les bateaux sont *engagés* quand 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* quand il atteint la *zone*, ou s'il devient ensuite en *route libre devant* quand un autre bateau dépasse la position bout au vent, le bateau en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la *place à la marque*.
- (c) La règle 18.4 est supprimée.
- (d) Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont exigés du barreur, en plus des appels à la voix :
  - (1) pour « Place pour virer », pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent ; et
  - (2) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.
 Les instructions de course peuvent supprimer cette exigence.
- (e) La règle 24.1 est modifiée comme suit : « Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course* et un bateau qui a *fini* ne doit pas agir pour gêner un bateau qui n'a pas *fini*. »
- (f) Ajouter une nouvelle règle 24.3 : « Quand des bateaux de courses différentes se rencontrent, toute modification de route d'un des bateaux doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner sa propre course. »
- (g) Ajouter à la règle 41 :
  - (e) de l'aide d'un autre bateau de son équipe à condition qu'aucune communication électronique ne soit utilisée.
- (h) La règle 45 est supprimée.

#### D1.2 Réclamations et demandes de réparation

- (a) La règle 60.1 est modifiée comme suit :  
Un bateau peut
  - (a) réclamer contre un autre bateau, mais pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, il doit avoir été impliqué dans l'incident ou l'incident doit avoir donné lieu à un contact entre des membres de l'autre équipe ; ou
  - (b) demander réparation.

## ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (b) La règle 61.1(a) est modifiée de sorte qu'un bateau peut affaler son pavillon rouge après l'avoir visiblement arboré.
- (c) Un bateau ayant l'intention de demander réparation pour un incident dans la zone de course doit arborer un pavillon rouge à la première occasion raisonnable après l'incident. Il doit arborer le pavillon rouge jusqu'à ce que le comité de course ou un umpire ait accusé réception.
- (d) Le comité de course ou le jury ne pas doit réclamer contre un bateau pour une infraction à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31 ou 42 sauf
  - (1) sur la base d'un témoignage dans un rapport d'un umpire après qu'un pavillon noir et blanc a été montré ; ou
  - (2) selon la règle 14 à réception d'un rapport émanant de toute source alléguant un dommage ou une blessure.
- (e) Les *réclamations* et demandes de réparation ne sont pas nécessairement faites par écrit. Le jury peut recevoir des dépositions comme il l'estime approprié et peut communiquer sa décision oralement.
- (f) Un bateau n'a pas droit à réparation en raison d'un dommage ou blessure causé par un autre bateau de son équipe.
- (g) Quand un bateau fourni subit une avarie, la règle D5 s'applique.

### D1.3 Pénalités

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

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

## D2 COURSES JUGÉES SUR L'EAU

### D2.1 Quand la règle D2 s'applique

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

### D2.2 Réclamations des bateaux

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

- (a) Il doit héler « Proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation.

## ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (b) Du temps doit être donné aux bateaux pour répondre. Un bateau impliqué dans l'incident peut répondre en effectuant rapidement une pénalité appropriée ou en indiquant clairement qu'il va le faire aussitôt que possible.
- (c) Si aucun bateau n'effectue de pénalité, un umpire doit décider s'il pénalise un bateau.
- (d) Si plus d'un bateau a enfreint une règle et n'était pas exonéré, un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas effectué une pénalité appropriée.
- (e) Un umpire doit signaler une décision conformément à la règle D2.4.
- (f) Un bateau pénalisé par un umpire doit effectuer une pénalité de deux tours.

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

Un umpire peut pénaliser un bateau sans *réclamation* d'un autre bateau ou rapporter l'incident au jury, ou les deux, quand le bateau

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

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

### D2.4 Signaux d'un umpire

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

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

### D2.5 Procédure de réclamation à deux pavillons

*Cette règle s'applique uniquement si les instructions de course le précisent et elle remplace alors la règle D2.2.*

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

- (a) Il doit héler « Proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation.

## ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (b) Du temps doit être donné aux bateaux pour répondre. Un bateau impliqué dans l'incident peut répondre en effectuant rapidement une pénalité appropriée ou en indiquant clairement qu'il va le faire aussitôt que possible.
- (c) Si le bateau réclamé ne répond pas, le bateau réclamant peut demander une décision en arborant visiblement un pavillon jaune et en hélant « Umpire ».
- (d) Un umpire doit alors décider s'il pénalise un bateau.
- (e) Un umpire doit signaler une décision conformément à la règle D2.4.
- (f) Si un bateau hèle pour obtenir une décision d'un umpire sans respecter la procédure de réclamation, un umpire doit signaler « pas de pénalité ».
- (g) Un bateau pénalisé par un umpire doit effectuer une pénalité de deux tours.

### D2.6 Jugement sur l'eau limité

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

Quand un bateau réclame et que, soit aucune décision n'est signalée soit un umpire arbore un pavillon jaune avec un signal sonore long indiquant qu'il n'a pas de suffisamment de faits pour prendre une décision, le bateau réclamant a droit à une instruction.

### D2.7 Limitations sur d'autres procédures

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

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

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

## D3 CLASSEMENT D'UNE COURSE

- D3.1** (a) Chaque bateau *finissant* une course doit recevoir le nombre de points égal à sa place d'arrivée. Tous les autres bateaux doivent recevoir le nombre de points égal au nombre de bateaux admis à *courir*.
- (b) Quand un bateau est classé OCS, 10 points doivent être ajoutés à son score, sauf s'il a abandonné aussitôt que possible après le signal de départ.
  - (c) Quand un bateau n'effectue pas une pénalité imposée par un umpire sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit recevoir les points de la dernière place et les autres scores doivent être ajustés en conséquence.
  - (d) Quand un jury décide qu'un bateau qui est une *partie* dans une instruction d'une réclamation a enfreint une *règle* et n'est pas exonéré,
    - (1) si le bateau n'a pas effectué de pénalité, 6 points doivent être ajoutés à son score ;
    - (2) si l'équipe du bateau a obtenu un avantage malgré une pénalité effectuée ou imposée, le score du bateau peut être aggravé ;

## ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (3) Quand le bateau a enfreint la règle 1 ou 2, ou la règle 14 quand il a causé un dommage ou une blessure, ou une *règle* quand il n'était pas *en course*, la moitié ou plus des courses gagnées peut être retirée à son équipe, ou on peut ne pas imposer de pénalité. Les courses gagnées retirées ne doivent pas être attribuées à une autre équipe.

**D3.2** Quand tous les bateaux d'une équipe ont *fini*, abandonné ou n'ont pas *pris le départ*, les bateaux de l'autre équipe *en course* à ce moment-là doivent recevoir les points qu'ils auraient reçus s'ils avaient *fini*.

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

### D4 CLASSEMENT D'UNE PHASE

#### D4.1 Terminologie

- (a) Le format de course d'une épreuve consistera en une ou plusieurs phases.
- (b) Dans une phase de round-robin, les équipes sont réparties dans un ou plusieurs groupes et ont un ou plusieurs round-robin programmés. Un round-robin est un programme de courses dans lequel chaque équipe rencontre une fois l'autre équipe du même groupe.
- (c) Dans une phase éliminatoire, les équipes se rencontrent en matchs. Un match est une ou plusieurs courses entre deux équipes.
- (d) L'avis de course ou les instructions de course peuvent spécifier d'autres formats et méthodes de classement.

#### D4.2 Terminer une phase

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

#### D4.3 Classement d'une phase de round-robin

- (a) Dans une phase de round-robin, les équipes doivent être classées dans l'ordre du nombre de courses gagnées, la première ayant le nombre le plus élevé. Si les équipes n'ont pas validé un nombre égal de courses, elles doivent être classées dans l'ordre du pourcentage de courses gagnées, le plus grand nombre en premier.
- (b) Si un round-robin dans une phase n'est pas validé, les équipes doivent être classées en fonction des résultats de tous les round-robin validés de la phase.

#### D4.4 Égalités dans une phase de round-robin validée

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

- (a) le plus grand nombre de courses gagnées dans toutes les courses entre les équipes à égalité ;
- (b) le plus petit total de points marqués dans toutes les courses entre les équipes à égalité ;

## ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

- (c) si deux équipes restent à égalité, le vainqueur de la dernière course entre elles ;
- (d) la moyenne la plus basse des points marqués dans toutes les courses contre des adversaires communs ;
- (e) une course décisive si possible, sinon un tirage au sort.

Si une égalité est partiellement départagée par l'un de ces résultats, l'égalité restante doit être départagée en recommençant à la règle D4.4(a).

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

Les égalités dans une phase de round-robin non validée doivent être départagées dans la mesure du possible en utilisant les résultats des courses entre les équipes à égalité dans tout round-robin non validé. Les autres égalités doivent être départagées conformément à la règle D4.4.

### D4.6 Classement d'une phase éliminatoire

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

### D4.7 Phase éliminatoire non validée

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

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

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

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

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

**D5.2** Quand un bateau est victime d'une avarie dans la zone de course, il peut demander une modification de score en envoyant un pavillon rouge à la première occasion raisonnable après l'avarie, jusqu'à ce que le comité de course ou un umpire ait accusé réception. Si possible, il doit continuer à *courir*.

**D5.3** Le comité de course doit décider des demandes de modification de score conformément aux règles D5.4 et D5.5. Il peut recueillir des dépositions de toute manière qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision oralement.

**D5.4** Quand le comité de course décide que la place d'arrivée de l'équipe a été aggravée de façon significative, que l'avarie n'était pas imputable à l'équipage, et que dans des circonstances similaires, un équipage raisonnablement compétent n'aurait pas pu éviter l'avarie, il doit prendre

---

## **ANNEXE D / RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES**

---

une décision aussi équitable que possible. Cela peut être d'*annuler* et de recourir la course, ou, quand la place d'arrivée du bateau était prévisible, de lui attribuer les points pour cette place. Tout doute sur la place d'un bateau au moment de l'avarie doit être levé en sa défaveur.

**D5.5** Une avarie causée par un équipement fourni défectueux ou par une infraction à une *règle* commise par un adversaire ne doit normalement pas être considérée comme imputable à l'équipage, mais une avarie causée par un maniement négligent, un chavirage ou une infraction d'un bateau de la même équipe, doit l'être. En cas de doute, on doit présumer que l'équipage n'a pas commis de faute.

# RÈGLES DE COURSE POUR LA VOILE RADIOCOMMANDÉE

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

## E1 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS, A LA TERMINOLOGIE ET AUX RÈGLES DES CHAPITRES 1, 2 ET 7

### E1.1 Définitions

Ajouter à la définition de *Conflit d'intérêts* :

« Cependant, un observateur n'a pas de *conflit d'intérêts* en étant uniquement un concurrent ». Dans la définition de *Zone* la distance est changée en quatre longueurs de coque.

Ajouter une nouvelle définition :

**Déséparé** Un bateau est *déséparé* tant qu'il est incapable de continuer dans la flotte.

### E1.2 Terminologie

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

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

### E1.3 Règles des chapitres 1, 2 et 7

- (a) La règle 1.2 est supprimée.
- (b) Dans la règle 20, les appels à la voix et les réponses doivent être faits par le concurrent contrôlant le bateau.
- (c) La règle 23 est modifiée comme suit : « Si possible, un bateau doit éviter un bateau qui est *déséparé* ».
- (d) La règle 90.2(c) est modifiée comme suit :  
Les modifications aux instructions de course peuvent être communiquées oralement à tous les concurrents concernés, avant le signal d'avertissement de la course ou flotte concernée. Lorsqu'approprié, ces modifications doivent être confirmées par écrit.

### E2 RÈGLES SUPPLÉMENTAIRES EN COURSE

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

#### E2.1 Exigences des appels à la voix

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

#### E2.2 Donner conseil

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

#### E2.3 Bateau hors de contrôle radio

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

#### E2.4 Antennes d'émetteur

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

#### E2.5 Interférence radio

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

### E3 DIRECTION D'UNE COURSE

#### E3.1 Zone de contrôle

Les instructions de course peuvent préciser une zone de contrôle ; en l'absence de précision, elle ne doit pas être restreinte. Les concurrents doivent rester dans cette zone quand ils contrôlent des bateaux qui sont *en course*, sauf brièvement pour prendre puis lâcher le bateau ou le remettre à l'eau.

#### E3.2 Zone de mise à l'eau

Les instructions de course peuvent préciser une zone de mise à l'eau et son utilisation ; en l'absence de précision, elle doit être libre.

#### E3.3 Tableau de parcours

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

### E3.4 Départ et arrivée

- (a) La règle 26 est modifiée comme suit :  
Les départs des flottes doivent être donnés en utilisant les signaux d'avertissement, préparatoire et de départ à intervalles d'une minute. Pendant la minute précédant le signal de départ, des signaux supplémentaires, sonores ou à la voix, doivent être faits à intervalles de dix secondes, et pendant les dix dernières secondes à intervalles d'une seconde. Chaque signal doit être compté à partir du début de son signal sonore.
- (b) Les lignes de départ et d'arrivée doivent être entre les côtés parcours des *marques* de départ et d'arrivée.

### E3.5 Rappel individuel

La règle 29.1 est modifiée comme suit :

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque du bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou quand il doit se conformer à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement héler « Rappel (numéros de voile) » et répéter l'appel si nécessaire. Si la règle 30.3 ou 30.4 s'applique, cette règle ne s'applique pas.

### E3.6 Rappel général

La règle 29.2 est modifiée comme suit :

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

### E3.7 Règles du Pavillon Noir et du Pavillon U

Quand le comité de course informe un bateau qu'il a enfreint la règle 30.3 ou 30.4, le bateau doit quitter immédiatement la zone de course.

### E3.8 Autres modifications aux règles du chapitre 3

- (a) Les règles 30.2 et 33 sont supprimées.
- (b) Tous les signaux du comité de course doivent être faits oralement ou par d'autres moyens sonores. Aucun signal visuel n'est requis, sauf si les instructions de course le prescrivent différemment.
- (c) Les parcours ne doivent pas être réduits.
- (d) La règle 32.1(b) est modifiée comme suit : « à cause du mauvais temps ou des orages, ».

### E3.9 Concurrents handicapés

Pour permettre à un concurrent handicapé de concourir dans des conditions d'égalité, le comité de course doit proposer un arrangement aussi équitable que possible.

### E4 RÈGLES DU CHAPITRE 4

#### E4.1 Règles du chapitre 4 supprimées

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

#### E4.2 Aide extérieure

La règle 41 est modifiée comme suit :

Un bateau ou le concurrent le contrôlant ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf

- (a) une aide nécessaire en conséquence directe d'un concurrent tombant malade, blessé ou en danger ;
- (b) quand le bateau est enchevêtré avec un autre bateau, de l'aide de l'autre concurrent ;
- (c) quand le bateau est enchevêtré ou qu'il est échoué ou en danger, de l'aide d'un bateau du comité de course ;
- (d) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les concurrents ;
- (e) une information spontanée émanant d'une source désintéressée. Un concurrent n'est pas une source désintéressée sauf s'il agit en tant qu'observateur.

Cependant, un bateau qui gagne un avantage significatif dans la flotte ou la course grâce à une aide reçue selon la règle 41 peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé ; la pénalité peut être inférieure à la disqualification.

#### E4.3 Effectuer une pénalité

La règle 44.1 est modifiée comme suit :

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

- (a) quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 ;
- (b) si le bateau a obtenu un avantage significatif dans la flotte ou la course grâce à son infraction malgré une pénalité effectuée, sa pénalité doit être une pénalité supplémentaire d'un tour ;
- (c) si le bateau a causé un dommage sérieux ou si, en conséquence d'une infraction à une règle du chapitre 2, il a *désemparé* et causé l'abandon d'un autre bateau, sa pénalité doit être d'abandonner.

#### E4.4 Personne responsable

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

### E5 COURSES AVEC OBSERVATEURS ET UMPIRES

#### E5.1 Observateurs

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

### E5.2 Courses avec umpires

L'Addendum Q de l'Association internationale de voile radiocommandée doit s'appliquer aux courses avec umpires. Les courses avec umpires peuvent être identifiées dans les instructions de course ou oralement avant le signal d'avertissement.

*Note : l'addendum est disponible sur les sites : [radiosailing.org](http://radiosailing.org) et [ffvoile.org](http://ffvoile.org)*

### E5.3 Règles pour les observateurs et les umpires

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

## E6 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION

### E6.1 Droit de réclamer

La règle 60.1 est modifiée comme suit :

Un bateau peut

- (a) réclamer contre un autre bateau mais, pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4, il doit avoir été programmé pour courir dans cette flotte, ou
- (b) demander réparation.

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

### E6.2 Réclamation pour une règle enfreinte par un concurrent

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

### E6.3 Informer le réclamé

La règle 61.1(a) est modifiée comme suit :

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

### E6.4 Informer le comité de course

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

### E6.5 Temps limites

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

### E6.6 Réparation

Ajouter à la règle 62.1 :

- (e) interférence radio extérieure reconnue par le comité de course, ou
- (f) devenir *désespéré* en raison de l'action d'un bateau enfreignant une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart.

### E6.7 Droit d'être présent

Dans la règle 63.3(a), « les représentants des bateaux doivent avoir été à bord » est modifié comme suit : « le représentant de chaque bateau doit être le concurrent désigné pour le contrôler ».

### E6.8 Recevoir des dépositions et établir des faits

Ajouter à la règle 63.6 :

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

### E6.9 Décisions de réparation

Ajouter à la règle 64.2 :

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

## E7 PÉNALITÉS

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

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

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

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

A l'exception du tableau des Lettres de nationalité dans les voiles, la règle G1 est modifiée comme suit :

### G1 BATEAUX DE CLASSE WORLD SAILING ET IRSA

*Cette règle s'applique à tous les bateaux d'une classe gérée ou reconnue par World Sailing ou par l'Association internationale de voile radiocommandée (IRSA).*

### G1.1 Identification

- (a) Un bateau d'une classe World Sailing ou de l'IRSA doit arborer son emblème de classe, ses lettres de nationalité et ses numéros de voile comme précisé dans la règle G1, sauf si ses règles de classe le prescrivent différemment.
- (b) Lors des championnats du monde et continentaux, les voiles doivent respecter ces règles. Pour les autres épreuves, elles doivent respecter ces règles ou les règles applicables au moment de leur certification initiale.

### G1.2 Lettres de nationalité

Pour toutes les épreuves internationales, un bateau doit arborer des lettres de nationalité conformes au tableau des lettres de nationalité en indiquant :

- (a) quand il s'est inscrit selon la règle 75.1(a), l'autorité nationale de la nationalité, le lieu de résidence, ou l'affiliation du propriétaire ou du membre.
  - (b) quand il s'est inscrit selon la règle 75.1(b), l'autorité nationale de l'organisation qui l'a inscrit.
- Pour les besoins de cette règle, les épreuves internationales sont les championnats du monde et continentaux et les épreuves décrites comme internationales dans leur avis de course et instructions de course.

*Remarque : Une version actualisée du tableau des Lettres de nationalité est disponible sur le site de World Sailing.*

### G1.3 Numéros de voile

- (a) Le numéro de voile doit être composé des deux derniers chiffres du numéro d'immatriculation du bateau ou du numéro personnel du concurrent ou du propriétaire, attribué par l'autorité émettrice compétente.
- (b) En cas de conflit entre des numéros de voile ou quand un numéro de voile est susceptible d'être mal lu, le comité de course doit exiger que les numéros de voile d'un ou plusieurs bateaux soient remplacés par d'autres numéros.

### G1.4 Spécifications

- (a) Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être en lettres majuscules et en chiffres arabes, clairement lisibles et de la même couleur. Les typographies disponibles dans le commerce offrant une lisibilité équivalente ou meilleure qu'Helvetica sont acceptables.
- (b) La hauteur et l'espacement entre les lettres et les numéros doivent être les suivants :

<i>Dimension</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
Hauteur des numéros de voile	100 mm	110 mm
Espacement entre des numéros de voile adjacents	20 mm	30 mm
Hauteur des lettres de nationalité	60 mm	70 mm
Espacement entre des lettres de nationalité adjacentes	13 mm	23 mm

### G1.5 Positionnement

- (a) L'emblème de classe, les numéros de voile et les lettres de nationalité doivent être placés
- (1) des deux côtés de la voile ;
  - (2) avec ceux du côté tribord au-dessus ;
  - (3) à peu près horizontalement ;
  - (4) avec au minimum 40 mm d'espacement vertical entre les numéros et les lettres sur les côtés opposés de la voile ;
  - (5) avec au minimum 20 mm d'espacement vertical entre l'emblème de classe sur les côtés opposés de la voile.
- Cependant, un emblème de classe symétrique ou inversé peut être positionné dos à dos.
- (b) Sur une grand-voile, les numéros de voile doivent être placés
- (1) sous l'emblème de classe ;
  - (2) au-dessus de la ligne perpendiculaire au guindant passant par le point de quart de chute ;
  - (3) au-dessus des lettres de nationalité ;
  - (4) avec un espace suffisant devant le numéro de voile pour inclure un préfixe « 1 ».

### G1.6 Exceptions

- (a) Lorsque la taille de la voile ne permet pas de respecter la règle G1.2, Lettres de nationalité, alors des exceptions aux règles G1.2, G1.4, et G1.5 doivent être faites dans l'ordre de priorité suivant. Les lettres de nationalités doivent
- (1) être espacées verticalement sous les numéros de voile de 20 mm minimum et 30 mm maximum ;
  - (2) être espacées sur les côtés opposés de la voile de 20 mm minimum et 30 mm maximum ;
  - (3) être réduites en hauteur de 40 mm minimum et 45 mm maximum ;
  - (4) être omises.
- (b) Lorsque la taille de la voile ne permet pas de respecter la règle G1.3, Numéros de voile, alors des exceptions aux règles G1.4 et G1.5 doivent être faites dans l'ordre de priorité suivant. Les numéros de voile doivent
- (1) s'étendre sous la ligne spécifiée ;
  - (2) être espacés sur les côtés opposés de la voile d'au minimum 20 mm et d'au maximum 30 mm ;
  - (3) être réduits en hauteur à 80 mm minimum et 90 mm maximum ;
  - (4) être omis sur toutes les voiles, à l'exception de la plus grande voile ;
  - (5) être réduits en hauteur jusqu'à ce qu'ils s'adaptent à la plus grande voile.

## RÈGLES DE COURSE KITEBOARDS

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

Note : Les règles pour les autres formats de course de kiteboard (comme le Short Track, le Kitecross, le Slalom, le Big Air, le Boarder X) ou les autres compétitions de kiteboard (comme le Free-style, les Vagues, la Vitesse) ne sont pas incluses dans cette annexe. Les versions en vigueur de ces règles sont disponibles sur le site internet de World Sailing.

### MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS

Les définitions *Bord*, *Tribord* ou *Bâbord*, *Finir*, *Obstacle*, *Place à la marque*, *Prendre le départ*, *Route libre derrière* et *route libre devant*; *engagement*, *Se maintenir à l'écart*, *Sous le vent* et *Au vent* et *Zone* sont modifiées comme suit :

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

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

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

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

**Place à la marque** *Place* pour un kiteboard pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

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

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

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

- (a) si le kiteboard prioritaire peut suivre sa route sans avoir à agir pour l'éviter et,
- (b) quand les kiteboards sont *engagés*, si le kiteboard prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions ou déplacer son aile dans quelque direction que ce soit, sans immédiatement entrer en contact.

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

**Zone** L'espace autour d'une *marque* sur une distance de 30 mètres. Un kiteboard se trouve dans la *zone* quand une partie quelconque de son flotteur est dans la *zone*.

Ajouter les définitions suivantes :

**Chaviré** Un kiteboard est *chaviré* si

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

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

**Se redresser** Un kiteboard *se redresse* à partir du moment où son aile est hors de l'eau jusqu'à ce qu'il soit manœuvrant.

### F1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 1

[Pas de modification.]

### F2 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 2

#### PRÉAMBULE DU CHAPITRE 2

Dans la deuxième phrase du préambule, « blessure ou dommage sérieux » est modifié comme suit « blessure, dommage sérieux ou un enchevêtrement »

#### 13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD

La règle 13 est supprimée.

#### 14 ÉVITER LE CONTACT

La règle 14(b) est modifiée comme suit :

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

### 16 MODIFIER SA ROUTE OU LA POSITION DE L'AILE

La règle 16 est modifiée comme suit :

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

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

### 17 SUR LE MÊME BORD ; ROUTE NORMALE

La règle 17 est supprimée.

### 18 PLACE À LA MARQUE

La règle 18 est modifiée comme suit :

#### 18.1 Quand la règle 18 s'applique

La règle 18 s'applique entre des kiteboards 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, la règle ne s'applique pas

- (a) entre un kiteboard s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant, ou
- (b) entre des kiteboards sur des *bords* opposés.

#### 18.2 Donner la place à la marque

- (a) Quand le premier kiteboard atteint la *zone*,
  - (1) si les kiteboards sont *engagés*, le kiteboard à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au kiteboard à l'intérieur la *place à la marque*.
  - (2) si les kiteboards ne sont pas *engagés*, le kiteboard qui n'a pas atteint la *zone* doit par la suite donner la *place à la marque*.
- (b) Si le kiteboard ayant droit à la *place à la marque* quitte la *zone*, le droit à la *place à la marque* prend fin et la règle 18.2 s'applique à nouveau si nécessaire, en fonction de la relation entre les kiteboards au moment où la règle 18.2 est à nouveau appliquée.
- (c) Si un kiteboard a obtenu un *engagement* à l'intérieur et que, depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le kiteboard à l'extérieur est incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

#### 18.3 Virer de bord et empanner

Quand un kiteboard prioritaire *engagé* à l'intérieur doit changer de *bord* à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de *bord*, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte ou à une *marque* d'arrivée et un kiteboard ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette règle, sauf si la route d'un autre kiteboard a été affectée par l'infraction à cette règle.

### 20 PLACE POUR VIRER DE BORD À UN OBSTACLE

Ajouter une nouvelle règle 20.4 :

#### 20.4 Signaux de bras

Les signaux de bras suivants sont exigés en plus des appels à la voix

- (a) pour « Place pour virer » faire un cercle de la main clairement et plusieurs fois au-dessus de la tête ; et
- (b) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre kiteboard et déplacer le bras vers la direction au vent.

### 22 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; SAUTER

La règle 22.3 est modifiée et une nouvelle règle 22.4 est ajoutée :

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

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

### 23 CHAVIRÉ ; SE REDRESSER ; ÉCHOUÉ ; PORTER SECOURS

La règle 23 est modifiée comme suit :

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

**23.2** Un kiteboard qui *se redresse* doit *se maintenir à l'écart* d'un kiteboard qui ne fait pas de même.

## F3 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 3

### 29 RAPPELS

Dans la règle 29.1, « équipage ou équipement » est modifié en « concurrent ».

### 30 PÉNALITÉS DE DÉPART

Dans les règles 30.1, 30.2, 30.3 et 30.4, « équipage ou équipement » est modifié en « ou concurrent ».

Dans la règle 30.4, « numéro de voile » est modifié en « numéro de concurrent ».

### 31 TOUCHER UNE MARQUE

La règle 31 est modifiée comme suit :

Pendant qu'il est *en course*, un kiteboard ne doit pas toucher une *marque* au vent.

### 36 COURSES DONT LE DÉPART EST REDONNÉ OU COURSES RECOURUES

La règle 36(b) est modifiée comme suit :

- (b) faire qu'un kiteboard soit pénalisé sauf selon la règle 30.2, 30.4, 69 ou selon la règle 14 quand il a causé une blessure, un dommage sérieux ou un enchevêtrement.

### F4 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 4

#### 41 AIDE EXTÉRIEURE

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

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

#### 42 PROPULSION

La règle 42 est modifiée comme suit :

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

#### 43 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

La règle 43.1(a) est modifiée comme suit :

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

#### 44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

Les règles 44.1 et 44.2 sont modifiées comme suit :

##### 44.1 Effectuer une pénalité

Un kiteboard peut effectuer une pénalité d'un tour quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 ou la règle 31 lors d'un incident pendant qu'il est *en course*. L'avis de course ou les instructions de course peuvent également spécifier l'utilisation de la Pénalité en points ou d'autres pénalités, auquel cas la pénalité spécifiée devra remplacer la pénalité d'un tour. Cependant,

- (a) quand un kiteboard 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 ; et
- (b) si le kiteboard a causé une blessure, un dommage ou un enchevêtrement ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

##### 44.2 Pénalité d'un tour

Après s'être largement écarté des autres kiteboards aussitôt que possible après l'incident, un kiteboard effectue une pénalité d'un tour en faisant rapidement un tour avec son flotteur dans l'eau. Le tour doit comprendre un virement de bord et un empannage complet. Le mouvement avant doit être établi entre le virement de bord et l'empannage (ou vice et versa) avec le concurrent sur le bon côté du flotteur en position normale de navigation. Quand un kiteboard 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*.

### RÈGLES DU CHAPITRE 4 SUPPRIMÉES

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

### F5 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 5

#### 61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

La règle 61.1(a) est modifiée comme suit :

- (a) Un kiteboard ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre kiteboard à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident survenu dans la zone de course dans lequel il a été impliqué ou qu'il a vu, il doit héler « Proteste » à la première occasion raisonnable. Cependant,
  - (1) si l'autre kiteboard est trop éloigné pour être hélé, le kiteboard réclamant n'a pas besoin de héler mais il doit informer l'autre kiteboard à la première occasion raisonnable ;
  - (2) il n'est pas nécessaire d'envoyer un pavillon rouge ;
  - (3) si l'incident était une erreur commise par l'autre kiteboard dans la manière d'effectuer le parcours, il n'a pas besoin de héler mais il doit informer l'autre kiteboard avant que celui-ci ne *finisse* ou à la première occasion raisonnable après qu'il ait *fini* ;
  - (4) si en conséquence de l'incident, l'un ou l'autre des concurrents est en danger, ou en cas de blessure, de dommage sérieux ou d'enchevêtrement évidents pour le kiteboard ayant l'intention de réclamer, les exigences de cette règle ne s'appliquent pas à ce kiteboard, mais il doit essayer d'informer l'autre kiteboard dans le temps limite de la règle 63.1.

#### 62 RÉPARATION

La règle 62.1(b) est modifiée comme suit :

- (b) par une blessure, un dommage physique ou un enchevêtrement dus à l'action d'un kiteboard ayant enfreint une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart.

#### 63 INSTRUCTIONS

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

- 63.6** Les *réclamations* et les demandes de réparation ne sont pas nécessairement faites par écrit ; elles doivent être faites oralement auprès d'un membre du jury aussitôt que raisonnablement possible après la course. Le jury peut recevoir les dépositions comme il l'estime approprié et peut communiquer sa décision oralement.

### 64 DÉCISIONS

Ajouter une nouvelle règle 64.1(d) :

- (d) quand un kiteboard a enfreint une règle du chapitre 2 et, en conséquence, a causé un enchevêtrement pour lequel une réparation a été accordée, il doit être classé RCT s'il a abandonné ou DCT s'il a été disqualifié. Quand le kiteboard récidive une deuxième fois ou plus dans la série, sa pénalité doit être DNE.

Les règles 64.3(a) et 64.3(b) sont modifiées comme suit :

- (a) Quand le jury établit que des écarts au-delà des tolérances acceptables de fabrication ont été causés par un dommage ou une usure normale et qu'ils n'améliorent pas la performance du kiteboard, il ne doit pas le pénaliser. Cependant, le kiteboard ne doit pas *courir* à nouveau tant que ces écarts n'ont pas été corrigés, sauf quand le jury décide qu'il n'y a pas ou qu'il n'y avait pas d'occasion raisonnable de le faire.
- (b) Quand le jury a des doutes sur une question concernant la jauge d'un kiteboard, l'interprétation d'une règle de classe, ou un dommage sur un kiteboard, 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 soumettre à la réponse de l'autorité.

### 70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

Ajouter une nouvelle règle 70.7 :

- 70.7** Les appels ne sont pas autorisés dans les disciplines et formats comprenant des séries éliminatoires.

## F6 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 6

*[Pas de modification.]*

## F7 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 7

### 90 COMITÉ DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

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

## F8 MODIFICATIONS À L'ANNEXE A

### A1 NOMBRE DE COURSES ; CLASSEMENTS GÉNÉRAUX

La règle A1 est modifiée comme suit :

Le nombre de courses programmées et le nombre requis de courses à valider pour constituer une série doivent être précisés dans l'avis de course ou les instructions de course. Si une épreuve comprend plus d'une discipline ou d'un format, l'avis de course ou les instructions de course doivent préciser la façon dont les classements généraux doivent être calculés.

### A4 SYSTÈME DE POINTS A MINIMA

La règle A4.2 est modifiée comme suit :

**A4.2** Un kiteboard qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou qui a été disqualifié doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de kiteboards inscrits dans la série plus un, ou dans une course d'une série éliminatoire, au nombre de kiteboards dans cette flotte. Un kiteboard pénalisé selon la règle 30.2 doit recevoir les points comme prévu dans la règle 44.3(c).

### A11 ABRÉVIATIONS DE SCORES

Ajouter à la règle A11 :

**DCT** Disqualification après avoir causé un enchevêtrement dans un incident

**RCT** Abandon après avoir causé un enchevêtrement.

## F9 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G

L'Annexe G est modifiée comme suit :

### Annexe G – Identification des concurrents

**G1** Chaque kiteboard doit être identifié comme suit :

- (a) Chaque concurrent doit recevoir un dossard qu'il doit porter avec un numéro de course personnel de trois chiffres maximum.
- (b) Les numéros doivent être sur le devant et dans le dos des dossards et d'une hauteur minimale de 15 cm.
- (c) Les numéros doivent être en chiffres arabes, tous de la même couleur unie, clairement lisibles et d'une typographie disponible dans le commerce, offrant une lisibilité identique ou meilleure qu'Helvetica. La couleur des numéros doit contraster avec celle du dossard.

## IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Voir la règle 77.

### G1 BATEAUX DE CLASSE WORLD SAILING

#### G1.1 Identification

Chaque bateau d'une classe World Sailing doit arborer dans sa grand-voile et, comme prévu dans les règles G1.3(d) et G1.3(e) pour les lettres et les numéros uniquement, dans son spinnaker et sa voile d'avant :

- (a) l'emblème représentant sa classe ;
- (b) dans toutes les épreuves internationales, sauf quand les bateaux sont fournis à tous les concurrents, les lettres de nationalité indiquant son autorité nationale conformément au tableau ci-dessous. Pour les besoins de cette règle, les épreuves internationales sont les épreuves World Sailing, les championnats du monde et continentaux et les épreuves décrites comme internationales dans leur avis de course et leurs instructions de course ; et
- (c) un numéro de voile de quatre chiffres maximum attribué par son autorité nationale ou, quand cela est ainsi prescrit par les règles de classe, par l'association de classe. La limitation des quatre chiffres ne s'applique pas aux classes dont l'adhésion à World Sailing ou la reconnaissance par World Sailing est antérieure au 1<sup>er</sup> avril 1997. Si cela est autorisé par les règles de classe, l'autorité émettrice compétente peut également attribuer à un propriétaire un numéro de voile personnel qui peut être utilisé pour tous ses bateaux dans cette classe.

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

*Note : une version mise à jour du tableau ci-dessous est disponible sur le site de World Sailing*

#### LETTRES DE NATIONALITÉ DANS LES VOILES

Autorité nationale	Lettres	Autorité nationale	Lettres
Algérie	ALG	Bahrein	BRN
Afrique du Sud	RSA	Barbade	BAR
Allemagne	GER	Belgique	BEL
Andorre	AND	Belize	BIZ
Angola	ANG	Bermudes	BER
Antigua	ANT	Biélorussie	BLR
Antilles néerlandaises	AHO	Bésil	BRA
Arabie Saoudite	KSA	Bulgarie	BUL
Argentine	ARG	Canada	CAN
Arménie	ARM	Chili	CHI
Aruba	ARU	Chypre	CYP
Australie	AUS	Colombie	COL
Autriche	AUT	Corée, RDP	PRK
Azerbaïdjan	AZE	Corée, République de	KOR
Bahamas	BAH	Croatie	CRO

## ANNEXE G / IDENTIFICATION SUR LES VOILES

<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>
Cuba	CUB	Liban	LIB
Danemark	DEN	Libye	LBA
Djibouti	DJI	Liechtenstein	LIE
Égypte	EGY	Lituanie	LTU
Émirats arabes unis	UAE	Luxembourg	LUX
Équateur	ECU	Macédoine (ARY)	MKD
Espagne	ESP	Madagascar	MAD
Estonie	EST	Malaisie	MAS
États-Unis d'Amérique	USA	Malte	MLT
Fidji	FIJ	Maroc	MAR
Finlande	FIN	Mexique	MEX
France	FRA	Moldavie	MDA
Géorgie	GEO	Monaco	MON
Grande-Bretagne	GBR	Monténégro	MNE
Grèce	GRE	Mozambique	MOZ
Grenade	GRN	Myanmar	MYA
Guam	GUM	Namibie	NAM
Guatemala	GUA	Nicaragua	NCA
Hong Kong	HKG	Nigéria	NGR
Hongrie	HUN	Norvège	NOR
Iles Caïman	CAY	Nouvelle Zélande	NZL
Iles Cook	COK	Oman	OMA
Ile Maurice	MRI	Ouganda	UGA
Iles Vierges américaines	ISV	Pakistan	PAK
Iles Vierges britanniques	IVB	Palestine	PLE
Inde	IND	Panama	PAN
Indonésie	INA	Papouasie-Nouvelle-Guinée	PNG
Irlande	IRL	Paraguay	PAR
Irak	IRQ	Pays-Bas	NED
Islande	ISL	Pérou	PER
Israël	ISR	Philippines	PHI
Italie	ITA	Pologne	POL
Jamaïque	JAM	Porto Rico	PUR
Japon	JPN	Portugal	POR
Kazakhstan	KAZ	Qatar	QAT
Kenya	KEN	R.P. de Chine	CHN
Kosovo	KOS	République dominicaine	DOM
Koweït	KUW	République slovaque	SVK
Kirghizstan	KGZ	République tchèque	CZE
Lettonie	LAT	Roumanie	ROU

## ANNEXE G / IDENTIFICATION SUR LES VOILES

<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>
Russie	RUS	Suisse	SUI
Saint-Marin	SMR	Tahiti	TAH
Sainte-Lucie	LCA	Taipei chinois	TPE
St Vincent & Grenadines	VIN	Tanzanie	TAN
Salvador	ESA	Thaïlande	THA
Samoa	SAM	Trinité-et-Tobago	TTO
Samoa américaines	ASA	Tunisie	TUN
Sénégal	SEN	Turquie	TUR
Serbie	SRB	Ukraine	UKR
Seychelles	SEY	Uruguay	URU
Singapour	SIN	Vanuatu	VAN
Slovénie	SLO	Venezuela	VEN
Soudan	SUD	Vietnam	VIE
Sri Lanka	SRI	Zimbabwe	ZIM
Suède	SWE		

### G1.2 Spécifications

- Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être en lettres capitales et chiffres arabes, clairement lisibles et de la même couleur. Les typographies disponibles dans le commerce offrant une lisibilité équivalente ou meilleure qu'Helvetica sont acceptables.
- La hauteur des caractères et l'espace entre des caractères adjacents sur le même côté et sur les côtés opposés de la voile doivent être en rapport avec 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 Positionnement

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

- Sauf tel que spécifié dans les règles G1.3(d) et G1.3(e), l'emblème de classe, les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être, si possible, entièrement au-dessus d'un arc dont le centre est le point de drisse et dont le rayon est égal à 60 % de la longueur de la chute. Ils doivent être placés à des hauteurs différentes de chaque côté de la voile, ceux du côté tribord étant au-dessus.

## ANNEXE G / IDENTIFICATION SUR LES VOILES

- (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 placés entièrement au-dessous d'un arc dont le centre est le point de drisse et dont le rayon est égal à 40 % de la médiane de la bordure et, si possible, entièrement au-dessus d'un arc dont le rayon est égal à 60 % de la médiane de la bordure.
- (e) Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être placés des deux côtés d'une voile d'avant dont le point d'écoute peut venir en arrière du mât à 30 % ou plus de la longueur de la bordure de la grand-voile. Ils doivent être placés entièrement au-dessous d'un arc dont le centre est le point de drisse et dont le rayon est égal à la moitié de la longueur du guindant et, si possible, entièrement au-dessus d'un arc dont le rayon est égal à 75 % de la longueur du guindant.

### G2 AUTRES BATEAUX

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

### G3 BATEAUX LOUÉS OU PRÊTÉS

Quand cela est indiqué 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 World Sailing peuvent modifier les règles de cette annexe, à condition que les modifications aient été préalablement approuvées par World Sailing.

## PESÉE DES VÊTEMENTS ET DE L'ÉQUIPEMENT

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

**H1** Les éléments des vêtements et de l'équipement devant être pesés doivent être déposés sur un râtelier. Après avoir été saturés d'eau, les éléments doivent pouvoir s'égoutter librement pendant une minute avant d'être pesés. Le râtelier doit permettre aux éléments de pendre comme sur des cintres, afin de permettre à l'eau de s'égoutter librement. Les poches qui comportent des trous de vidange ne pouvant être bouchés doivent être vides, mais les poches ou équipements pouvant retenir l'eau doivent être remplis.

**H2** Quand le poids mesuré dépasse la valeur autorisée, le concurrent peut redéposer les éléments sur le râtelier et le membre du comité technique 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 et 90.2. Dans cette annexe, le terme « course » comprend une régata ou autre série de courses.

Il convient de veiller à l'absence de conflit entre une règle de l'avis de course et une règle des instructions de course.

### 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 d'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 tout ce qui suit, tout ce qui s'appliquera et qui pourrait aider les concurrents à décider de participer ou pas à l'épreuve, ou toute information dont ils auront besoin avant que les instructions de course ne soient disponibles :

- (1) les modifications aux règles de course autorisées par la règle 86, en mentionnant spécifiquement chaque règle et en précisant la modification (de plus, si la règle 86.2 s'applique, inclure la décision de World Sailing autorisant la modification) ;
- (2) que les bateaux seront tenus d'arborer la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (voir la règle 80 et la Réglementation 20 de World Sailing, Code de Publicité) et toute autre information relative à la Réglementation 20 ;
- (3) toute obligation de classification à laquelle certains ou tous les concurrents doivent se conformer (voir la règle 79 et la Réglementation 22 de World Sailing, Code de Classification des concurrents) ;
- (4) pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, toute prescription nationale qui pourrait nécessiter une préparation à l'avance (voir la règle 88) ;
- (5) les procédures d'inscription ou de confirmation d'inscription, y compris les droits à verser et toute date limite ;
- (6) un formulaire d'inscription, devant 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 les autres *règles* qui régissent cette épreuve. » ;
- (7) les horaires ou procédures d'inspection des équipements ou de jauge d'épreuve, ou les exigences de jauge ou de certificats de rating ;

## ANNEXE J / AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

- (8) l'heure et le lieu auxquels les instructions de course seront disponibles ;
- (9) les modifications aux règles de classe, comme permis selon la règle 87, en mentionnant spécifiquement chaque règle et en précisant la modification ;
- (10) les parcours à effectuer ;
- (11) l'heure après laquelle aucun signal d'avertissement ne sera fait le dernier jour de course programmé ;
- (12) la pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2, autre que la pénalité de deux tours ;
- (13) la suppression du droit d'appel, sous réserve de la règle 70.5 ;
- (14) le système de classement, s'il est différent du Système de Points a Minima de l'annexe A, inclus par référence dans les règles de classe ou dans autres *règles* régissant l'épreuve. Indiquer le nombre de courses programmées et le nombre minimal de courses devant être validées pour constituer une série ;
- (15) pour les bateaux loués ou prêtés, si la règle G3 s'applique ;
- (16) 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 d'Équipement des Voiliers*, dans la mesure où elles s'appliquent) ;
- (3) le programme des courses, les classes admises à courir et l'heure des signaux d'avertissement pour chaque classe ;
- (4) le(s) parcours à effectuer, ou une liste des *marques* parmi lesquelles le parcours sera établi, et, si nécessaire, comment les parcours seront signalés ;
- (5) les descriptions des *marques*, y compris les *marques* de départ et d'arrivée, en indiquant l'ordre dans lequel les *marques* doivent être passées et le côté duquel chacune doit être laissée, et en identifiant toutes les *marques* à contourner (voir la règle 28.2) ;
- (6) les descriptions des lignes de départ et d'arrivée, des pavillons de classe et de tous signaux particuliers utilisés ;
- (7) le temps limite pour *finir*, s'il y en a un ;
- (8) le système de handicap ou de rating utilisé, s'il y en a un, et les classes auxquelles il s'appliquera ;
- (9) sauf si indiqué dans l'avis de course, le système de classement, si différent du Système de Points a Minima de l'annexe A, inclus par référence dans les règles de classe ou autres *règles* régissant l'épreuve, ou indiqué en totalité. Indiquer le nombre de courses programmées et le nombre minimal de courses devant être validées pour constituer une série ;
- (10) sauf si indiqué dans l'avis de course, l'(les)emplacement(s) du(des) tableau(x) officiel(s) d'information ou l'adresse du tableau d'information en ligne.

## ANNEXE J / AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

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

- (1) que les bateaux seront tenus d'arborer la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (voir la règle 80 et la Réglementation 20 de World Sailing, Code de Publicité) et toute autre information relative à la Réglementation 20 ;
- (2) le remplacement des règles du chapitre 2 par les règles de priorité du *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer* ou autres règles gouvernementales de priorité, l'(les) heure(s) ou le(s) lieu(x) où elles s'appliqueront, et tous signaux nocturnes devant être utilisés par le comité de course ;
- (3) les modifications aux règles de course autorisées par la règle 86, en mentionnant spécifiquement chaque règle et en indiquant la modification (de plus, si la règle 86.2 s'applique, inclure la décision de World Sailing autorisant la modification) ;
- (4) les modifications aux prescriptions nationales (voir la règle 88.2) ;
- (5) les prescriptions qui s'appliqueront si les bateaux *en course* passeront dans les eaux de plusieurs autorités nationales et quand elles s'appliqueront (voir la règle 88.1) ;
- (6) lorsqu'approprié, pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, une copie en anglais des prescriptions nationales qui s'appliqueront ;
- (7) les modifications aux règles de classe, telles qu'autorisées selon la règle 87, en mentionnant spécifiquement chaque règle et en indiquant la modification ;
- (8) les restrictions contrôlant les modifications apportées aux bateaux quand ils sont fournis par l'autorité organisatrice ;
- (9) sauf si inclus dans l'avis de course, les horaires ou procédures de l'inspection de l'équipement ou de la jauge d'épreuve ;
- (10) la procédure de modification des instructions de course ;
- (11) la procédure pour donner, sur l'eau, des modifications orales aux instructions de course (voir la règle 90.2(c)) ;
- (12) les exigences de sécurité, comme les exigences et les signaux concernant les équipements individuels de flottabilité, le pointage sur la zone de départ et les élargements à terre au départ et au retour ;
- (13) les exigences de déclaration ;
- (14) les signaux faits à terre et l'emplacement 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 désignée par le comité de course comme étant un *obstacle* (voir la définition *Obstacle*) ;
- (18) l'heure après laquelle aucun signal d'avertissement ne sera fait le dernier jour de course programmé ;
- (19) le temps limite pour *finir*, s'il y en a un, pour le premier bateau et le temps limite pour *finir*, s'il y en a un, pour les autres bateaux ;
- (20) les allégeances de temps ;

## ANNEXE J / AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

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

## GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

*Ce guide propose un avis de course conçu à l'origine pour les régates de championnats importants pour une ou plusieurs classes. Il sera donc particulièrement utile pour les championnats du monde, continentaux et nationaux et autres épreuves d'égale importance. Il peut être téléchargé sur le site Internet de la FFVoile ([www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org)) et de World Sailing ([www.sailing.org](http://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 World Sailing, dont l'introduction contient des principes s'appliquant également à un avis de course.*

*Les références aux règles dans l'avis de course utilisent RCV, AC et IC pour signaler la source de cette règle. « RCV x » est une règle des Règles de Course à la Voile. « AC x » est une règle de l'avis de course, et « IC x » une règle des instructions de course.*

*Pour utiliser ce guide, relisez 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.*

*Il convient de veiller à l'absence de conflit entre une règle de l'avis de course et une règle des instructions de course.*

*Si l'avis de course est mis à disposition en version électronique, des exemplaires imprimés doivent pouvoir être fournis sur demande.*

*Les éléments énumérés ci-dessous, quand ils sont applicables, doivent être distribués avec l'avis de course mais ne doivent 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 les 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, lorsqu'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 shipchangers.*
- 9** *La possibilité de location ou de prêt de bateaux et si la règle G3 s'appliquera.*

## ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Sur des lignes séparées, insérez le nom complet de la régate, les dates incluant le contrôle de l'équipement, la jauge d'épreuve 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.

---

---

---

---

### AVIS DE COURSE

La mention « [DP] » dans une règle de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

#### 1 RÈGLES

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

Utilisez la première phrase lorsqu'approprié. Insérez le nom. Listez par numéro et titre les prescriptions qui ne s'appliqueront pas. (voir la RCV 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 nécessiter une préparation à l'avance sont énoncées en totalité ci-dessous.]

(OU)

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

**1.2** Aucune prescription nationale ne s'appliquera.

## ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

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

**1.3\*** \_\_\_\_\_ s'appliqueront.

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

**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.

**(OU)**

Voir la RCV 86. Insérez ici soit le(s) numéro(s) de règle et énoncez la modification, soit, si vous n'utilisez pas cet article, faites de même dans chaque article qui modifie une règle de course.

**1.4** La(les) règle(s) de course \_\_\_\_\_ sera (seront) modifiée(s) comme suit : \_\_\_\_\_.

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.

**1.5** Selon la RCV 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.

Utilisez uniquement si l'annexe S, Instructions de Course types, sera utilisée. Insérez l'emplacement.

**1.7** Les instructions de course seront les instructions de l'annexe S des RCV, Instructions de Course types, et les instructions de course supplémentaires qui seront affichées sur le tableau officiel d'information, situé \_\_\_\_\_.

## 2 PUBLICITÉ

Voir la Réglementation 20 de World Sailing, Code de Publicité. Incluez d'autres informations applicables liées à la Réglementation 20.

**2.1** La publicité des concurrents sera restreinte de la façon suivante : \_\_\_\_\_.

## ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Voir la Réglementation  
20.4 de World Sailing.

- 2.2** Les bateaux [doivent] [peuvent être tenus d'] arborer la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice. Si cette règle est enfreinte, la Réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique. [DP]

### 3\* ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION

Insérez la (les) classe(s).

- 3.1** La régata est ouverte à tous les bateaux de la (des) classe(s) \_\_\_\_.  
(OU)

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

- 3.1** La régata est ouverte à tous les bateaux de la (des) classe(s) \_\_\_\_\_ qui \_\_\_\_\_.

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

- 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 \_\_\_\_\_.

Insérez toutes conditions.

- 3.3** Les inscriptions hors délai seront acceptées sous les conditions suivantes : \_\_\_\_\_.

Insérez toutes restrictions.

- 3.4** Les restrictions suivantes sur le nombre de bateaux s'appliquent : \_\_\_\_\_

### 4 CLASSIFICATION

Insérez toutes exigences.

- 4.1** Les exigences de classification suivantes s'appliqueront (voir la RCV 79) : \_\_\_\_\_.

### 5 DROITS À 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 :  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

### 6 SÉRIES QUALIFICATIVES ET FINALES

À 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, dates et heures.

#### 7.2 Contrôle de l'équipement et jauge d'épreuve :

Jour et date \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

Modifiez comme souhaité 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 \_\_\_\_\_.

Utilisez s'il peut s'avérer utile que les concurrents connaissent cette l'heure avant l'épreuve. Insérez l'heure.

#### 7.6 Le dernier jour de course programmé, aucun signal d'avertissement ne sera fait après \_\_\_\_\_.

## ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

### 8 JAUGE

**8.1** Chaque bateau doit présenter un certificat valide [de jauge] [de rating].

(OU)

*Listez l'équipement avec les références appropriées aux règles de classe.*

**8.1** Chaque bateau doit présenter un certificat valide [de jauge] [de rating]. De plus, l'équipement suivant [peut être] [sera] contrôlé ou jaugé : \_\_\_\_\_.

*Insérez la(les) heure(s).*

**8.2** Un bateau doit respecter la RCV 78.1 à \_\_\_\_\_.

### 9 INSTRUCTIONS DE COURSE

*Insérez la date, l'heure et le lieu.*

Les instructions de course seront disponibles après le \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_.

### 10 LIEU

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

**10.1** L'annexe \_\_\_\_\_ indique la localisation du port de la régata.

*Insérez un numéro ou une lettre. Fournissez une carte imprimée ou un schéma.*

**10.2** L'annexe \_\_\_\_\_ indique la localisation des zones de course.

### 11 LES PARCOURS

*Insérez la description.*

Les parcours à effectuer seront les suivants : \_\_\_\_\_.

(OU)

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

Les schémas dans l'annexe \_\_\_\_\_ décrivent 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 \_\_\_\_\_].

## ANNEXE K / GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

### 12 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

*Incluez le paragraphe 12.1 seulement quand la pénalité de deux tours ne sera pas utilisée. Insérez le nombre de places ou décrivez les pénalités.*

**12.1** Le système de pénalité en points, RCV 44.3, s'appliquera. La pénalité sera de \_\_\_\_\_ places.

**(OU)**

**12.1** Les pénalités sont les suivantes : \_\_\_\_\_.

*Insérez la(les) classe(s).*

**12.2** Pour la(les) classe(s) \_\_\_\_\_, la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.

*Incluez uniquement si le jury est un jury international ou si une autre disposition de la RCV 70.5 s'applique.*

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

### 13 CLASSEMENT

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

**13.1** Le système de classement est le suivant : \_\_\_\_\_.

*Insérez le nombre.*

**13.2** \_\_\_\_\_ courses doivent être validées pour constituer une série.

*Insérez les nombres.*

**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

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

Les bateaux accompagnateurs seront identifiés par \_\_\_\_\_. [DP]

### 15 PLACE AU PORT

Les bateaux doivent rester à la place qui leur a été attribuée pendant qu'ils sont dans le [parking à bateau] [port]. [DP]

### 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. [DP]

### 17 ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES DE PROTECTION SOUS-MARINES

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

### 18 COMMUNICATION RADIO

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

Sauf en cas d'urgence, un bateau qui est en course ne doit ni émettre ni recevoir de données vocales ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux. [DP]

### 19 PRIX

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

Des prix seront distribués comme suit : \_\_\_\_\_.

### 20 DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ

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

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques. Voir la RCV 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.

### 21 ASSURANCE

*Insérez le montant et la devise.*

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

### 22 INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

*Insérez les informations nécessaires.*

Pour toute information complémentaire veuillez contacter \_\_\_\_\_.

## 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 arbitres doivent donc être attentifs en faisant leurs choix.*

*Une version détaillée de ce guide, l'Annexe LE, est disponible sur le site Internet de World Sailing ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)) et de la FFVoile ([www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org)). Elle contient des dispositions applicables aux compétitions multi séries les plus importantes et les plus compliquées, ainsi que des variantes de plusieurs instructions de course recommandées dans cette annexe. Elle sera modifiée périodiquement, pour refléter les innovations des techniques de direction des courses à mesure de leur développement, et peut 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 World Sailing et de la FFVoile.*

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

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

*Les références aux règles dans les instructions de course utilisent RCV, IC et AC pour identifier la source de la règle. « RCV x » est une règle des Règles de Course à la Voile. « IC x » est une règle des instructions de course et « AC x » une règle de l'avis de course.*

*Pour utiliser ce guide, relisez 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 dans la marge de gauche pour remplir les espaces signalés par un trait (\_\_\_\_\_) et choisissez la formulation désirée si un choix ou une option est indiqué entre crochets ([...]).*

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

*Il convient de veiller à l'absence de conflit entre une règle de l'avis de course et une règle des instructions de course.*

*Si les instructions de course sont mises à disposition en version électronique, des exemplaires imprimés doivent être fournis sur demande.*

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

---

---

---

---

### INSTRUCTIONS DE COURSE

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

#### 1 RÈGLES

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

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

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

(OU)

## ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

*À utiliser lorsqu'approprié, mais uniquement si l'autorité nationale du lieu de l'épreuve n'a pas adopté de prescription à la RCV 88.*

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

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

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

*Insérez le(s) lieu(x). Si les avis sont disponibles en ligne, indiquez comment et où les trouver.*

**1.2** Aucune prescription nationale ne s'appliquera.

**1.3\*** \_\_\_\_\_ s'appliqueront.

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

**1.5** Selon la RCV 87, la(les) règle(s) \_\_\_\_\_ des règles de la classe \_\_\_\_\_ [ne s'appliqueront pas] [est(ont) modifiée(s) comme suit : \_\_\_\_\_].

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

### **2\*** AVIS AUX CONCURRENTS

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

### 3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

*Changez les heures si elles sont différentes.*

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 À TERRE

*Insérez le lieu.*

**4.1** Les signaux faits à terre seront envoyés \_\_\_\_\_.

*Insérez le nombre de minutes.*

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

(OU)

*Insérez le nombre de minutes.*

**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. [Il est demandé aux bateaux de ne pas quitter le port avant l'envoi de ce signal.] [Les bateaux ne doivent pas quitter le port avant l'envoi de ce signal] ». [DP]

### 5 PROGRAMME DES COURSES

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

**5.1\*** Dates des courses :

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)

*Insérez les classes et les nombres.*

**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 conformément à l'IC 3.

## ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Insérez l'heure.

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

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

Insérez l'heure.

**5.5** Le dernier jour de course programmé, aucun signal d'avertissement ne sera fait après \_\_\_\_\_.

### 6\* PAVILLONS DE CLASSE

Insérez les classes et les noms ou descriptions des pavillons.

Les pavillons de classe seront :

Classe	Pavillon
_____	_____
_____	_____

### 7 ZONES DE COURSE

Insérez un numéro ou une lettre.

L'annexe \_\_\_\_\_ indique la localisation des zones de course.

### 8 LES PARCOURS

Insérez un numéro ou une lettre.

Une méthode pour illustrer les différents parcours est donnée dans l'addenda A. Insérez la longueur du parcours si besoin.

**8.1\*** Les schémas dans l'annexe \_\_\_\_\_ illustrent 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 au 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 RCV 32.

Incluez uniquement quand le changement de position des marques est irréalisable.

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

**9** **MARQUES**

*Changez les numéros des marques selon les besoins et insérez les descriptions 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 \_\_\_\_\_.

(OU)

*Insérez le numéro ou la lettre utilisé à l'IC 8.1.*

**9.1\*** Les marques sont décrites en Annexe \_\_\_\_\_.

*À 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, comme prévu dans l'IC 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'IC 11.2 décrira la ligne de départ et l'IC 13 la ligne d'arrivée.*

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

*Insérez si l'IC 12.2 est incluse.*

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

*Décrivez chaque zone par sa localisation et par tout détail visuel qui permette de la reconnaître facilement.*

**10** **ZONES QUI SONT DES OBSTACLES**

Les zones suivantes sont considérées comme des obstacles :  
\_\_\_\_\_.

### 11 LE DÉPART

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

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

(OU)

*Décrivez tout système de départ différent de ce qui est prévu dans la RCV 26.*

**11.1** Les départs des courses seront donnés comme suit : \_\_\_\_\_.  
Ceci modifie la RCV 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 le côté parcours de la marque de départ située à l'extrémité bâbord.

(OU)

*Insérez la description.*

**11.2\*** La ligne de départ sera \_\_\_\_\_.

**11.3** Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ pendant la séquence de départ des autres courses. [DP]

*Insérez le nombre de minutes.*

**11.4** Un bateau qui ne prend pas le départ dans les \_\_\_\_\_ minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction. Ceci modifie les RCV A4 et A5.

*Insérez le numéro de canal.*

**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 pendant 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 \_\_\_\_\_. Le manquement à faire la transmission ou à la faire au bon moment ne constituera pas un motif de demande de réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

### 12 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

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

(OU)

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

**12.2** Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant la marque à bâbord et le bateau du comité de course à tribord. Ceci modifie la RCV 28.

### 13 L'ARRIVÉE

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

(OU)

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

(OU)

**13.1\*** La ligne d'arrivée sera : \_\_\_\_\_.

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

### 14 SYSTÈME DE PÉNALITÉ

**14.1** Le Système de Pénalité en Points, RCV 44.3, s'appliquera. La pénalité sera de \_\_\_\_\_ places.

(OU)

**14.1** Les pénalités sont les suivantes : \_\_\_\_\_.

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

*Insérez la description.*

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

## ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Insérez la(les) classe(s).

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

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

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

Recommandé uniquement dans les épreuves pour les jeunes.

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

### 15 TEMPS LIMITES ET TEMPS CIBLE

Insérez les classes et les temps. Enlevez le temps limite pour la marque 1 et le temps cible 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 respecter le temps cible ne constituera pas motif à réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

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

**15.2** Les bateaux ne finissant pas dans un délai de \_\_\_\_\_ après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF sans instruction. Ceci modifie les RCV 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 ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour-là, selon ce qui est le plus tard.

## ANNEXE L / GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

*Changez l'heure d'affichage si différente. Insérez l'emplacement de la salle du jury et, si cela s'applique, l'heure de la première instruction.*

**16.3** Des avis seront affichés au plus tard 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 la salle du jury, située \_\_\_\_\_, et commenceront à [le temps affiché] \_\_\_\_\_.

**16.4** Les avis des réclamations du comité de course, du comité technique ou du jury seront affichés pour informer les bateaux selon la RCV 61.1(b).

**16.5** Une liste des bateaux qui, selon l'IC 14.3, ont été pénalisés pour avoir enfreint la RCV 42 sera affichée.

**16.6** Les infractions aux IC 11.3, 18, 21, 23, 25, 26 et 27 ne seront pas motif à réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

**16.7** Le dernier jour de course programmé, une demande de réparation basée sur une décision du jury devra être déposée au plus tard 30 minutes après l'affichage de la décision. Ceci modifie la RCV 62.2.

*Incluez uniquement si la RCV 70.5 s'applique.*

**16.8** Les décisions du [jury] [jury international] seront sans appel comme prévu dans la RCV 70.5.

### 17 CLASSEMENT

*Incluez uniquement si le Système de Points a Minima de l'annexe A ne sera pas 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 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 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 : \_\_\_\_\_ [DP]

**18.2** Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible. [DP]

### 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]. [DP]

**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. [DP]

### 20 CONTRÔLES D'ÉQUIPEMENT ET DE JAUGE

*Insérez le(s) heure(s)*

Sur l'eau, un membre du comité de course ou du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé. À terre, l'équipement peut être contrôlé ou jaugé à des périodes spécifiées dans les règles de classe, l'avis de course, et à l'(aux) horaire(s) suivant(s) : \_\_\_\_\_

### 21 PUBLICITÉ DE L'ÉPREUVE

*Voir la Réglementation 20.4 de World Sailing. Insérez l'information nécessaire sur la façon d'arborer le matériel publicitaire de l'épreuve.*

Les bateaux doivent arborer la publicité de l'épreuve fournie par l'autorité organisatrice comme suit : \_\_\_\_\_. Si cette règle est enfreinte, la Réglementation 20.9.2 de World Sailing s'applique. [DP]

### 22 BATEAUX OFFICIELS

*Insérez les descriptions. Lorsqu'approprié, utilisez des marquages d'identification différents selon les différents rôles des bateaux.*

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit : \_\_\_\_\_

### 23 BATEAUX ACCOMPAGNEURS

**23.1** Les directeurs d'équipe, entraîneurs et autres accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation. [DP]

**23.2** Les bateaux accompagnateurs doivent être identifiés par \_\_\_\_\_. [DP]

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

### 24 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Les débris peuvent être placés à bord des bateaux accompagnateurs ou officiels.

### 25 LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

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

### 26 ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES DE PROTECTION SOUS-MARINES

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

### 27 COMMUNICATION RADIO

Sauf en cas d'urgence, un bateau qui est en course ne doit ni émettre ni recevoir d'appels vocaux ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux. [DP]

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

### 28 PRIX

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

Des prix seront distribués comme suit : \_\_\_\_\_.

### 29 DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ

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

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques. Voir la RCV 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.

### 30 ASSURANCE

*Insérez le montant et la devise.*

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

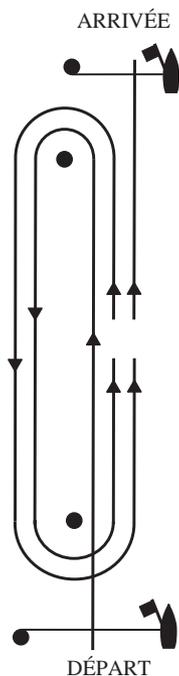
### ADDENDA **A**

#### ILLUSTRATION DU PARCOURS

Quelques schémas de formes de parcours sont indiqués ici. Le sillage du bateau est représenté par une ligne discontinue afin que chaque schéma puisse décrire des parcours avec différents nombres de tours. 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

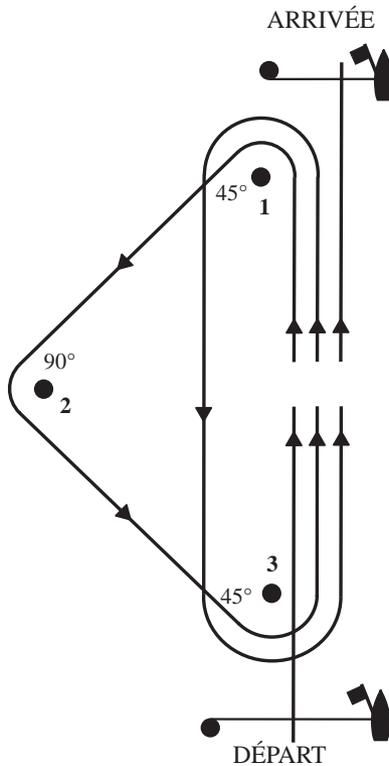


Les options pour ce parcours sont les suivantes

- (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



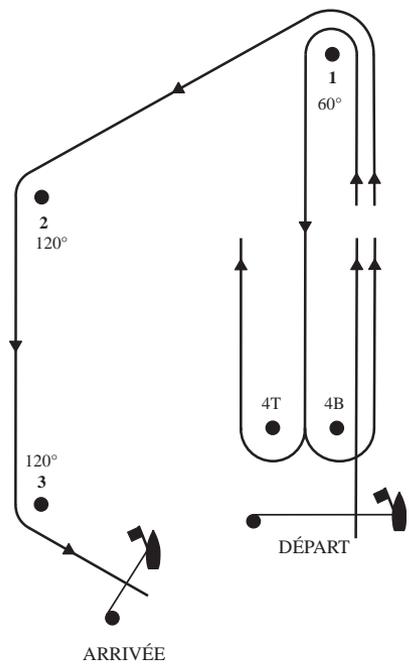
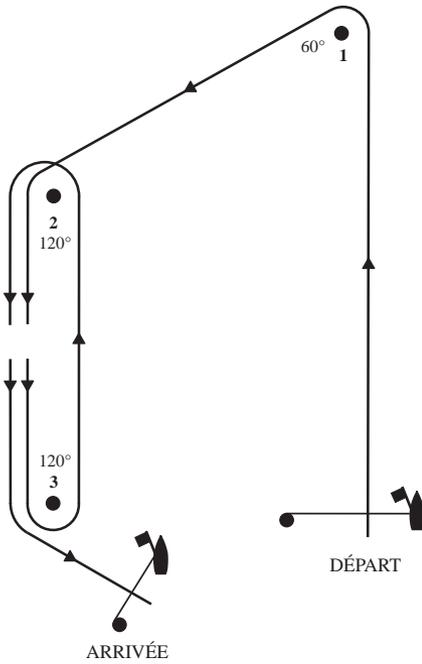
*Les options pour ce parcours sont les suivantes*

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

Assurez-vous de spécifier l'angle intérieur de chaque bord de largue.

### ADDENDA **B**

#### BATEAUX FOURNIS PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

*L'instruction de course suivante est recommandée quand tous les bateaux seront fournis par l'autorité organisatrice. Elle peut être modifiée pour s'adapter aux circonstances. Quand elle est utilisée, elle doit être insérée après l'IC 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, à l'exception de ce qui suit
- (a) un compas peut être attaché ou scotché à la coque ou aux espars ;
  - (b) des girouettes, y compris des fils ou des brins de laine, peuvent être attachées ou scotchées n'importe où sur le bateau ;
  - (c) les coques, dérives et gouvernails peuvent être nettoyés, mais uniquement à l'eau ;
  - (d) du ruban adhésif peut être utilisé n'importe où au-dessus de la ligne de flottaison ; et
  - (e) tout accastillage ou équipement prévu pour être réglé peut l'être, à condition que les règles de classe soient respectées.
- 4.2** Tout l'équipement fourni avec le bateau pour la navigation doit être dans le bateau quand 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 courues en infraction avec l'instruction.
- 4.4** Les concurrents doivent déclarer 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 une infraction à cette instruction sera la disqualification à la course la plus récemment courue, sauf si le jury est convaincu du fait que le concurrent a fait un effort certain pour s'y conformer.
- 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 doit accorder une attention égale à tous les témoignages ; doit admettre qu'un témoignage honnête peut varier, et même être contradictoire en raison d'observations ou de souvenirs différents ; doit résoudre ces différences du mieux qu'il peut ; doit reconnaître qu'aucun bateau ou concurrent n'est coupable tant qu'une infraction à une *règle* n'a pas été établie à la satisfaction du jury ; et doit garder un esprit ouvert jusqu'à ce que tous les témoignages aient été entendus pour décider si un bateau ou un concurrent a enfreint une *règle*.

### M1 PRÉLIMINAIRES (pouvant être assurées par le secrétariat de course)

- Recevez la *réclamation* ou la demande de réparation.
- Notez sur le formulaire l'heure à laquelle la *réclamation* ou la demande est déposée et l'heure limite des réclamations.
- Informez chaque *partie*, et le comité de course quand cela est nécessaire, du lieu et de l'heure de l'instruction.

### M2 AVANT L'INSTRUCTION

#### M2.1 Assurez-vous que

- chaque *partie* a une copie de la *réclamation* ou de la demande de réparation ou qu'elle a la possibilité de la lire, et qu'elle a eu un délai raisonnable pour se préparer pour l'instruction.
- 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 procéder selon la règle 63.3(b).
- les représentants des bateaux étaient à bord dans les cas 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* concernant les règles de classe, procurez-vous les règles de classe en vigueur et identifiez l'autorité responsable de leur interprétation (règle 64.3(b)).

**M2.2** Déterminez si des membres du jury ont vu l'incident. Si tel est le cas, demandez à chacun d'eux de déclarer ce fait en présence des *parties* (règle 63.6).

#### M2.3 Évaluez les *conflits d'intérêts*.

- Assurez-vous que tous les membres du jury déclarent tout *conflit d'intérêts* éventuel. Lors des épreuves majeures, cela sera souvent fait par une déclaration écrite officielle, avant le début de l'épreuve, et qui sera conservée dans les archives du jury.

## ANNEXE M / RECOMMANDATIONS AUX JURYS

- Au début de chaque instruction, assurez-vous que les *parties* ont connaissance de tout *conflit d'intérêts* des membres du jury. Demandez aux *parties* si elles approuvent les membres. Si une *partie* ne fait pas objection aussitôt que possible après qu'un *conflit d'intérêts* a été signalé, le jury peut le considérer comme un accord à poursuivre l'instruction et doit le consigner.
- Si une *partie* réfute un membre, le reste des membres du jury doit évaluer si le *conflit d'intérêts* est significatif. L'évaluation prendra en compte le niveau de l'épreuve, le niveau du conflit et la perception d'équité. Il peut être acceptable de répartir les conflits entre les membres du jury. Des conseils sont consultables sur le site Internet de World Sailing. Consignez la décision et les raisons de cette décision.
- En cas de doute, il peut être préférable de poursuivre avec un jury plus restreint. Excepté pour les instructions selon la règle 69, il n'y a pas de nombre minimal de membres pour le jury.
- Quand une demande de réparation est faite selon la règle 62.1(a) et qu'elle est basée sur une omission ou action inadéquate d'une entité autre que le jury, un membre de cette entité ne doit pas être membre du jury.

### M3 L'INSTRUCTION

**M3.1** Vérifiez la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation.

- Le contenu est-il adéquat (règle 61.2 ou 62) ?
- A-t-elle été déposée dans les temps ? Sinon, existe-t-il une bonne raison de prolonger le temps limite (règle 61.3 ou 62.2) ?
- Quand cela est exigé, le réclamant était-il impliqué ou témoin de l'incident (règle 60.1(a)) ?
- Si nécessaire, « Proteste » a-t-il été hélé et, si requis, un pavillon rouge correctement arboré (règle 61.1(a)) ?
- Quand le pavillon ou l'appel à la voix n'était pas nécessaire, le réclamé a-t-il été informé ?
- Décidez si la *réclamation* ou la demande de réparation est recevable (règle 63.5).
- Une fois la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation décidée, ne laissez pas le sujet être abordé à nouveau sauf si une preuve réellement nouvelle est présentée.

**M3.2** Recevez les dépositions (règle 63.6).

- Demandez au réclamant puis au réclamé de donner leurs versions des faits. Puis autorisez-les à se questionner l'un l'autre. S'il s'agit d'une réparation, demandez à la *partie* de formuler la demande.
- Invitez les membres du jury à poser des questions.
- Assurez-vous de savoir quels faits chaque *partie* allègue avant d'appeler un quelconque témoin. Leurs versions peuvent être différentes.
- Autorisez quiconque, y compris l'équipier d'un bateau, à témoigner. C'est normalement à la *partie* de décider quel témoin convoquer, bien que le jury puisse également appeler des témoins (règle 63.6). À la question « Souhaiteriez-vous entendre X ? » posée par une *partie*, la meilleure réponse est « C'est vous qui choisissez ».

## ANNEXE M / RECOMMANDATIONS AUX JURYS

- Appelez les témoins de chaque *partie* (et ceux du jury s'il y en a) un par un. Limitez les *parties* au questionnement du(des) témoin(s) (elles peuvent s'égarer dans des considérations générales).
- Invitez le réclamé à questionner d'abord le témoin du réclamant (et vice versa). Cela évite au réclamant d'orienter son témoin dès le début.
- Autorisez les membres du jury qui ont vu l'incident à apporter leur témoignage (règle 63.6), mais seulement en présence des *parties*. Les membres qui témoignent peuvent être questionnés et doivent faire attention à relater tout ce qu'ils savent sur l'incident susceptible d'affecter la décision, et ils peuvent rester au sein du jury (règle 63.3(a)).
- Essayez d'empêcher les questions orientées ou les témoignages par oui-dire, mais si cela n'est pas possible, ne tenez pas compte de la déposition ainsi reçue.
- Acceptez une déposition écrite d'un témoin, qui n'est pas disponible pour être questionné uniquement si toutes les *parties* sont d'accord. Ce faisant, elles renoncent à leur droit de questionner ce témoin (règle 63.6).
- Demandez à un membre du jury de prendre des notes sur les dépositions, en particulier les temps, les distances, les vitesses, etc.
- Invitez d'abord le réclamant puis le réclamé à faire une déposition finale de leur cas, en particulier à propos de toute application ou interprétation des *règles*.

### M3.3 Établissez les faits (règle 63.6).

- Rédigez les faits, levez les doutes d'une façon ou d'une autre.
- Rappelez les *parties* pour des questions supplémentaires si nécessaire.
- Lorsqu'approprié, faites un croquis de l'incident en utilisant les faits que vous avez établis.

### M3.4 Décidez de la *réclamation* ou de la demande de réparation (règle 64).

- Fondez la décision sur les faits établis (si vous ne le pouvez pas, établissez davantage de faits).
- Pour les cas de réparation, assurez-vous qu'aucune information supplémentaire n'est nécessaire de la part des bateaux qui seront affectés par la décision.

### M3.5 Informez les *parties* (règle 65).

- Rappelez les *parties* et lisez-leur 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.
- Donnez à chaque *partie* qui le demande une copie de la décision. Classez la *réclamation* ou la demande de réparation dans les archives du jury.

## M4 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION (règle 66)

**M4.1** Quand une *partie* a demandé, dans le temps limite, qu'une instruction soit rouverte, entendez la *partie* ayant fait la demande, regardez toute vidéo etc., et décidez s'il y a une nouvelle preuve significative qui pourrait vous amener à modifier votre décision. Décidez si votre interprétation des *règles* peut avoir été erronée ; ayez l'esprit ouvert pour accepter l'éventualité d'une erreur de votre part. Si rien de tout ceci ne s'applique, refusez de rouvrir ; autrement, programmez une instruction.

**M4.2** Une preuve est « nouvelle »

- s'il n'était pas raisonnablement possible pour la *partie* demandant la réouverture d'avoir connaissance de cette preuve avant l'instruction initiale,
- si le jury estime qu'avant l'instruction initiale, la preuve a été activement recherchée par la *partie* demandant la réouverture, mais sans succès, ou
- si le jury apprend de quelque source que ce soit que la preuve n'était pas disponible pour les *parties* au moment de l'instruction initiale.

### M5 MAUVAISE CONDUITE (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 conduite selon les mêmes règles que celles qui régissent l'instruction d'une réclamation mais le jury doit comprendre au moins trois membres (règle 69.2(a)). La plus grande attention doit être accordée à la protection des droits du concurrent.

**M5.2** Un concurrent ou un bateau ne peut pas réclamer selon la règle 69, mais le formulaire de réclamation d'un concurrent qui tente de le faire peut être accepté en tant que rapport au jury qui peut alors décider d'ouvrir ou non une instruction.

**M5.3** À moins que World Sailing n'ait désigné une personne pour cette fonction, le jury peut désigner une personne pour présenter l'allégation. Cette personne peut être un arbitre, la personne qui a fait l'allégation ou une autre personne appropriée. Quand aucune autre personne n'est raisonnablement disponible, une personne qui a été désignée en tant que membre du jury peut présenter l'allégation.

**M5.4** Quand il est souhaitable d'ouvrir une instruction selon la règle 69 en conséquence d'un incident du chapitre 2, il est important d'instruire normalement toute *réclamation* de bateau contre bateau et de décider quel bateau, s'il y en a un, a enfreint quelle *règle* avant de procéder contre le concurrent selon la règle 69.

**M5.5** Bien qu'une action selon la règle 69 soit menée contre un concurrent, un propriétaire de bateau ou un *accompagnateur*, et non contre un bateau, un bateau peut également être pénalisé (règles 69(h)(2) et 64.4).

**M5.6** Quand un jury retient une allégation de règle 69, il devra étudier la pertinence d'un rapport soit à une autorité nationale ou à World Sailing. Des conseils sur l'opportunité d'un rapport sont consultables dans le livre des Cas de World Sailing. Quand le jury établit un rapport, il peut recommander de mener ou non une action supplémentaire.

**M5.7** Sauf si le droit d'appel est supprimé conformément à la règle 70.5, une *partie* dans une instruction de règle 69 peut faire appel de la décision du jury.

**M5.8** Des conseils supplémentaires pour les jurys au sujet de la mauvaise conduite sont disponibles sur le site internet de World Sailing.

### M6 APPELS (règle 70 et annexe R)

Quand les décisions sont soumises à appel,

- conservez les documents liés à 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 un appel doivent permettre au jury d'appel de se représenter clairement l'ensemble de l'incident ; le jury d'appel ignore tout de la situation.

### M7 PREUVE PHOTOGRAPHIQUE

Les photographies et les vidéos peuvent parfois fournir des preuves utiles, mais les jurys doivent connaître leurs limites et noter les points suivants :

- La *partie* produisant la preuve photographique est responsable de l'organisation de la projection.
- Visionnez la vidéo plusieurs fois pour en extraire une information complète.
- La perception de la profondeur d'un appareil à objectif fixe est très médiocre ; avec un téléobjectif, 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 conséquent.
- Posez 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 l'avis de course, les instructions de course ou les prescriptions nationales.

### N1 COMPOSITION, DÉSIGNATION ET ORGANISATION

- N1.1** Un jury international doit être composé de navigateurs expérimentés, ayant une excellente connaissance des règles de course et une grande expérience 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 si cela est requis (voir la règle 91(b)), ou de World Sailing selon la règle 89.2(c).
- N1.2** Le jury doit être composé d'un président, d'un vice-président si cela est souhaité, et d'autres membres pour un total d'au moins cinq personnes. La majorité doit être constituée de juges internationaux.
- 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 constituer un ou plusieurs panels constitués conformément aux règles N1.1, N1.2 et N1.3. Cela peut être fait même si le jury complet n'est pas constitué conformément à ces règles.
- (b)** Le président d'un jury peut désigner des panels d'au moins trois membres chacun, dont la 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* ne se satisfait pas de la décision d'un panel, elle a droit à une instruction par un panel constitué conformément aux règles N1.1, N1.2 et N1.3, si elle en fait la demande dans le temps limite précisé dans les instructions de course, sauf sur les faits établis.
- N1.5** Quand un jury complet ou un panel comporte moins de cinq membres, suite à une maladie ou à une urgence, et qu'aucun remplaçant qualifié n'est disponible, il reste correctement constitué s'il comprend 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** Dans le cas où il serait souhaitable que certains membres ne participent pas aux discussions et à la prise de décision d'une *réclamation* ou demande de réparation, et qu'aucun remplaçant qualifié n'est disponible, le jury ou panel reste correctement constitué s'il reste au moins trois membres et que deux d'entre eux sont des juges internationaux.
- N1.7** En exception aux règles N1.1 et N1.2, World Sailing peut dans des circonstances précises (voir la Réglementation World Sailing 25.8.13) autoriser un jury international constitué seulement de trois membres. Tous les membres doivent être des juges internationaux. Les membres doivent être de trois autorités nationales différentes (deux pour les groupes M, N, et Q). L'autorisation doit être mentionnée dans une lettre d'accord adressée à l'autorité organisatrice et dans l'avis de course et les instructions de course, et la lettre doit être affichée sur le tableau officiel d'information de l'épreuve.

## ANNEXE N / JURYS INTERNATIONAUX

**N1.8** Quand l'approbation de l'autorité nationale est requise pour la désignation d'un jury international (voir la règle 91(b)), la notification de l'accord doit être incluse dans les instructions de course ou être affichée sur le tableau officiel d'information.

**N1.9** Si le jury ou le panel agit alors qu'il n'est pas correctement constitué, ses décisions peuvent être soumises à 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 questions découlant des règles du chapitre 5. Sur demande de l'autorité organisatrice ou du comité de course, il doit les conseiller et les assister pour toute question touchant directement à 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, de certificats de jauge ou de rating ; et
- (b) s'il faut autoriser le remplacement de concurrents, de bateaux ou d'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** Les membres ne doivent pas être considérés comme ayant un *conflit d'intérêts* significatif (voir la règle 63.4) en raison de leur nationalité, de leur adhésion à un club ou pour d'autres raisons similaires. Par ailleurs, quand on étudie un *conflit d'intérêts* significatif comme requis par la règle 63.4, une attention particulière doit être accordée au fait que les décisions d'un jury international ne sont pas soumises à appel et que cela peut affecter la perception d'équité et minimiser un niveau de conflit qui est significatif. En cas de doute, l'instruction doit être menée comme autorisé par la règle N1.6.

**N3.3** Si un panel ne peut trouver d'accord sur une décision, il peut ajourner et, dans ce cas, le président doit soumettre le cas à un panel correctement constitué, avec autant de membres que possible, qui peut être le jury au complet.

### N4 MAUVAISE CONDUITE (Règle 69)

**N4.1** La Réglementation World Sailing 35, Code disciplinaire, contient des procédures qui s'appliquent à des épreuves internationales spécifiques, concernant la nomination d'une personne responsable de mener toute enquête. Ces procédures prévalent sur toute disposition conflictuelle de cette annexe.

**N4.2** Une personne doit être responsable de la présentation des allégations de mauvaise conduite selon la règle 69 auprès du panel chargé de l'instruction. Cette personne ne doit pas être membre du panel

chargé de l'instruction mais peut être membre du jury. Cette personne est dans l'obligation de révéler tout élément qui arriverait en sa possession au cours de son investigation au sujet de la personne faisant l'objet d'allégations d'infraction à la règle 69.

**N4.3** Avant une instruction, le panel chargé de l'instruction, ne doit pas, dans la mesure du possible, agir en tant qu'enquêteur d'une allégation faite selon la règle 69. Cependant, pendant l'instruction, le panel doit avoir le droit de poser toute question d'investigation qu'il considère opportune.

**N4.4** Si le panel décide d'ouvrir une instruction, tout élément présenté au panel pour lui permettre de prendre une décision doit être révélé avant le début de l'instruction à la personne faisant l'objet d'une allégation.

## PROCÉDURES SPÉCIALES POUR LA RÈGLE 42

Tout ou partie de cette annexe s'applique seulement si l'avis de course ou les instructions de course l'indiquent.

### P1 OBSERVATEURS ET PROCÉDURE

**P1.1** Le jury peut désigner des observateurs, y compris des membres du jury, pour agir conformément à la règle P1.2. Une personne ayant un *conflit d'intérêts* significatif ne doit pas être désignée en tant qu'observateur.

**P1.2** Un observateur désigné selon la règle P1.1, qui voit un bateau enfreindre la règle 42 peut le pénaliser aussitôt que 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 P1.2, sa pénalité doit être une pénalité de deux tours selon la règle 44.2. S'il ne l'effectue pas, il doit être disqualifié sans instruction.

#### P2.2 Deuxième pénalité

Quand un bateau est pénalisé pour la deuxième fois pendant la régate, il doit abandonner rapidement. S'il ne le fait pas, il doit être disqualifié sans instruction et son score ne doit pas être retiré.

#### P2.3 Troisième pénalité et pénalités suivantes

Quand un bateau est pénalisé pour la troisième fois ou plus pendant la régate, il doit abandonner rapidement. S'il le fait, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction et son score ne doit pas être retiré. S'il ne le fait pas, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction dans toutes les courses de la régate, sans aucun score retiré, et le jury doit envisager d'ouvrir une instruction selon la règle 69.2.

#### P2.4 Pénalités près de la ligne d'arrivée

Si un bateau est pénalisé selon la règle P2.2 ou P2.3 et qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'abandonner avant de *finir*, il doit être classé comme s'il avait abandonné rapidement.

### P3 RETARD, RAPPEL GÉNÉRAL OU ANNULLATION

Si un bateau a été pénalisé selon la règle P1.2 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 régate.

### 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 P1.2 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

#### P5.1 Quand la règle P5 s'applique

La règle P5 s'applique si les règles de classe permettent de pomper, balancer et saccader quand la vitesse du vent dépasse une limite spécifiée.

#### P5.2 Avant le signal de départ

- (a) Le comité de course peut signaler que les bateaux sont autorisés à pomper, à balancer et à saccader, comme spécifié dans les règles de classe, en envoyant le pavillon O avant ou avec le signal d'avertissement.
- (b) Si la vitesse du vent diminue en deçà de la limite spécifiée après l'envoi du pavillon O, le comité de course peut *retarder* la course. Puis, avant ou avec un nouveau signal d'avertissement, le comité doit envoyer soit le pavillon R, pour signaler que la règle 42 telle que modifiée par les règles de classe s'applique, soit le pavillon O, comme prévu dans la règle P5.2(a).
- (c) Si le pavillon O ou R est envoyé avant ou avec le signal d'avertissement, il doit être arboré jusqu'au signal de départ.

#### P5.3 Après le signal de départ

Après le signal de départ,

- (a) si la vitesse du vent dépasse la limite spécifiée, le comité de course peut envoyer le pavillon O avec des signaux sonores répétitifs à une *marque* pour signaler que le pomping, le rocking et le ooching sont autorisés, comme spécifié dans les règles de classe, après avoir passé la *marque* ;
- (b) si le pavillon O a été envoyé et que la vitesse du vent diminue en deçà de la limite spécifiée, le comité de course peut envoyer le pavillon R avec des signaux sonores répétitifs à une *marque* pour signaler que la règle 42, telle que modifiée par les règles de classe, s'applique après avoir passé la *marque*.

## PROCÉDURES POUR LES APPELS ET DEMANDES

Voir la règle 70. Une autorité nationale peut modifier cette annexe par prescription mais elle ne doit pas être modifiée par les instructions de course.

### ■ Prescription de la FFVoile :

Les appels doivent être adressés au siège de la Fédération Française de Voile, 17 rue Henri-Bocquillon, 75015 Paris – adresse mail : [jury.appel@ffvoile.fr](mailto:jury.appel@ffvoile.fr) en utilisant de préférence l'imprimé d'appel disponible sur le site web de la FFVoile : [http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/jury\\_appel.asp](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/jury_appel.asp)

### R1 APPELS ET DEMANDES

Les appels, les demandes émanant de jurys pour confirmer ou corriger leurs décisions, et les demandes d'interprétation des *règles* doivent être faites conformément à cette annexe.

### R2 SOUMISSION DE DOCUMENTS

#### R2.1 Pour faire appel,

- (a) au plus tard 15 jours après la réception de la décision écrite du jury ou de 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 ses procédures étaient incorrectes ;
- (b) quand l'instruction requise par la règle 63.1 n'a pas eu lieu dans les 30 jours après le dépôt d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation, l'appelant doit, dans les 15 jours suivants, envoyer un appel avec une copie de la *réclamation* ou de la demande ainsi que toute correspondance utile. L'autorité nationale doit prolonger le délai s'il existe une bonne raison de le faire ;
- (c) Quand le jury ne respecte pas la règle 65, l'appelant doit, dans un délai raisonnable après l'instruction, envoyer un appel avec une copie de la *réclamation* ou de la demande ainsi que toute correspondance utile.

Si une copie de la *réclamation* ou de la demande n'est pas disponible, l'appelant doit à la place envoyer une déclaration de son contenu.

#### R2.2 L'appelant doit également envoyer, avec l'appel ou aussitôt que possible après, les documents suivants qu'il a en sa possession :

- (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 du courant ;
- (c) l'avis de course, les instructions de course, toutes autres conditions régissant l'épreuve, et leurs éventuels avenants ;
- (d) tous documents complémentaires utiles ; et
- (e) les noms, adresses postales et email, et numéros de téléphone de toutes les *parties* dans l'instruction et du président du jury.

## ANNEXE R / PROCÉDURES POUR LES APPELS ET DEMANDES

**R2.3** Une demande d'un jury pour confirmation ou correction de sa décision doit être envoyée au plus tard 15 jours après la décision et doit comprendre la décision et les documents listés dans la règle R2.2. Une demande d'interprétation des *règles* doit inclure les faits supposés.

### R3 RESPONSABILITÉS DE L'AUTORITÉ NATIONALE ET DU JURY

À réception d'un appel ou d'une demande de confirmation ou de correction, 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 utiles listés dans la règle R2.2 n'ayant pas été envoyés par l'appelant ou par le jury, et le jury doit rapidement les envoyer à l'autorité nationale. À réception, l'autorité nationale doit envoyer des copies aux *parties*.

### R4 COMMENTAIRES ET ÉCLAIRCISSEMENTS

**R4.1** Les *parties* et le jury peuvent faire des commentaires sur l'appel ou la demande ou sur tout document listé dans la règle R2.2, en envoyant leurs remarques par écrit à l'autorité nationale.

**R4.2** L'autorité nationale peut demander des éclaircissements sur les *règles* régissant l'épreuve auprès d'organisations qui ne sont pas *parties* dans l'instruction.

**R4.3** L'autorité nationale doit envoyer des copies des commentaires et des éclaircissements reçus aux *parties* et au jury, selon le cas.

**R4.4** Les commentaires sur tout document doivent être faits au plus tard 15 jours après l'avoir reçu de l'autorité nationale.

### R5 FAITS INADÉQUATS ; RÉOUVERTURE

L'autorité nationale doit accepter les faits établis par le jury, sauf quand elle décide qu'ils sont inadéquats. Dans ce cas, elle doit exiger du jury qu'il fournisse des faits complémentaires ou d'autres informations, ou qu'il rouvre l'instruction et transmette tout nouveau fait établi, et le jury doit s'y conformer rapidement.

### R6 RETIRER UN APPEL

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

## INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES

*Cette annexe s'applique uniquement si l'avis de course le précise.*

*Ces instructions de course types peuvent être utilisées lors d'une épreuve au lieu des instructions de course imprimées mises à disposition de chaque bateau. Pour les utiliser, mentionnez dans l'avis de course que « Les instructions de course seront les instructions de l'annexe S des RCV, Instructions de Course Types et les instructions de course complémentaires, qui seront affichées sur le tableau officiel d'information situé \_\_\_\_\_ ».*

*Les instructions de course complémentaires incluront :*

- 1. Un tableau indiquant le programme des courses, incluant le jour et la date de chaque jour de course programmé, le nombre de courses programmé chaque jour, l'heure prévue du premier signal d'avertissement chaque jour, et l'heure limite pour un signal d'avertissement le dernier jour de course programmé (voir IC 5 ci-dessous).*
- 2. La localisation du secrétariat de course et du mât de pavillons sur lequel les signaux à terre seront envoyés. (IC 4.1).*
- 3. Une liste des marques qui seront utilisées et une description de chacune d'elles (IC 8). Comment les nouvelles marques différeront des marques d'origine (IC 10).*
- 4. Les temps limites, s'il y en a, listés dans l'IC 12.*
- 5. Toute modification ou tout ajout aux instructions de cette annexe.*

*Un exemplaire des instructions de course complémentaires sera mis à la disposition des concurrents sur demande.*

---

## **INSTRUCTIONS DE COURSE**

---

### **1 RÈGLES**

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

### **2 AVIS AUX CONCURRENTS**

**2.1** Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information.

**2.2** Des instructions de course complémentaires (appelées ci-après « ICC ») seront affichées sur le tableau officiel d'information.

### **3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE**

**3.1** Toute modification aux instructions de course sera affichée avant 08h00 le jour où elle entrera en vigueur, sauf toute modification au programme des courses qui sera affichée avant 20h00 la veille du jour où elle prendra effet.

### **4 SIGNAUX FAITS À TERRE**

**4.1** Les signaux à terre seront envoyés depuis le mât de pavillons. Les ICC préciseront sa localisation.

**4.2** Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, « 1 minute » est remplacé par « pas moins de 60 minutes » dans Signaux de course : Aperçu.

### **5 PROGRAMME DES COURSES**

**5.1** Les ICC incluront un tableau indiquant les jours, dates, nombre de courses programmées, l'heure prévue du premier signal d'avertissement chaque jour et l'heure limite pour un signal d'avertissement le dernier jour de course programmé.

### **6 PAVILLONS DE CLASSE**

**6.1** Chaque pavillon de classe sera l'emblème de classe sur un fond blanc ou comme précisé dans les ICC.

### **7 LES PARCOURS**

**7.1** Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours en affichant une ou deux lettres suivies d'un numéro, et il peut également afficher le cap compas approximatif du premier bord du parcours.

## ANNEXE S / INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES

**7.2** Les schémas des parcours sont indiqués après l'IC 13. Ils indiquent les parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée. Les ICC peuvent inclure des parcours supplémentaires.

### 8 MARQUES

**8.1** Une liste des marques qui seront utilisées, avec une description de chacune d'elles, sera incluse dans les ICC.

### 9 LE DÉPART

**9.1** Le départ des courses sera donné en utilisant la RCV 26.

**9.2** La ligne de départ sera entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course et le côté parcours de la marque de départ.

### 10 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

**10.1** 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.

### 11 L'ARRIVÉE

**11.1** La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course et le côté parcours de la marque d'arrivée.

### 12 TEMPS LIMITES

**12.1** Le complément indiquera les temps limites s'appliquant, s'il y en a, et pour chacun, le temps limite sera précisé.

- Temps limite marque 1 Temps limite pour le premier bateau pour passer la marque 1.
- Temps limite de course Temps limite pour le premier bateau pour effectuer le parcours et finir.
- Fenêtre pour finir Temps limite pour les bateaux pour finir après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini.

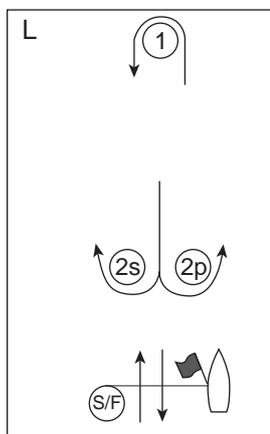
**12.2** Si aucun bateau n'a passé la marque 1 dans le temps limite de la marque 1, la course doit être annulée.

**12.3** Les bateaux ne finissant dans la fenêtre pour finir devront être classés DNF sans instruction. Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5.

**13 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION**

- 13.1** Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat de course. Les réclamations et les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite approprié.
- 13.2** Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour ou une fois que le comité de course signale la fin des courses de la journée, selon ce qui est le plus tard.
- 13.3** Les avis seront affichés au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés en tant que témoins et du lieu des instructions.
- 13.4** Les avis de réclamations par le comité de course, le comité technique ou le jury seront affichés pour informer les bateaux conformément à la RCV 61.1(b).
- 13.5** Le dernier jour de course programmé, une demande de réparation basée sur une décision du jury doit être déposée au plus tard 30 minutes après l'affichage de la décision. Ceci modifie la RCV 62.2.

**SCHÉMAS DE PARCOURS**



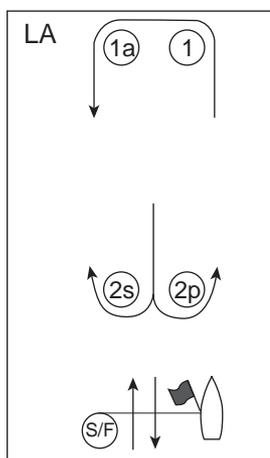
Parcours L - Au vent/Sous le vent, Arrivée sous le vent

Signal Ordre de contournement des marques

L2 Départ - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée

L3 Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée

L4 Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée



Parcours LA - Au vent/Sous le vent avec marque de dégagement, Arrivée sous le vent

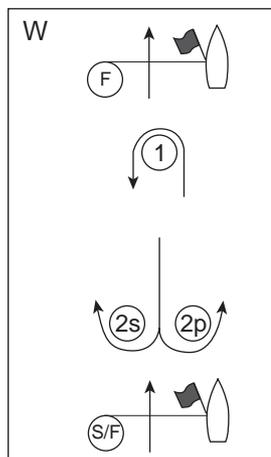
Signal Ordre de contournement des marques

LA2 Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée

LA3 Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée

LA4 Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée

## ANNEXE S / INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES



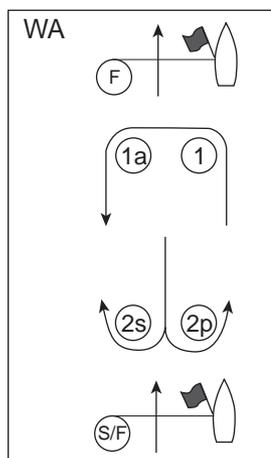
Parcours W - Au vent/Sous le vent, Arrivée au vent

Signal Ordre de contournement des marques

W2 Départ - 1 - 2s/2p - Arrivée

W3 Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - Arrivée

W4 Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - Arrivée



Parcours WA - Au vent/Sous le vent avec marque de dégagement, Arrivée au vent

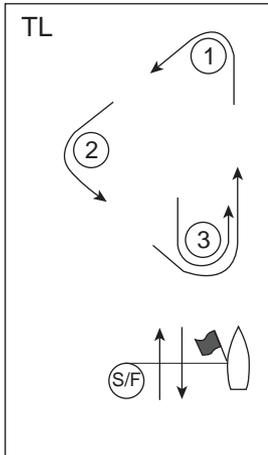
Signal Ordre de contournement des marques

WA2 Départ - 1 - 1a - 2s/2p - Arrivée

WA3 Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - Arrivée

WA4 Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - Arrivée

## ANNEXE S / INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES



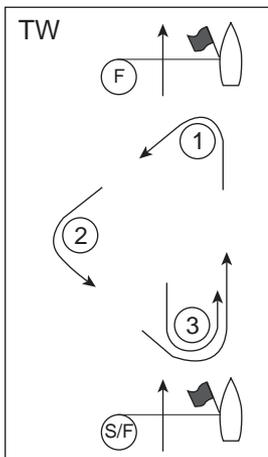
Parcours TL - Triangle, Arrivée sous le vent

Signal Ordre de contournement des marques

TL 2 Départ - 1 - 2 - 3 - 1 - Arrivée

TL 3 Départ - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - 1 - Arrivée

TL 4 Départ - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - 1 - 3 - 1 - Arrivée



Parcours TW - Triangle, Arrivée au vent

Signal Ordre de contournement des marques

TW 2 Départ - 1 - 2 - 3 - Arrivée

TW 3 Départ - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - Arrivée

TW 4 Départ - 1 - 2 - 3 - 1 - 3 - 1 - 3 - Arrivée

## CONCILIATION

*Cette annexe s'applique uniquement si l'avis de course ou les instructions de course le précisent.*

*La conciliation ajoute une étape supplémentaire à la procédure de résolution des réclamations mais peut supprimer la nécessité de quelques instructions, accélérant ainsi la procédure pour des épreuves où de nombreuses réclamations sont attendues. La conciliation peut ne pas être adaptée pour toutes les épreuves car elle nécessite une personne compétente supplémentaire pour intervenir en tant que conciliateur. Le Manuel des juges internationaux de World Sailing contient des conseils supplémentaires sur la conciliation, manuel qui peut être téléchargé sur le site de World Sailing et de la FFVoile.*

### T1 PÉNALITÉS POST-COURSE

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

### T2 RÉUNION DE CONCILIATION

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

### T3 AVIS DU CONCILIATEUR

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

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

### T4 RÉSULTATS DE LA RÉUNION DE CONCILIATION

Après que le conciliateur ait émis un avis,

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

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





## PARTIE RÉSERVÉE AU JURY

N° ..... Instruction commune avec les cas n° .....

À remplir et cocher tel que nécessaire

Retrait demandé      Signature.....       Retrait autorisé

Classe : ..... Flotte : ..... Course : .....

Réclamation ou demande reçue dans le temps limite       Temps limite prolongé

Réclamant, ou partie demandant réparation ou une réouverture, représenté par : .....

Autre partie, ou bateau concerné par la réparation, représenté par : .....

Noms des témoins : ..... Interprètes : .....

### REMARQUES

Conflit d'intérêts déclaré      Objections :  Oui  Non .....

Réclamation ou demande écrite identifie l'incident .....

Proteste hélé à la première occasion raisonnable .....

Pas besoin de héler. Réclamé informé  
à la première occasion raisonnable .....

Pavillon rouge envoyé ostensiblement  
à la première occasion raisonnable .....

Réclamation ou demande est recevable ; l'instruction continue

Réclamation ou demande non 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

Réclamation : rejetée      Bateau(x) : ..... DSQ course(s) n° : .....  
pénalisé(s) comme suit : .....

Réparation non accordée

Réparation accordée comme suit : .....

Demande de réouverture d'instruction :  refusée       acceptée

Président du jury et autres membres .....

.....

Signature du Président : ..... Date et heure : .....

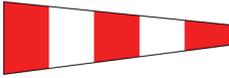


RCV 2017-2020  
1<sup>re</sup> édition 2016  
Achevé d'imprimer en novembre 2016  
Sur les presses des Impressions DUMAS  
À Niort (79) – N° ISBN 978-2-87864-034-2

# SIGNAUX DE COURSE

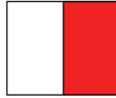
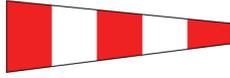
Les significations des signaux visuels et sonores sont données ci-dessous. Une flèche pointant vers le haut ou le bas (↑ ↓) signifie qu'un signal visuel est envoyé ou affalé. Un point (•) signifie un signal sonore ; cinq tirets courts (- - - -) signifient des signaux sonores répétitifs ; un tiret long (—) signifie un signal sonore long. Quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'un pavillon de classe, le signal s'applique seulement à cette classe.

## Signaux de retard



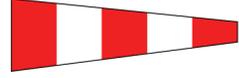
### Aperçu

Les courses dont le départ n'a pas été donné sont *retardées*. Le signal d'avertissement sera fait 1 minute après l'affalé sauf si, à ce moment-là, la course est *retardée* à nouveau ou *annulée*.



### Aperçu sur H

Les courses dont le départ n'a pas été donné sont *retardées*. Signaux ultérieurs à terre.



### Aperçu sur A

Les courses dont le départ n'a pas été donné sont *retardées*. Plus de courses aujourd'hui.

## Aperçu sur flamme numérique 1 - 9

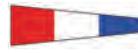
*Retard* de 1 à 9 heures après l'heure prévue de départ.



Flamme numérique 1 ↑ •• ↓



Flamme numérique 2 ↑ •• ↓



Flamme numérique 3 ↑ ••• ↓



Flamme numérique 4 ↑ ••• ↓



Flamme numérique 5 ↑ •• ↓



Flamme numérique 6 ↑ •• ↓



Flamme numérique 7 ↑ •• ↓



Flamme numérique 8 ↑ ••• ↓

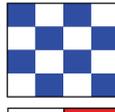


Flamme numérique 9 ↑ •• ↓

## Signaux d'annulation



**N** Toutes les courses dont le départ a été donné sont *annulées*. Revenez sur la zone de départ. Le signal d'avertissement sera fait 1 minute après l'affalé sauf si, à ce moment-là, la course est *annulée* à nouveau ou *retardée*.



**N sur H** Toutes les courses sont *annulées*. Signaux ultérieurs à terre.



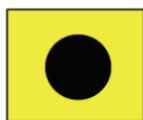
**N sur A** Toutes les courses sont *annulées*. Plus de courses aujourd'hui.

## Signaux préparatoires



↑ ● ↓ —

**P** Signal préparatoire.



↑ ● ↓ —

**I** La règle 30.1 s'applique.



↑ ● ↓ —

**Z** La règle 30.2 s'applique.



↑ ● ↓ —

**U** La règle 30.3 s'applique.



↑ ● ↓ —

**Pavillon noir**  
La règle 30.4 s'applique.

## Signaux de rappel



↑ ●

**X** Rappel individuel.



↑ ● ● ↓ ●

**Premier substitut** Rappel général.  
Le signal d'avertissement sera fait 1 minute après l'affalé.

## Parcours réduit



↑ ● ●

**S** Le parcours a été réduit. La règle 32.2 s'applique.

## Changer le bord suivant



-----

**C** La position de la *marque* suivante a été changée :



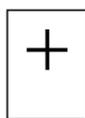
à tribord ;



à bâbord ;



pour diminuer la longueur du bord ;



pour augmenter la longueur du bord ;

## Autres signaux



↑ ●

**L** A terre : Un avis aux concurrents a été affiché.  
Sur l'eau : Venez à portée de voix ou suivez ce bateau.



-----

**M** L'objet arborant ce signal remplace une *marque* manquante.



↑ ●

**Y** Portez un équipement individuel de flottabilité (voir la règle 40).



(Pas de signal sonore)

**Pavillon ou voyant bleu.** Ce bateau du comité de course est en position sur la ligne d'arrivée.

# LA FFVOILE ET VOUS **MON ESPACE LICENCIÉ**

*Infos persos, assurances, licence en ligne*

[licencie.ffvoile.fr](https://licencie.ffvoile.fr)



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE  
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris  
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - [www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr)