

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

LES RÈGLES DE

COURSE

À LA VOILE

2021-2024

Word 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 :

World Sailing
20 Eastbourne Terrace
Paddington
London W2 6LG
Royaume Uni

Téléphone + 44 (0)20 3940 4888

Adresse mail office@sailing.org

Adresse mail Règles de course rules@sailing.org

Site internet : sailing.org

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

©World Sailing, Ltd. Juin 2020

©Fédération Française de Voile, Juin 2020

TABLE DES MATIÈRES

Définitions	<i>Intérieur couverture</i>
Documents réglementaires en ligne.....	
Introduction.....	
Définitions	
Principes de base.....	
Chapitre 1 Règles fondamentales	
Chapitre 2 Quand les bateaux se rencontrent.....	
Chapitre 3 Direction d'une course	
Chapitre 4 Autres obligations en course	
Chapitre 5 Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels	
Chapitre 6 Inscription et qualification	
Chapitre 7 Organisation de la course	
Annexe A Classement	
Annexe B Règles de course en flotte windsurfs	
Annexe C Règles de match racing.....	
Annexe D Règles de course par équipes	
Annexe E Règles de course voile radiocommandée.....	
Annexe F Règles de course kiteboards	
Annexe G Identification sur les voiles	
Annexe H Pesée des vêtements et de l'équipement	
Annexe J Avis de course et instructions de course.....	
Note concernant le Guide pour l'avis de course	
Note concernant le Guide pour les instructions de course	
Annexe M Recommandations aux jurys	
Annexe N Jurys internationaux.....	
Annexe P Procédures spéciales pour la règle 42.....	
Annexe R Procédures pour les appels et les demandes	
Annexe S Instructions de course types.....	
Annexe T Conciliation.....	

DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES EN LIGNE

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

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

<i>Document</i>	<i>Cité dans</i>
Recommandations pour les pénalités discrétionnaires	Introduction
Modifications faites sur ces règles après le 1 ^{er} janvier 2021	Introduction
Règlementations World Sailing	Introduction
<i>Livre des Cas</i>	Introduction
<i>Livre des décisions d'umpires (Call Book)</i> pour différentes disciplines	Introduction
Règlementations World Sailing ayant valeur de <i>règle</i>	Définition Règle (b)
Interprétations de la Règle 42, Propulsion	Règle 42
<i>Règlementations Spéciales Offshore World Sailing</i>	Règle 49.2
Annexe DST, Dispositifs de séparation du trafic	Règle 56.2
Formulaires de demande d'instruction et de décision d'instruction	Préambule chapitre 5
Règles pour les autres formats de course windsurfs	Préambule Annexe B
Avis de Course types pour le Match Racing	Préambule Annexe C
Instructions de Course types pour le Match Racing	Préambule Annexe C
Règles de Match Racing pour les Concurrents Aveugles	Préambule Annexe C
Règles expérimentales pour l'arbitrage direct en voile radiocommandée	Préambule Annexe E
Règles pour les autres formats de course kiteboards	Préambule Annexe F
Version actualisée du tableau des lettres de nationalité dans les voiles	Annexe G
Guide pour l'Avis de Course	Note Annexe K
Guide pour les Instructions de Course	Note Annexe L
Conseils en cas de conflits d'intérêts	Annexe M 2.3
Conseils en cas de mauvaise conduite	Annexe M 5.8
<i>Manuel des juges World Sailing</i>	Préambule annexe T

INTRODUCTION

Les Règles de Course à la Voile comprennent deux parties principales. La première, chapitres 1 à 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.

Appels à la voix Une langue autre que l'anglais peut être utilisée pour les appels à la voix requis par les *règles*, pourvu qu'ils soient raisonnablement compréhensibles par tous les bateaux impliqués. Cependant, un appel à la voix en anglais est toujours acceptable.

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^{er} janvier 2021 sauf pour une épreuve débutant en 2020, si l'avis de course ou les instructions de course retardent cette date. Les marques en marge indiquent les changements importants dans les chapitres 1 à 7 et dans les Définitions par rapport à l'édition 2017-2020. Aucun changement n'est envisagé avant 2025, 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) et de la FFVoile (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.

Règlementations World Sailing Il est fait référence aux Règlementations dans la définition de *règle* et dans la règle 6, mais elles ne sont pas incluses dans ce livre car elles peuvent être modifiées à tout moment. Les versions les plus récentes des Règlementations sont publiées sur le site internet de World Sailing, les nouvelles versions seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales.

Interprétations World Sailing publie les interprétations suivantes des règles de course. Elles font autorité :

- *Le Livre des Cas – Interprétations des Règles de Course*
- *Les Livres des Décisions d'umpires (Call Books)*, pour plusieurs disciplines
- Les Interprétations de la règle 42, Propulsion, et
- Les Interprétations des Règlementations, pour les règles de course qui sont aussi des Règlementations World Sailing.

Ces publications sont disponibles sur le site World Sailing. Les autres interprétations des règles de course ne font pas autorité, sauf lorsqu'approuvées par World Sailing en respect de la Règlementation 28.4.

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 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.

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

- (a) passer chaque *marque* de parcours pour la course du côté requis et dans l'ordre correct,
- (b) toucher chaque *marque* indiquée dans les instructions de course comme étant une *marque* à contourner, et
- (c) passer entre les *marques* d'une porte dans le sens du parcours depuis la *marque* précédente.

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*.

Finir Un bateau *finit* quand, après avoir *pris le départ*, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il

- (a) effectue une pénalité selon la règle 44.2,
- (b) corrige une erreur commise sur la ligne en *effectuant le parcours*, 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, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la

ligne de départ ou la ligne d'arrivée et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la *marque*.

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 un objet, une zone ou une ligne ainsi définis 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 22 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 de l'instruction d'une réparation : un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée ; un bateau pour lequel une instruction est faite pour envisager une réparation selon la règle 60.3(b) ; un comité de course agissant selon la règle 60.2(b) ; un comité technique agissant selon la règle 60.4(b) ;
- (c) lors de l'instruction d'une réparation selon la règle 62.1(a) : l'entité supposée avoir fait une action incorrecte ou une omission ;
- (d) une personne contre qui une allégation d'infraction à la règle 69.1(a) a été faite ; une personne présentant une allégation selon la règle 69.2(e)(1) ;
- (e) un *accompagnateur* faisant l'objet d'une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 ; tout bateau que cette personne accompagne ; une personne désignée pour présenter une allégation selon la règle 60.3(d).

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

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. Également,

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

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 sa coque, 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 coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours.

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 Règlementations de World Sailing indiquées par World Sailing comme ayant valeur de *règle* et qui sont publiées sur le site internet 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 selon un système de handicap ou de rating, 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 son départ peut être donné ultérieurement ou la course être *annulée*.

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 choisirait de façon à *effectuer le parcours* et *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*.

PRINCIPES DE BASE

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 quand un bateau enfreint une *règle* et n'est pas exonéré, il effectuera rapidement une pénalité ou une action appropriée, qui peut être d'abandonner.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

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

CHAPITRE 1

RÈGLES FONDAMENTALES

1 SÉCURITÉ

1.1 Aider ceux qui sont en danger

Un bateau, un concurrent ou un *accompagnateur* 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 une disqualification qui ne peut être retirée.

3 DÉCISION DE COURIR

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

4 ACCEPTATION DES RÈGLES

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

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

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

4.3 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*.

4.4 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.

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

5 RÈGLES RÉGISSANT LES AUTORITÉS ORGANISATRICES ET LES OFFICIELS

L'autorité organisatrice, le comité de course, le comité technique, le jury et les autres officiels de la course doivent être régis par les *règles* dans la conduite et les jugements de l'épreuve.

6 RÈGLEMENTATIONS WORLD SAILING

6.1 Chaque concurrent, propriétaire de bateau et *accompagnateur* doit se conformer aux Règlementations de World Sailing précisées par World Sailing comme ayant rang de *règle*. Ces règlementations au 30 juin 2020, sont les codes World Sailing suivants :

- Code de publicité
- Code antidopage
- Code des paris et anti-corruption
- Code d'admissibilité
- Code de catégorisation des concurrents.

6.2 La règle 63.1 ne s'applique pas sauf si les *réclamations* sont autorisées dans la Règlementation ayant été prétendument enfreinte.

CHAPITRE 2

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 23.1.

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

15 ACQUÉRIR LA PRIORITÉ

Quand un bateau acquiert la priorité, il doit au début donner 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 donner à l'autre bateau la *place de se maintenir à l'écart*.
- 16.2 De plus, quand sur un bord de près un bateau *bâbord se maintient à l'écart* en naviguant pour passer sous le vent d'un bateau *tribord*, le bateau *tribord* ne doit pas abattre s'il en résulte que le bateau *bâbord* doit immédiatement 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.

La règle 18 ne s'applique plus entre des bateaux quand la *place à la marque* a été donnée.

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 si le bateau ayant droit à la *place à la marque* 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 Dépasser la position bout au vent dans la zone

Si un bateau dans la *zone* d'une *marque* à laisser à bâbord dépasse la position bout au vent de *bâbord* en *tribord* 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,
 - (1) il n'a pas droit à la *place* selon la règle 19.2(b), et
 - (2) 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 héler pour demander la *place* pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord*. Cependant, il ne doit pas héler 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 héler 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 heler un autre bateau sur le même *bord* pour de la *place* pour virer et l'éviter. Il peut heler 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.

20.4 Exigences complémentaires pour les appels à la voix

- (a) Lorsque les conditions sont telles qu'un appel peut ne pas être entendu, le bateau doit également faire un signal indiquant clairement son besoin de *place* pour virer de bord ou sa réponse.
- (b) L'avis de course peut spécifier un autre moyen de communication pour qu'un bateau indique son besoin de *place* pour virer de bord ou donne sa réponse et exiger des bateaux qu'ils l'utilisent.

SECTION D AUTRES RÈGLES

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

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

- 21.1 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 que sa coque soit entièrement du côté pré-départ.
- 21.2 Un bateau effectuant une pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.
- 21.3 Un bateau qui cule 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.

22 CHAVIRÉ, MOUILLÉ OU ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

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

23 GÊNER UN AUTRE BATEAU

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

23.2 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 21.1. Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s'applique pas quand le bateau navigue sur sa *route normale*.

CHAPITRE 3

DIRECTION D'UNE COURSE

25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

- 25.1** L'avis de course doit être mis à disposition de chaque bateau s'inscrivant à une épreuve avant son inscription. Les instructions de course doivent être mises 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.

<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 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 l'avis de course ou 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.
- 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 LA COURSE

- 28.1** Un bateau doit *prendre le départ*, *effectuer le parcours* et puis *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 bateau peut corriger toute erreur commise en *effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir*.

29 RAPPELS

29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque se trouve du côté parcouru 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 la coque de chacun de ces bateaux soit revenue entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements, et jusqu'à ce que ces bateaux se soient tous 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 29.2, 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 parcouru 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 PÉNALITES DE DÉPART

30.1 Règle du pavillon I

Si le pavillon I a été envoyé, et qu'une partie quelconque de la coque d'un bateau se trouve du côté parcouru 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 de sorte que sa coque soit complètement du 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 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 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 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 de la course,
- (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.

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 *pris le départ*, a *effectué le parcours* et a *fini* dans le temps limite de la course 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

Pendant que les bateaux sont *en course*, le comité de course peut changer un bord du parcours qui commence à une *marque* à contourner ou à une porte en changeant la position de la *marque* suivante (ou de la ligne d'arrivée) et en le signalant à tous les bateaux avant qu'ils 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 pendant que les bateaux sont *en course*, 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 DE COURSE ET SCORES

Si un bateau *prend le départ*, *effectue le parcours* et *finit* dans le temps limite de cette course 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 de la course, 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 2, 30.2, 30.4 ou 69 ou selon la règle 14 s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux.

37 INSTRUCTIONS DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE

Quand le comité de course envoie le pavillon V avec un signal sonore, tous les bateaux et tous les bateaux officiels et accompagnateurs doivent, si possible, veiller le canal de communication du comité de course pour les instructions de recherches et de sauvetage.

CHAPITRE 4

AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

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

SECTION A

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

40 ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE FLOTTABILITÉ

40.1 Règle de base

Quand la règle 40.1 est rendue applicable par la règle 40.2, chaque concurrent doit porter un équipement individuel de flottabilité sauf brièvement pour changer ou ajuster un vêtement ou un équipement personnel. Les combinaisons isothermiques et les combinaisons sèches ne sont pas des équipements individuels de flottabilité.

40.2 Quand la règle 40.1 s'applique

La règle 40.1 s'applique

- (a) si le pavillon Y a été envoyé sur l'eau avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement pendant que les bateaux sont dans cette course ; ou
- (b) si le pavillon Y a été envoyé à terre avec un signal sonore à tout moment quand les bateaux sont sur l'eau ce jour.

Cependant, la règle 40.1 s'applique tel que spécifié dans l'avis de course ou les instructions de course.

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.

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) Quand le surfing (accélération rapide en descendant sur l'avant d'une vague), le planing ou le vol est possible,
 - (1) chaque voile peut être bordée une seule fois par vague ou risée pour initier ce surfing ou planing, ou
 - (2) chaque voile peut être bordée autant de fois que voulu pour initier le vol.
- (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 échouement 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) et de la FF Voile (www.ffvoile.org) ou par courrier sur demande.

43 EXONÉRATION

- ### 43.1
- (a) Quand, en conséquence d'une infraction à une *règle*, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une *règle*, l'autre bateau est exonéré de son infraction.
 - (b) Quand un bateau navigue dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit, et que, en conséquence d'un incident avec un bateau tenu de lui donner la *place* ou la *place à la marque* il enfreint une règle du Chapitre 2, Section A, la règle 15, 16 ou 31, il est exonéré de son infraction.
 - (c) Un bateau prioritaire ou naviguant dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit est exonéré d'une infraction à la règle 14 si le contact n'occasionne pas de dommage ou blessure.

43.2 Un bateau exonéré d'une infraction à une *règle* n'a pas besoin d'effectuer une pénalité et ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette *règle*.

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, l'avis de course ou 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, sa coque 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 l'avis de course ou les instructions de course. Quand le nombre de places n'est pas précisé, 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.

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 ÉVACUATION DES DÉTRITUS

Les concurrents et les *accompagnateurs* ne doivent 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.

SECTION B

EXIGENCES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT

48 LIMITATIONS SUR L'ÉQUIPEMENT ET L'ÉQUIPAGE

48.1 Un bateau doit utiliser uniquement l'équipement à bord à son signal préparatoire.

48.2 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 en contact avec le bateau avant que l'équipage ne reprenne la navigation du bateau vers la *marque* suivante.

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 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 FF Voile.

50 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

50.1 (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 l'avis 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 6 kilogrammes. Les poids doivent être déterminés comme requis par l'annexe H.

(c) Un harnais de trapèze porté par un concurrent qui peut être utilisé pour soutenir le concurrent au trapèze doit être de type à largage rapide respectant la norme ISO 10862, qui permet au concurrent de se détacher à tout moment du crochet ou autre modèle de fixation. Une règle de classe peut modifier cette règle pour autoriser les harnais de trapèze qui ne sont pas du type à largage rapide, mais une règle de classe ne peut pas modifier l'exigence selon laquelle un harnais à largage rapide respecte l'ISO 10862.

Note : la règle 50.1(c) ne prend pas effet avant le 1^{er} janvier 2023.

50.2 Les règles 50.1(b) et 50.1(c) ne s'appliquent pas aux bateaux tenus d'être équipés de filières.

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 ÉTABLIR ET BORDER LES VOILES

55.1 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.

55.2 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.

55.3 Border les voiles

Aucune voile ne doit être bordée sur ou à l'aide d'un dispositif exerçant une pression vers l'extérieur sur l'écoute ou le point d'écoute d'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, sauf que :

- (a) le point d'écoute d'une voile d'avant peut être relié (tel que défini dans les *Règles d'Équipement des Voiliers*) à un tangon de foc pourvu qu'un spinnaker ne soit pas établi ;
- (b) toute voile peut être bordée sur ou par l'intermédiaire d'une bôme qui est normalement utilisée 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 sur sa propre bôme qui ne nécessite aucune réglage lors d'un virement de bord ; et
- (d) la bôme d'une voile peut être bordée depuis un bout-dehors de tapecul.

55.4 Voiles d'avant et spinnakers

Pour les besoins des règles 54 et 55 et de l'Annexe G, les définitions de « voile d'avant » et « spinnaker » des *Règles d'Équipement des Voiliers* doivent être utilisées.

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

56.1 Lorsqu'il en est équipé, 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.

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

Note : L'Annexe DST, Dispositifs de Séparation du Trafic, est disponible sur le site de World Sailing et de la FF Voile. L'avis de course peut modifier la règle 56.2 en précisant que la Section A, la Section B ou la Section C de l'Annexe DST s'applique.

CHAPITRE 5

RÉCLAMATIONS, RÉPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

Le formulaire de réclamation qui était inclus dans les précédentes éditions de ce livre est remplacé par deux formulaires, un formulaire de demande d'instruction et un formulaire de décision d'instruction. Les nouveaux formulaires, sous différents formats, sont disponibles sur le site de World Sailing sur sailing.org/racingrules/documents et sur le site de la FFVoile sur <http://espaces.ffvoile.fr/arbitrage/boite-a-outils/documents-concurrents.aspx>. Ils peuvent être téléchargés et imprimés.

Noter que les Règles de Course à la Voile n'exigent pas l'utilisation d'un formulaire particulier.

Les suggestions d'amélioration de ces formulaires sont bienvenues et doivent être envoyées à cca@ffvoile.fr

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 ; ou
- (c) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 69.2(b).

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) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 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 qu'un bateau ou un équipement individuel n'est pas conforme aux règles de classe ou à la règle 50 ;
- (b) demander réparation pour un bateau ; ou
- (c) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 69.2(b).

60.5 Cependant ni un bateau, ni un comité ni un jury ne peut réclamer pour une infraction alléguée à la règle 69 ou à la Réglementation à laquelle la règle 6 fait référence, sauf si autorisé par la Réglementation concernée.

61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

61.1 Informer le réclamé

- (a) Le bateau qui réclame doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident dans la zone de course, 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 a *fini*.
 - (4) si au moment de l'incident, il est évident pour le bateau qui réclame qu'un membre de l'un ou l'autre des équipages est en danger, ou qu'une blessure ou un dommage sérieux en a découlé, 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. Un avis affiché sur le tableau officiel d'information dans le temps limite approprié satisfait cette exigence.
- (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 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* doivent être déposées au secrétariat de course au plus tard deux heures après que le réclamant a 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 incorrecte ou une omission 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 et qui a effectué une pénalité appropriée ou a été pénalisé, ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui était tenu de se maintenir à l'écart ou qui s'est avéré être en faute selon le RIPAM ou une règle gouvernementale de priorité ;
- (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 autre bateau ou d'un équipier ou d'un *accompagnateur* de ce bateau, qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou avertissement selon la règle 69.

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.

- (a) Cependant, le dernier jour de course prévu, une demande de réparation basée sur la décision d'un jury doit être déposée pas plus tard que 30 minutes après l'affichage de la décision.

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, 64.4(d), 64.5(b), 69, 78.2, A5.1 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 ou les allégations doivent être mises à leur disposition et on doit leur laisser un délai raisonnable pour préparer l'instruction. Lorsque deux instructions ou plus découlent du même incident ou d'incidents intimement liés, elles peuvent être instruites ensemble en une seule instruction. Cependant, une instruction ouverte selon la règle 69 ne doit pas être combinée avec un autre type d'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 une instruction ne vient pas à l'instruction, le jury peut néanmoins procéder à l'instruction. 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

- (a) Le jury doit recevoir les dépositions, y compris les dépositions par oui-dire, des *parties* présentes à l'instruction ainsi que de leurs témoins et toute autre déposition qu'il estime

nécessaire. Cependant, le jury peut exclure les dépositions qu'il estime sans objet ou trop répétitives.

- (b) Un membre du jury qui a vu l'incident doit le mentionner en présence des *parties* et peut témoigner.
- (c) Une *partie* présente à l'instruction peut interroger toute personne qui témoigne.
- (d) Le jury doit ensuite accorder le crédit qu'il estime approprié aux dépositions reçues, établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

63.7 Conflit entre les règles

En cas de conflit entre deux *règles* ou plus 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 impliquant des parties dans des épreuves différentes

Une *réclamation* impliquant des *parties* dans des épreuves différentes dirigées par des autorités organisatrices différentes doit être instruite par un jury acceptable pour ces autorités.

63.9 Instructions selon la règle 60.3(d) – Accompagnateurs

Si le jury décide d'ouvrir une instruction selon la règle 60.3(d), il doit sans tarder suivre les procédures des règles 63.2, 63.3, 63.4 et 63.6, à l'exception des informations données aux *parties* qui doivent détailler l'infraction alléguée et d'une personne qui peut être désignée par le jury pour présenter cette allégation.

64 DÉCISIONS

64.1 Niveau de preuve, décisions à la majorité, demandes de reclassement

- (a) Un jury doit baser sa décision sur un équilibre de probabilités, sauf en cas de disposition autre dans la règle supposée enfreinte.
- (b) Les décisions du jury doivent être prises par vote de tous les membres à la majorité simple. En cas d'égalité des voix, le président peut avoir une voix prépondérante.
- (c) Le jury doit traiter chaque cas comme une *réclamation*, demande de réparation ou autre type de demande, en se basant sur les informations contenues dans la demande écrite ou l'allégation et sur le témoignage pendant l'instruction. Cela permet de changer de type de cas si nécessaire.

64.2 Pénalités

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) 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 ;
- (b) si un nouveau départ est donné ou si la course est recourue, la règle 36 s'applique.

64.3 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 A9 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.

64.4 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 le pénaliser. Cependant, le bateau ne doit pas *courir* à nouveau tant que ces écarts n'ont pas été corrigés, sauf si le jury décide qu'il n'y a ou n'y avait pas d'occasion raisonnable de le faire.
- (b) Quand le jury a des doutes sur 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.

64.5 Décisions relatives aux accompagnateurs

- (a) Quand le jury décide qu'un *accompagnateur* qui est une *partie* dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 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 bateau qui est une *partie* dans une instruction selon la règle 60.3(d) ou 69 pour l'infraction à une *règle* par un *accompagnateur* en changeant le score du bateau dans une seule course, jusqu'à et y compris la disqualification, quand le jury décide que
 - (1) le bateau est susceptible d'avoir acquis un avantage dans la compétition en conséquence de l'infraction de l'*accompagnateur*, ou
 - (2) l'*accompagnateur* a commis une nouvelle infraction après que le jury, suite à une instruction antérieure, a averti ce bateau par écrit qu'une pénalité pouvait être imposée.

64.6 Pénalités discrétionnaires

Quand un bateau rapporte dans le temps limite de réclamation qu'il a enfreint une *règle* sujette à pénalité discrétionnaire, le jury doit décider de la pénalité appropriée après avoir reçu la déposition du bateau et de tout témoin qu'il juge opportun.

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 Sauf s'il existe une bonne raison de ne pas le faire, le jury, après toute instruction, y compris une instruction selon la règle 69, peut publier les informations prévues par la règle 65.1. Le jury peut ordonner que l'information reste confidentielle entre les parties.

65.4 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

66.1 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.

66.2 Une *partie* dans l'instruction peut demander par écrit une réouverture au plus tard dans les 24 heures après avoir été informée de la décision.

(a) Cependant, lors du dernier jour programmé de la course, la demande doit être transmise

(1) dans le temps limite de réclamation si la *partie* requérante a été informée de la décision la veille ;

(2) au plus tard dans les 30 minutes après que la *partie* a été informée de la décision ce même jour.

66.3 Le jury doit étudier toutes les demandes de réouverture. Quand une demande de réouverture est étudiée ou que l'instruction est rouverte,

(a) si elle est simplement basée sur un fait nouveau, une majorité des membres du jury doit, si possible, avoir été membre du jury initial ;

(b) si elle est basée sur une erreur significative, le jury doit, si possible, avoir au moins un nouveau membre.

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 ou a jeté 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, 63.6, 65.1, 65.2, 65.3 et 66. 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
 - (1) fournit une bonne raison justifiant son impossibilité de venir à l'instruction au moment prévu, 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 *accompagnateur* a enfreint la règle 69.1(a), la règle 64.5 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 le Code disciplinaire de World Sailing. Les autorités nationales et World Sailing peuvent imposer des pénalités supplémentaires, incluant la suspension d'admissibilité, selon ce code.

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*, un appel ou une demande doit être envoyé à l'autorité nationale où se situe la ligne d'arrivée, sauf si les instructions de course identifient une autre autorité nationale.
- 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 ou 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 bateaux inscrits par un organisme affilié à cette autorité nationale, un membre de l'organisme affilié ou un membre individuel de l'autorité nationale ; 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.

CHAPITRE 6

INSCRIPTION ET QUALIFICATION

75 S'INSCRIRE À UNE ÉPREUVE

Pour s'inscrire à une épreuve, un bateau doit se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice de l'épreuve. 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.

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 le Code de Publicité de World Sailing.

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.

78.2 Quand une règle exige la présentation d'un certificat valide ou la vérification de son existence avant qu'un bateau ne *coure*, et que cela ne peut être fait, le bateau peut *courir* pourvu que le comité de course reçoive une déclaration signée par la personne responsable, attestant 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 avant le départ du dernier jour de l'épreuve, ou de la première série, selon ce qui est le plus tôt. La pénalité pour une infraction à cette règle est la disqualification sans instruction de toutes les courses de l'épreuve.

79 CATÉGORISATION

Si l'avis de course ou les règles de classe indiquent que certains ou tous les concurrents doivent se conformer à des exigences de catégorisation, la catégorisation devra être obtenue comme décrit dans le Code de Catégorisation des Concurrents de World Sailing.

80 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.

CHAPITRE 7 - ORGANISATION DE LA COURSE

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 :

<i>Type de règle</i>	<i>Modification uniquement si autorisée par</i>
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 le 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:

- (a) 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, 47, 50, 63.4, 69, 70, 71, 75, 76.3 ou 79 ; ni une règle d'une annexe qui modifie l'une de ces règles ; ni l'annexe H ou N ; ni une règle dans un Code de World Sailing listé dans la règle 6.1.
- (b) 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).
- (c) Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 51, 52, 53, 54 et 55.

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 et dans l'avis de course ou les instructions de course, et cette lettre doit être affichée au tableau officiel d'information.

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 peut 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 doit 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 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, 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 *prend le départ, effectue le parcours et finit* dans le temps limite de la course, 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.
- (d) Le comité de course doit appliquer les modifications au classement prescrites par le jury ou l'autorité nationale, suite à des décisions prises conformément aux *règles*.
- (e) Lorsque mentionné ainsi dans l'avis de course, malgré les dispositions des règles 90.3(a), (b), (c) et (d), il ne doit pas y avoir de modifications des classements d'une course ou série consécutives à une action, y compris la correction d'erreurs, initiée plus de 24 heures après
 - (1) l'heure limite de réclamation de la dernière course de la série (y compris une série d'une seule course) ;
 - (2) avoir été informé d'une décision du jury après la dernière course de la série (y compris une série d'une seule course) ; ou
 - (3) la publication des résultats.

Cependant, exceptionnellement, des modifications aux classements doivent être effectuées suite à une décision prise selon les règles 6, 69 ou 70. L'avis de course peut changer « 24 heures » en un délai différent.

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*.

ANNEXE A

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. Cependant, 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 CLASSEMENT

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

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

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

A5 SCORES DETERMINÉS PAR LE COMITÉ DE COURSE

A5.1 Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, n'a pas *effectué le parcours* ou qui n'a pas *fini*, ou 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 les 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.

A5.2 Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, n'a pas *effectué le parcours*, 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).

A5.3 Si l'avis de course ou les instructions de course établissent que la règle A5.3 s'applique, la règle A5.2 est modifiée de sorte qu'un bateau qui est venu sur la zone de départ mais qui n'a pas *pris le départ*, n'a pas *effectué le parcours*, 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 qui sont venus sur la zone de départ plus un, et un bateau qui n'est pas venu sur la zone de départ doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits dans la série plus un.

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 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) les points équivalents 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) les points équivalents 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) les points basés sur la position du bateau dans la course au moment de l'incident qui justifie la réparation.

A10 ABRÉVIATIONS DE SCORES

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

DNC	N'a pas <i>pris le départ</i> ; n'est pas venu sur la zone de départ
DNS	N'a pas <i>pris le départ</i> (autre que DNC et OCS)
OCS	N'a pas <i>pris le départ</i> ; du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et n'a pas <i>pris le départ</i> , 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
NSC	N'a pas <i>effectué le parcours</i>
DNF	N'a pas <i>fini</i>
RET	A abandonné
DSQ	Disqualification
DNE	Disqualification qui ne peut être retirée
RDG	Réparation accordée
DPI	Pénalité discrétionnaire imposée

ANNEXE B

RÈGLES DE COURSE EN FLOTTE WINDSURF

Les courses en flotte de windsurf (y compris les courses marathon) 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. Une course marathon est une course prévue pour durer plus d'une heure.

Note : Les règles pour les disciplines Slalom, Expression (y compris Vagues et Freestyle) et Vitesse ne sont pas incluses dans cette annexe. Elles sont disponibles sur le site de World Sailing.

MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS

Les définitions *Place à la marque* et *Bord, tribord ou bâbord* sont modifiées comme suit :

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.

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.

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 *pass*e 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

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*.

17 SUR LE MÊME BORD AVANT UN DÉPART AU PORTANT

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 la route la plus courte vers la première *marque* 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.

18 PLACE À LA MARQUE

La règle 18 est modifiée comme suit :

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

La règle 18 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 18.2(b) de donner la *place à la marque*, elle doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi. Cependant, si la planche ayant droit à la *place à la marque* dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer.

La règle 18.2(d) est modifiée comme suit :

- (d) Les règles 18.2(b) et (c) cessent de s'appliquer si la planche ayant droit à la *place à la marque* dépasse la position bout au vent.

La règle 18.3 est supprimée.

18.4 Empanner ou abattre

La règle 18.4 est modifiée comme suit :

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

22 CHAVIRÉ ; ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

La règle 22 est modifiée comme suit :

- 22.1** 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.

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

23 GÊNER UNE AUTRE PLANCHE ; VOILE HORS DE L'EAU

Ajouter une nouvelle règle 23.3 :

- 23.3** 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.

B3 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 3

26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

La règle 26 est modifiée comme suit :

26.1 Système 1 (pour les départs au près)

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	P, 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 l'avis de course ou 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.

26.2 Système 2 (pour les départs au portant)

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>
3	Pavillon de classe		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

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) par ordre de classement (le meilleur classement en position 1, le suivant en position 2 etc.), ou
 - (2) par tirage au sort.
- (c) Après que les planches ont 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.

30 PÉNALITES DE DÉPART

La règle 30.2 est supprimée.

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

42 PROPULSION

La règle 42 est modifiée comme suit :

Une planche doit être propulsée uniquement par l'action du vent sur la voile et par l'action de l'eau sur le flotteur. Cependant, pomper et agiter la voile est autorisé. La planche ne doit pas être propulsée en pagayant, en nageant ou en marchant.

44 PÉNALITÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

La règle 44 est modifiée comme suit :

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.

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, son flotteur doit se trouver entièrement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.

50 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

La règle 50.1(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 maximale d'1,5 litre.

RÈGLES DU CHAPITRE 4 SUPPRIMÉES

Les règles 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 et 56.1 sont supprimées.

B5 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 5

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

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

61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

61.1 Informer le réclamé

La règle 61.1(a) est modifiée comme suit :

- (a) La planche qui réclame doit informer l'autre planche à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concerne un incident dans la zone de course, elle doit héler « Proteste » à la première occasion raisonnable. Elle doit également informer le comité de course de son intention de réclamer aussitôt que possible après avoir *fini* ou abandonné. Cependant,

- (1) si l'autre planche est hors de portée de voix, la planche qui réclame n'a pas

besoin de héler mais elle doit informer l'autre planche à la première occasion raisonnable ;

- (2) un pavillon rouge n'est pas nécessaire ;
- (3) si l'incident est une erreur de l'autre planche dans la manière d'*effectuer le parcours*, il n'est pas nécessaire de héler, mais elle doit informer l'autre planche soit avant qu'elle *finisse*, soit à la première occasion raisonnable après ;
- (4) si, au moment de l'incident, il est évident pour la planche qui réclame que l'autre concurrent est en danger, ou si l'incident a provoqué une blessure ou un dommage sérieux, les exigences de cette règle ne s'appliquent pas à la planche qui réclame mais, mais elle doit essayer d'informer l'autre planche dans le temps limite de la règle 61.3.

61.2 Contenu de la réclamation

Ajouter à la règle 61.2 :

Cette règle ne s'applique pas à une course dans des séries éliminatoires qui qualifient une planche pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve.

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 une 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.

63 INSTRUCTIONS

63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits

Ajouter à la règle 63.6 :

Cependant, dans une course de série éliminatoire qui qualifie une planche pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve, 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 dès 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

La règle 64.4(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.

65 INFORMER LES PARTIES ET LES AUTRES

Ajouter à la règle 65.2 :

Cette règle ne s'applique pas à une course dans des séries éliminatoires qui qualifient une planche pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve.

70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

Les règles 70.5 et 70.5(a) sont modifiées comme suit :

70.5 Il ne doit pas y avoir appel des décisions d'un jury international constitué conformément à

l'annexe N, ni des décisions du jury d'une course dans des séries éliminatoires qui qualifient une planche pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve. De plus, si l'avis de course ou 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 qualifie une planche pour concourir dans une épreuve (une autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire pour une telle procédure) ;

B6 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 6

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

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

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.

A2 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.

Cependant, 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) en premier 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.

A5 SCORES DÉTERMINÉS PAR LE COMITÉ DE COURSE

Ajouter une nouvelle règle A5.4 :

- A5.4** Pour une course dans des séries éliminatoires qui qualifient une planche pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve, une planche qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou est disqualifiée doit recevoir le nombre de points égal au nombre de planches autorisées à concourir dans cette course.

A8 ÉGALITÉS DANS UNE SÉRIE

La règle A8 est modifiée comme suit :

- A8.1** S'il y a une égalité entre deux ou plusieurs planches, le score retiré de chaque planche doit

être listé dans l'ordre du meilleur au plus mauvais, et à la première différence de point(s), l'égalité doit être départagée en faveur de la (des) planche(s) avec le meilleur score retiré.

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.

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

G1 PLANCHES DE CLASSE WORLD SAILING

G1.3 Positionnement

La règle G.1.3 est modifiée comme suit :

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

Les règles G1.2(a)(2) et G1.2(a)(3) sont supprimées.

ANNEXE C

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 ou les instructions de course le prescrivent différemment.

Note : un Avis de Course Type, des Instructions de Course Types 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 *finit* quand une partie quelconque de sa coque coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours 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. Un bateau n'a pas *fini* s'il continue d'*effectuer le parcours*.

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* et *place* pour passer une *marque* d'arrivée après *avoir fini*.

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 7 au chapitre 1 :

7 DERNIER POINT DE CERTITUDE

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

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. La règle 18 ne s'applique plus entre des bateaux quand le bateau ayant droit à la *place à la marque* est sur le bord suivant et que la *marque* est derrière lui.

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 doit être exonéré pour une infraction à cette règle si la route d'un autre bateau n'a pas été affectée avant que le bateau change de *bord*.

C2.10 La règle 20.4 est modifiée comme suit :

- (a) Les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :
 - (1) pour *place* pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent ; et
 - (2) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.

C2.11 La règle 21.3 est supprimée.

C2.12 La règle 23.1 est modifiée comme suit :

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

C2.13 Ajouter une nouvelle règle 23.3 :

- 23.3** 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 Ajouter une nouvelle règle 41(e) :

- (e) de l'aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération.

C2.16 La règle 42 doit également s'appliquer entre le signal d'avertissement et le signal préparatoire.

C2.17 La règle 42.2(d) est modifiée comme suit :

- (d) 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.

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

*Dans un flight, la flamme numérique 1 signifie Match 1, la flamme 2 signifie Match 2, etc., sauf si les instructions de course 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 se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau, avec un signal sonore. Le pavillon doit rester envoyé jusqu'à ce que la coque du 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 le signal de départ d'un bateau, une partie quelconque sa coque coupe depuis le côté pré-départ vers le côté parcours 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 la coque du 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 Au signal préparatoire d'un bateau, sa coque doit être entièrement 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 le signal préparatoire d'un bateau, sa coque doit franchir et dégager la ligne de départ, la première fois depuis le côté parcouru 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.

C6.3 Un bateau demandant réparation en raison de circonstances survenues pendant qu'il était *en course* ou dans la zone d'arrivée doit clairement déferler 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 montré, 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,

(1) si les arbitres décident de pénaliser un bateau et que, suite à cette décision, ce bateau a plus de deux pénalités en suspens, les umpires doivent signaler sa disqualification selon la règle C5.4 ;

(2) quand les arbitres pénalisent un bateau selon la règle C8.2 et que dans le même incident un bateau montre 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 une partie quelconque de sa coque 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 avec sa coque 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 *fini* et n'est plus *en course*, et que l'autre bateau a une pénalité en suspens, les umpires peuvent annuler la pénalité en suspens.

C7.3 Limitations aux pénalités

- (a) Un bateau effectuant une pénalité qui comprend un virement de bord doit avoir la tête du spinnaker au-dessous du vit-de-mulet de sa bôme principale à partir du moment où il 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 fini 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 montrent 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 montrer 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

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.

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 PROCÉDURES

C9.1 Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision prise selon la règle C5, C6, C7 ou C8. Dans la règle 66, la troisième phrase est 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 sur la prétention qu'une action d'un bateau officiel était incorrecte. 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.

C10.7 Quand un seul bateau dans un match n'*effectue pas le parcours* il doit être classé avec zéro points (sans instruction).

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 ;
- (a) 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) ;
- (b) après application de la règle C10.5(c), a la meilleure place dans les différents groupes, indépendamment du nombre de concurrents dans chaque groupe ;
- (c) 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.

ANNEXE D

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) Lorsque spécifié dans les instructions de course, la règle 20 est modifiée de sorte que les signaux de bras suivants sont exigés, 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.
- (e) La règle 23.1 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 23.3 : « 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.
- (b) La règle 61.1(a) est modifiée de sorte que le bateau peut affaler son pavillon rouge après l'avoir visiblement montré.
- (c) Le bateau demandant 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) Quand un bateau indique clairement qu'il va effectuer une pénalité selon la règle 44.1, il doit effectuer la pénalité.
- (c) Un bateau peut effectuer une pénalité en abandonnant et en informant le comité de course ou un umpire.
- (d) 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 dans l'avis de course ou les instructions de course ou 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.
- (b) Du temps doit être donné aux bateaux pour répondre.
- (c) Si aucun bateau n'effectue de pénalité ou indique clairement qu'il va le faire, un umpire doit décider s'il pénalise un bateau ou non.
- (d) Si plus d'un bateau enfreint une *règle*, un umpire doit décider s'il pénalise tout bateau qui n'a pas effectué une pénalité.
- (e) Un umpire doit signaler une décision conformément à la règle D2.4.

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) enfreint la règle D1.3(b) ;
- (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.

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 Signaux par un umpire

Un bateau pénalisé par un umpire doit effectuer une pénalité de deux tours. Cependant, quand une pénalité est imposée selon la règle D2.3 et qu'un umpire hèle ou signale un nombre de tours, le bateau doit effectuer ce nombre de pénalités d'un tour.

D2.6 Limitations sur d'autres procédures

- (a) Une infraction à la règle D2.5 ne doit pas donner lieu à une réclamation par un bateau.
- (b) 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.
- (c) Le jury peut décider d'envisager d'accorder réparation quand il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

D3 CLASSEMENT D'UNE COURSE

- D3.1**
- (a) Chaque bateau qui *finit* une course et qui n'abandonne pas par la suite 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 l'abandon.
 - (d) Quand un bateau est classé comme abandon après avoir *fini*, chaque bateau avec une plus mauvaise place d'arrivée doit remonter d'une place.

- (e) 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 ;
 - (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 ÉPREUVE

D4.1 Terminologie

- (a) Le format de course d'une épreuve consiste en une ou plusieurs phases.
- (b) Dans une phase de round-robin, les équipes sont réparties dans un ou plusieurs groupes et il est prévu pour chaque groupe de courir un ou plusieurs round robins.
- (c) Un round-robin est une rencontre de chaque équipe effectuant une course contre l'autre équipe dans ce groupe.
- d) Une phase éliminatoire consiste en un ou plusieurs rounds dans lesquels chaque équipe court un match. Un match est une ou plusieurs courses entre deux équipes.

D4.2 Format d'épreuve

- (a) Les instructions de course doivent spécifier le format et les phases de l'épreuve, ainsi que toute règle particulière de classement.
- (b) De façon à terminer une épreuve, le comité de course peut modifier ou terminer n'importe quelle partie du format à tout moment raisonnable, en tenant compte des inscrits, de la météorologie, des contraintes de temps et autre facteurs pertinents.

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

- (a) Les équipes dans un groupe de round-robin 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) Cependant, si un round-robin est terminé quand moins de 80% des courses programmées ont été courues, ces résultats de courses ne doivent pas être inclus, mais doivent être utilisés pour départager les égalités entre les équipes dans le groupe où ils se sont tous rencontrés dans le round robin terminé.
- (c) Les résultats d'une phase antérieure de round robin ne doivent être utilisés que si cela est spécifié dans les instructions de course.

D4.4 Égalités dans un round-robin

Les égalités dans une phase de round-robin doivent être départagées en utilisant seulement les résultats de cette phase.

- (a) Si les équipes à égalité ont toutes concourues les unes contre les autres au moins une fois pendant la phase, l'égalité doit être départagée dans l'ordre ci-dessous.

- (1) le plus haut pourcentage de courses gagnées dans toutes les courses entre les équipes à égalité ;
 - (2) la moyenne la plus basse des points par course dans toutes les courses entre les équipes à égalité ;
 - (3) si deux équipes restent à égalité, le vainqueur de la dernière course entre elles ;
 - (4) la moyenne la plus basse des points marqués dans toutes les courses contre des adversaires communs ;
 - (5) une course décisive si possible, sinon un tirage au sort.
- (b) Sinon, l'égalité devra être départagée en utilisant uniquement les étapes (4) et (5) ci-dessus.
- (c) Quand une égalité est partiellement départagée par l'une des possibilités ci-dessus, l'égalité restante doit être départagée conformément à la règle D4.4(a) ou (b) selon ce qui est approprié.

D4.5 Classement d'une phase éliminatoire

- (a) Il ne doit pas être établi de classement d'un round sauf si au moins une course a été validée dans chaque match de ce round. La finale et la petite finale sont des rounds séparés.
- (b) Le vainqueur d'un match doit être la première équipe à marquer le nombre de victoires de courses indiqué dans les instructions de course. Si un match est terminé, le vainqueur doit être l'équipe avec le plus grand nombre de victoires de courses dans ce match, ou, s'il y a égalité, l'équipe qui a gagné la dernière course du match.
- (c)
 - (1) Les équipes qui gagnent dans un round doivent être classées devant celles qui perdent.
 - (2) Les équipes qui perdent dans un round et qui ne recourent pas doivent être classées ex-aequo.
 - (3) Dans un round qui n'a pas donné lieu à un classement, les équipes doivent être classées dans l'ordre de leurs places dans la phase précédente de l'épreuve, en classant séparément les équipes des différents groupes.

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 montrant un pavillon rouge à la première occasion raisonnable après l'avarie, jusqu'à ce que le comité de course ou un umpire en accuse 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 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 commise par un bateau de la même équipe, doit l'être. En cas de doute, on doit présumer que l'équipage n'a pas commis de faute.

ANNEXE E

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.

Note : Une règle expérimentale pour la voile radio commandée en jugement direct est disponible sur le site de World Sailing.

E1 MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS, À 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 :

Désemparé Un bateau est *désemparé* 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) Les appels à la voix selon les règles 20.1 et 20.3 doivent inclure les mots « place » et « virez » et le numéro de voile du bateau qui hèle, dans n'importe quel ordre.
- (c) La règle 22 est modifiée comme suit : « Si possible, un bateau doit éviter un bateau qui est *désemparé* ».
- (d) La règle 90.2(c) est modifiée comme suit :

Les modifications aux instructions de course peuvent être communiquées oralement à tous les concurrents concernés, avant le signal d'avertissement de la course ou flotte concernée. 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 et répété lorsque nécessaire de sorte que l'on puisse raisonnablement attendre des concurrents auxquels il s'adresse qu'ils l'entendent.

- (b) Quand une *règle* exige d'un bateau qu'il hèle ou réponde, l'appel à la voix doit être fait par le concurrent contrôlant le bateau.
- (c) Les différents chiffres d'un numéro de voile d'un bateau doivent être hélés : 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 « (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

Sauf si les instructions de course spécifient une zone de contrôle, 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

Sauf si les instructions de course précisent une zone de mise à l'eau et son utilisation, elle ne doit pas être restreinte.

E3.3 Tableau de parcours

Quand les instructions de course exigent que le parcours soit affiché sur un tableau, celui-ci 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 décompté 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 de sa coque 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) ». 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 parcourus 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 hélér « 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 U et du Pavillon Noir

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 spécifié différemment dans les instructions de course.
- (c) Les parcours ne doivent pas être réduits.
- (d) La règle 32.1(a) est modifiée comme suit : « à cause du mauvais temps ou des orages, ».

E3.9 Concurrents handicapés

Le comité de course peut faire ou autoriser des arrangements raisonnables pour aider les concurrents handicapés à participer d'une façon aussi équitable que possible. Un bateau ou le concurrent le contrôlant qui bénéficie d'une telle aide, y compris de la part d'un *accompagnateur*, n'enfreint pas la règle 41.

E4 RÈGLES DU CHAPITRE 4

E4.1 Règles du chapitre 4 supprimées

Les règles 40, 44.3, 45, 48, 49, 50, 52, 54, 55 et 56 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 *désemparé* ou en danger, de l'aide 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.

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 dans la flotte ou la course grâce à son infraction malgré une pénalité effectuée, sa pénalité doit être des pénalités supplémentaires d'un tour jusqu'à ce que l'avantage soit annulé ;
- (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.
- (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*.

E5.2 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, un jury ou un comité technique 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 réclamant doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concerne un incident dans la zone de course, il doit héler « (son propre numéro de voile) proteste (le numéro de voile de l'autre bateau) ».

E6.4 Informer le comité de course

Un bateau réclamant ou demandant réparation pour un incident *en course* doit informer le 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 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 *désemparé* 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 une nouvelle règle 63.6(e) :

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

E6.9 Décisions de réparation

Ajouter à la règle 64.3 :

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 a 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 son numéro 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(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(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 adjacents	13 mm	23 mm

G1.5 Positionnement

- (a) L'emblème de classe, les numéros de voile et les lettres de nationalité doivent être positionnés
 - (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 positionnés
 - (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.

ANNEXE F

RÈGLES DE COURSE KITEBOARDS

Les courses de kiteboard sur parcours 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 Boarder X) ou les autres compétitions de kiteboard (comme le Free-style, les Vagues, le Big Air, 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 Après avoir *pris le départ*, un kiteboard *finit* quand, alors que le concurrent est en contact avec le flotteur, une partie quelconque de son flotteur ou le concurrent, 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 en *effectuant le parcours*, 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 ou la position de son aile 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 un objet, une zone ou une ligne 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 22 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 depuis le côté pré-départ de la ligne vers le côté parcours.

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. S'il existe un doute raisonnable sur le fait que deux kiteboards sont engagés, il doit être présumé qu'ils ne le sont pas. Ces termes s'appliquent toujours à des kiteboards sur le même *bord*. Ils s'appliquent à des kiteboards sur des *bords* opposés seulement quand les deux kiteboards 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, ou
- (b) ses lignes sont emmêlées avec les lignes d'un autre kiteboard.

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

Se redresser

- (a) Un kiteboard *se redresse* à partir du moment où il n'est plus manœuvrant jusqu'à ce qu'il le redevienne, sauf s'il est chaviré ;
- (b) 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.

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 donner à l'autre kiteboard la *place* pour continuer de *se maintenir à l'écart*.

16.2 De plus, sur un bord de près, quand un kiteboard *bâbord se maintient à l'écart* en naviguant pour passer sous le vent d'un kiteboard *tribord*, le kiteboard *tribord* ne doit pas abattre ou modifier la position de son aile si, de ce fait, le kiteboard *bâbord* doit immédiatement 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.

La règle 18 ne s'applique plus quand la *place à la marque* a été donnée.

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(a) s'applique à nouveau si nécessaire, en fonction de la relation entre les kiteboards au moment où la règle 18.2(a) 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

La règle 20.1(a) est modifiée comme suit :

s'il approche d'un *obstacle* et qu'il aura bientôt besoin, pour l'éviter en sécurité, de faire une modification importante de sa route ou de la position de son aile, et
Ajouter une nouvelle règle 20.5 :

20.5 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.

SECTION D – PRÉAMBULE

Le préambule de la section D est modifié comme suit :

Quand la règle 21 ou 22 s'applique entre deux kiteboards, les règles des sections A et C ne s'appliquent pas.

21 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITES ; SAUTER

La règle 21.3 est modifiée et une nouvelle règle 21.4 est ajoutée :

21.3 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.

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

22 CHAVIRÉ ; SE REDRESSER ; ECHOUÉ ; PORTER SECOURS

La règle 22 est modifiée comme suit :

22.1 Si possible, un kiteboard doit éviter un kiteboard qui est *chaviré*, est échoué ou est en train d'essayer de porter secours à une personne ou un navire en danger.

22.2 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

26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

La règle 26 est modifiée comme suit :

Le départ des courses doit être donné 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>
3	Pavillon de classe	Un	Signal d'attention
2	Pavillon U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon U ou noir affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

29 RAPPELS

La règle 29.1 est supprimée.

30 PÉNALITÉS DE DÉPART

Les règles 30.1 et 30.2 sont supprimées.

Dans les règles 30.3 et 30.4, « coque » est modifié en « flotteur 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 RECORUES

La règle 36(b) est modifiée comme suit :

- (b) faire qu'un kiteboard soit pénalisé sauf selon la règle 2, 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 :

42.1 Règle de base

Sauf quand cela est permis dans la règle 42.2, un kiteboard doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

42.2 Exceptions

- (a) Un kiteboard peut être propulsé par les actions sans assistance du concurrent sur le kiteboard.
- (b) Un concurrent peut nager, marcher ou pagayer pendant qu'il est *chaviré* ou qu'il *se redresse*, pourvu que le kiteboard ne gagne pas un avantage significatif dans la course.
- (c) N'importe quel moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.

43 EXONÉRATION

La règle 43.1(c) est modifiée comme suit :

- (c) Un kiteboard prioritaire, ou un kiteboard qui navigue dans la *place* ou la *place à la marque* à laquelle il a droit, est exonéré d'une infraction à la règle 14 si le contact n'occasionne pas de dommage, de blessure ou d'enchevêtrement.

Ajouter une nouvelle règle 43.1(d) :

- (d) Quand un kiteboard enfreint la règle 15 et qu'il n'y a pas de contact, il est exonéré de son infraction.

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 a causé un désavantage significatif pour l'autre kiteboard dans 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 appendice de flotteur dans l'eau. Le tour doit comprendre un virement de bord complet et un empannage complet. Quand un kiteboard effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, son flotteur et le concurrent doivent se trouver entièrement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.

50 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

La règle 50.1(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.

RÈGLES DU CHAPITRE 4 SUPPRIMÉES

Les règles 45, 48, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 et 56.1 sont supprimées.

F5 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 5

61 EXIGENCES POUR RÉCLAMER

La règle 61.1(a) est modifiée comme suit :

- (a) Le kiteboard réclamant doit informer l'autre kiteboard à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concernera un incident survenu dans la zone de course, 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 *finisse* ou à la première occasion raisonnable après qu'il a *fini* ;
 - (4) si, au moment de l'incident, il est évident pour le kiteboard réclamant que l'un ou l'autre des concurrents est en danger, ou qu'il y a eu blessure, dommage sérieux ou enchevêtrement, 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 61.3.

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 64.2(c) :

- (c) si un kiteboard a enfreint une *règle* et qu'il en résulte un enchevêtrement pour la deuxième fois ou plus pendant la même épreuve, sa pénalité doit être une disqualification non retirable.

Les règles 64.4(a) et 64.4(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.

A5 SCORES DETERMINÉS PAR LE COMITÉ DE COURSE

La règle A5.2 est modifiée comme suit :

- A5.2** Un kiteboard qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours*, 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).

A10 ABRÉVIATIONS DE SCORES

Ajouter à la règle A10 :

DCT Disqualification après avoir causé un enchevêtrement dans un incident.

F9 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G

L'Annexe G est modifiée comme suit :

Annexe G – Identification

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. Le dossard doit être porté tel que prévu, avec le numéro de course clairement visible.
- (b) Les numéros doivent être aussi hauts que possible sur le devant, le dos et les manches du dossard. Ils doivent mesurer au moins 20 cm de hauteur dans le dos et au moins 6 cm sur le devant et les manches.
- (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.

ANNEXE G

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 la règle G1.3(c) 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^{er} 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

<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>
Algérie	ALG	Bulgarie	BUL
Afrique du Sud	RSA	Cambodge	CAM
Allemagne	GER	Canada	CAN
Andorre	AND	Chili	CHI
Angola	ANG	Chypre	CYP
Antigua	ANT	Colombie	COL
Antilles néerlandaises	AHO	Corée, RDP	PRK
Argentine	ARG	Corée, République de	KOR
Arménie	ARM	Croatie	CRO
Aruba	ARU	Cuba	CUB
Australie	AUS	Danemark	DEN
Autriche	AUT	Djibouti	DJI
Azerbaïdjan	AZE	Egypte	EGY
Bahamas	BAH	Emirats arabes unis	UAE
Bahreïn	BRN	Equateur	ECU
Barbade	BAR	Espagne	ESP
Belgique	BEL	Estonie	EST
Belize	BIZ	Etats-Unis d'Amérique	USA
Bermudes	BER	Fidji	FIJ
Biélorussie	BLR	Finlande	FIN
Bésil	BRA	France	FRA
Bostwana	BOT	Géorgie	GEO
Brunéi Darrussalam	BRU	Grande-Bretagne	GBR

Grèce	GRE
Grenade	GRN
Guam	GUM
Guatemala	GUA
Hong Kong, Chine	HKG
Hongrie	HUN
Iles Caïman	CAY
Iles Cook	COK
Ile Maurice	MRI
Iles Turques et Caïques	TKS
Iles Vierges américaines	ISV
Iles Vierges britanniques	IVB
Inde	IND
Indonésie	INA
Irlande	IRL
Irak	IRQ
Iran	IRN
Islande	ISL
Israël	ISR
Italie	ITA
Jamaïque	JAM
Japon	JPN
Kazakhstan	KAZ
Kenya	KEN
Kosovo	KOS
Koweït	KUW
Kirghizstan	KGZ
Lettonie	LAT
Liban	LIB
Libye	LBA
Liechtenstein	LIE
Lituanie	LTU
Luxembourg	LUX
Macau, Chine	MAC
Macédoine du Nord	MKD
Madagascar	MAD
Malaisie	MAS
Malte	MLT
Maroc	MAR
Mexique	MEX
Moldavie	MDA
Monaco	MON
Monténégro	MNE
Montserrat	MNT
Mozambique	MOZ
Myanmar	MYA
Namibie	NAM
Nigéria	NGR
Norvège	NOR
Nouvelle Zélande	NZL

Oman	OMA
Ouganda	UGA
Pakistan	PAK
Palestine	PLE
Panama	PAN
Papouasie-Nouvelle-Guinée	PNG
Paraguay	PAR
Pays-Bas	NED
Pérou	PER
Philippines	PHI
Pologne	POL
Porto Rico	PUR
Portugal	POR
Qatar	QAT
R.P. de Chine	CHN
République dominicaine	DOM
République slovaque	SVK
République tchèque	CZE
Roumanie	ROU
Russie	RUS
Saint-Marin	SMR
Sainte-Lucie	LCA
Saint Kitts-et-Nevis	SKN
Salvador	ESA
Samoa	SAM
Samoa américaines	ASA
Sénégal	SEN
Serbie	SRB
Seychelles	SEY
Singapour	SIN
Slovénie	SLO
Soudan	SUD
Sri Lanka	SRI
Suède	SWE
Suisse	SUI
Tahiti	TAH
Taipei chinois	TPE
Tanzanie	TAN
Thaïlande	THA
Timor-Leste	TLS
Trinité-et-Tobago	TTO
Tunisie	TUN
Turquie	TUR
Ukraine	UKR
Uruguay	URU
Vanuatu	VAN
Venezuela	VEN
Vietnam	VIE
Zimbabwe	ZIM

G1.2 Spécifications

- (a) Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être
- (1) en lettres capitales et chiffres arabes,
 - (2) de la même couleur,
 - (3) d'une couleur contrastant avec le corps de la voile, et
 - (4) d'une fonte sans-serif

De plus, les lettres et numéros identifiant le bateau doivent être clairement lisibles quand la voile est hissée.

- (b) 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 :

- (a) Généralités

- (1) L'emblème de classe, les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent, si possible, être placés des deux côtés de la voile de sorte que ceux du côté tribord soient les plus hauts.
- (2) Les lettres de nationalité doivent être placées au-dessus des numéros de voile de chaque côté de la voile.

- (b) Grand-voiles

- (1) 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.
- (2) L'emblème de classe doit être placé au-dessus des lettres de nationalité. Si le dessin l'emblème de classe permet de le placer dos à dos, ils peuvent être placés ainsi.

- (3) Voiles d'avant et spinnakers

- (1) Les lettres de nationalité et les numéros de voile sont obligatoires seulement sur les voiles d'avant dont la longueur de bordure est supérieure à un tiers de la base du triangle avant.
- (2) Les lettres de nationalité et les numéros de voile des voiles d'avant doivent être placés entièrement au-dessous d'un arc dont le centre est le point de drisse et dont le rayon est égal à 50% 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
- (3) 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.

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. Lesdites 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.

ANNEXE H

PESÉE DES VÊTEMENTS ET DE L'ÉQUIPEMENT

Voir la règle 50. Cette annexe ne doit pas être modifiée par l'avis de course, 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.

ANNEXE J

AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Voir les règles 89.2 et 90.2. Dans cette annexe, le terme « épreuve » comprend une course ou une série de courses.

Une règle de l'avis de course n'a pas besoin d'être répétée dans les instructions de course.

Il convient de veiller à l'absence de conflit entre des règles dans l'avis de course, les instructions de course ou tout autre document qui régit l'épreuve.

J1 CONTENU DE L'AVIS DE COURSE

J1.1 L'avis de course doit contenir ce qui suit :

- (1) le titre, le lieu et les dates de l'épreuve 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 électronique de celui-ci peut être obtenu ;
- (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 procédures et les heures de confirmation d'inscription et d'inscription, y compris les tarifs et toute date de clôture ;
- (6) les heures 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 ce qui s'appliquera parmi tout ce qui suit :

- (1) les horaires ou procédures d'inspection des équipements ou de jauge d'épreuve, ou les exigences de certificats de jauge ou de rating ;
- (2) les modifications aux règles de course autorisées par World Sailing selon la règle 86.2, en mentionnant spécifiquement chaque règle et en précisant la modification (inclure également la décision de World Sailing autorisant la modification) ;
- (3) les modifications aux règles de classe, comme permis selon la règle 87, en mentionnant spécifiquement chaque règle et en précisant la modification ;
- (4) les exigences de catégorisation ou de classification auxquelles certains ou tous les concurrents doivent se conformer ;
 - (a) pour les catégorisations de concurrents (voir la règle 79 et le Code de Catégorisation des concurrents de World Sailing), ou
 - (b) pour la classification fonctionnelle pour les épreuves Para World Sailing (voir les règles de classification de Para World Sailing).
- (5) que les bateaux seront tenus d'arborer la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (voir la règle 6 et le Code de Publicité de World Sailing) et toute autre information relative à la publicité ;
- (6) quand les inscriptions d'autres pays sont attendues, toute prescription nationale qui pourrait nécessiter une préparation préalable (voir la règle 88) ;
- (7) les prescriptions qui s'appliqueront si les bateaux, pendant qu'ils sont *en course*, passeront dans les eaux de plus d'une autorité nationale, et quand elles s'appliqueront (voir la règle 88.1) ;

- (8) le système alternatif de communication requis à la place des appels à la voix selon la règle 20 (voir la règle 20.4(b)) ;
- (9) toute modification autorisée par la règle 50.1(b) à la limite de poids des vêtements et de l'équipement du concurrent ;
- (10) toute exigence nécessaire pour le respect de la législation sur la protection des données qui s'applique sur le lieu de l'épreuve ;
- (11) 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. » ;
- (12) 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 ;

J1.3 L'avis de course doit contenir ce qui s'appliquera parmi tout ce qui suit et qui pourrait aider les concurrents à décider de participer ou pas à l'épreuve, ou qui procure 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 ;
- (2) les modifications aux prescriptions nationales (voir la règle 88.2) ;
- (3) l'heure et le lieu auxquels les instructions de course seront disponibles ;
- (4) une description générale du parcours ou du type de parcours à effectuer ;
- (5) le système de classement, s'il est différent du système de l'annexe A, inclus par référence dans les règles de classe ou autres *règles* régissant l'épreuve, ou cité entièrement. Indiquer le nombre de courses programmées et le nombre minimal de courses devant être validées pour constituer une série. Si nécessaire, pour une série où le nombre de partants peut sensiblement varier, indiquer si la règle A5.3 s'applique ;
- (6) la pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2, autre que la pénalité de deux tours ;
- (7) l'heure après laquelle aucun signal d'avertissement ne sera fait le dernier jour de course programmé ;
- (8) la suppression du droit d'appel, sous réserve de la règle 70.5 ;
- (9) pour les bateaux loués ou prêtés, si la règle G3 s'applique ;
- (10) les prix.

J2 CONTENU DES INSTRUCTIONS DE COURSE

J2.1 Sauf si c'est inclus dans l'avis de course, les instructions de course doivent contenir ce qui suit :

- (1) les informations incluses dans les règles J1.3(1), (2) et (5) et, si applicable, dans les règles J13(6), (7), (8), (9) et (10) ;
- (2) le programme des courses, et les heures des signaux d'avertissement pour chaque classe ;
- (3) une description complète du(des) parcours à effectuer, ou une liste des *marques* parmi lesquelles le parcours sera établi, et, si nécessaire, comment les parcours seront signalés ;
- (4) 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 définition *Effectuer le parcours*) ;

- (5) les descriptions des lignes de départ et d'arrivée, des pavillons de classe et de tous signaux particuliers utilisés ;
- (6) le temps limite de la course, s'il y en a un, pour que le premier bateau *finisse* (voir la règle 35) ;
- (7) l'(les)emplacement(s) du(des) tableau(x) officiel(s) d'information ou l'adresse du tableau d'information en ligne ; l'emplacement du bureau de course ;

J2.2 Sauf si c'est inclus dans l'avis de course, les instructions de course doivent contenir ce qui s'appliquera parmi ce qui suit :

- (1) si l'annexe P s'appliquera ;
- (2) si nécessaire, pour une épreuve où des inscriptions d'autres pays sont attendues, une copie en anglais des prescriptions nationales qui s'appliqueront ;
- (3) la procédure pour modifier les instructions de course ;
- (4) la procédure pour donner, sur l'eau, des modifications orales aux instructions de course (voir la règle 90.2(c)) ;
- (5) 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 émargements à terre au départ et au retour ;
- (6) les signaux faits à terre et l'emplacement du(des) mât(s) de pavillons ;
- (7) les restrictions contrôlant les modifications apportées aux bateaux quand ils sont fournis par l'autorité organisatrice ;
- (8) quand et en quelles circonstances la propulsion sera autorisée selon la règle 42.3(i) ;
- (9) les restrictions d'utilisation de bateaux d'assistance, de housses de protection sous-marines, de radios, etc. ; d'évacuation des détritiques ; de mise au sec ; et d'assistance extérieure apportée à un bateau qui n'est pas *en course* ;
- (10) la zone de course (une carte marine est recommandée) ;
- (11) l'emplacement de la zone de départ et toutes restrictions pour y entrer ;
- (12) toutes procédures ou signaux particuliers pour les rappels individuels ou généraux ;
- (13) la longueur approximative du parcours et la longueur approximative des bords de près ;
- (14) toutes procédures ou signaux particuliers pour changer un bord du parcours (voir la règle 33) ;
- (15) la description de tout objet, zone ou ligne désignée par le comité de course comme étant un *obstacle* (voir la définition *Obstacle*) et toute restriction sur l'entrée dans une telle zone ou sur le franchissement d'une telle ligne ;
- (16) les bateaux identifiant l'emplacement des *marques* ;
- (17) toutes procédures particulières pour réduire le parcours ou pour *finir* un parcours réduit ;
- (18) le temps limite, s'il existe, pour les bateaux autres que le premier bateau pour *finir* et tous autres temps limites ou temps cibles qui s'appliquent pendant que les bateaux sont *en course* ;
- (19) les exigences de déclaration ;
- (20) les allégeances de temps ;
- (21) les temps limites, le lieu des instructions et les procédures spéciales pour les *réclamations*, les demandes de réparation ou les demandes de réouverture ;

- (22) l'accord de l'autorité nationale pour la désignation d'un jury international, lorsque requis selon la règle 91(b) ;
- (23) le temps limite pour rouvrir une instruction selon la règle N1.4(b), si différent de 30 minutes ;
- (24) lorsque requis par la règle 70.3, l'autorité nationale à laquelle les appels et les demandes doivent être envoyés ;
- (25) le remplacement de concurrents ;
- (26) le nombre minimal requis de bateaux présents sur la zone de départ pour que le départ d'une course soit donné ;
- (27) quand et où les courses du jour *retardées* ou *annulées* seront courues ;
- (28) les marées et les courants ;
- (29) les autres engagements du comité de course et les obligations des bateaux.

GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

Auparavant Annexe K

GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Auparavant Annexe L

Ces guides, mis à jour pour se conformer aux règles de la présente édition des Règles de Course à la Voile, sont disponibles, sous différents formats, sur le site de World Sailing : sailing.org/racingrules/documents et de la FFVoile <http://espaces.ffvoile.fr/arbitrage/3-textes-et-reglements/regles-de-course-a-la-voile.aspx>. Les autorités nationales sont invitées à traduire ces guides, et World Sailing mettra les versions traduites en ligne sur son site.

Ces guides, qui auront deux lettres d'identification commençant par K ou L, peuvent être téléchargés soit comme documents PDF, soit comme documents Word. Cela permettra aux utilisateurs de créer facilement et rapidement, en utilisant le vocabulaire éprouvé des guides, soit l'avis de course soit les instructions de course, soit les deux, pour une épreuve particulière.

Les suggestions pour améliorer ces guides sont les bienvenues et doivent être envoyées à cca@ffvoile.fr

ANNEXE M

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 assurés 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*, de la demande de réparation ou de l'allégation 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 épreuves 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 64.4(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(b)).

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.
- 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 incorrecte 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.
- 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(a)). À la question « Souhaiteriez-vous entendre X ? » posée par une *partie*, la meilleure réponse est « C'est vous qui choisissez ».
- 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(b)), 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, mais si cela n'est pas possible, ne tenez pas compte de la déposition ainsi reçue.

- Le président du jury devrait informer une *partie* ou un témoin rapportant des ouï-dire, des témoignage répétitifs ou hors de propos que le jury doit accorder à un tel témoignage le crédit approprié, qui peut être faible ou tout-à-fait nul.
- 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(c)).
- Demandez à un membre du jury de prendre des notes sur les dépositions, en particulier les temps, les distances, les vitesses, etc.
- Invitez les membres du jury à poser des questions.
- 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(d)).

- 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 schéma de l'incident en utilisant les faits que vous avez établis.

M3.4 Décidez du cas (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.

M 4 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.

M 5 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 demande d'instruction 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 A 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 *accompagneur*, et non contre un bateau, un bateau peut également être pénalisé (règles 69(h)(2) et 64.5).

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 ?

ANNEXE N

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 ou du comité technique, et ne pas comprendre de membres de ces derniers, et doit 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 les 30 minutes ou 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 ou les instructions de course, et la lettre doit être affichée sur le tableau officiel d'information.
- 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, du comité de course ou du comité technique, 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, le comité de course ou le comité technique.

N3 PROCÉDURES

- N3.1** 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.
- N3.2** 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** Le Code disciplinaire de World Sailing 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.

ANNEXE P

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 l'épreuve, 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 l'épreuve, 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 l'épreuve, 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 ANNULATION

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 l'épreuve.

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 incorrecte 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 pumping, 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*.

ANNEXE R

PROCÉDURES POUR LES APPELS ET LES DEMANDES

Voir la règle 70. Une autorité nationale peut modifier cette annexe par prescription mais elle ne doit pas être modifiée par l'avis de course ou 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 en utilisant de préférence l'imprimé d'appel disponible sur le site web de la FF Voile : http://espaces.ffvoile.fr/media/72362/Imprime_Appel.pdf

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 schéma, 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, tous autres documents 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.

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

A 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 INSUFFISANTS ; RÉOUVERTURE

L'autorité nationale doit accepter les faits établis par le jury, sauf quand elle décide qu'ils sont insuffisants. 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 décidé en acceptant la décision du jury.

ANNEXE S

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. L'emplacement du secrétariat de course et du mât de pavillons sur lequel les signaux à terre seront envoyés. (IC 4.1).*
- 2. 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 (IC 5).*
- 3. Une liste des marques qui seront utilisées et une description de chacune d'elles (IC 8).
Comment les nouvelles marques différencieront 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.

ANNEXE S

INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES

INSTRUCTIONS DE COURSE

1 RÈGLES

1.1 L'épreuve 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 si cette heure est modifiée dans les IC. 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 son emplacement.

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.

5.2 Pour informer les bateaux qu'une course ou une 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.

6 PAVILLONS DE CLASSE

6.1 Chaque pavillon de classe sera l'emblème de classe sur un fond uni 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, et il peut également afficher le cap compas approximatif du premier bord du parcours.

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 bleu 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 prendre le départ, effectuer le parcours et finir.
- Fenêtre pour finir Temps limite pour les bateaux pour finir après le premier bateau ayant pris le départ, 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, A5.1 et A5.2.

13 RÉCLAMATIONS ET DEMANDES DE RÉPARATION

13.1 Les formulaires de demande d'instruction 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.

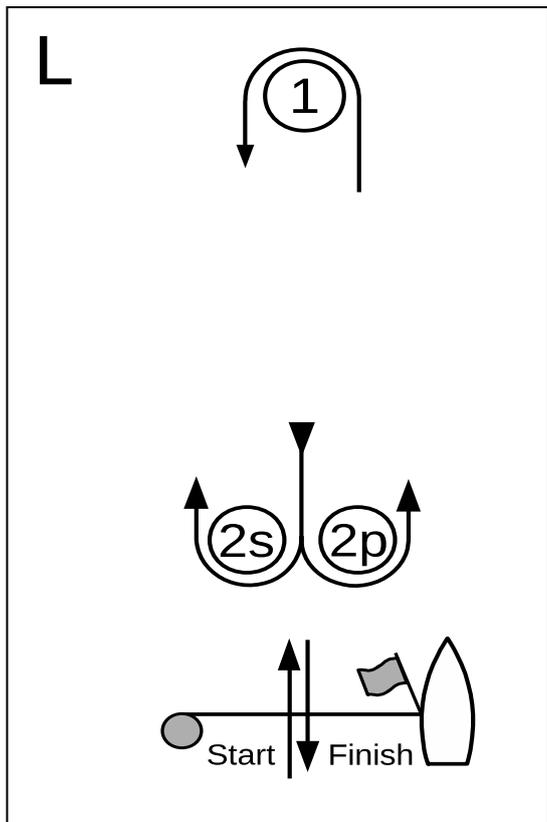
13.3 Les avis seront affichés au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés en tant que témoins et du lieu des instructions.

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).

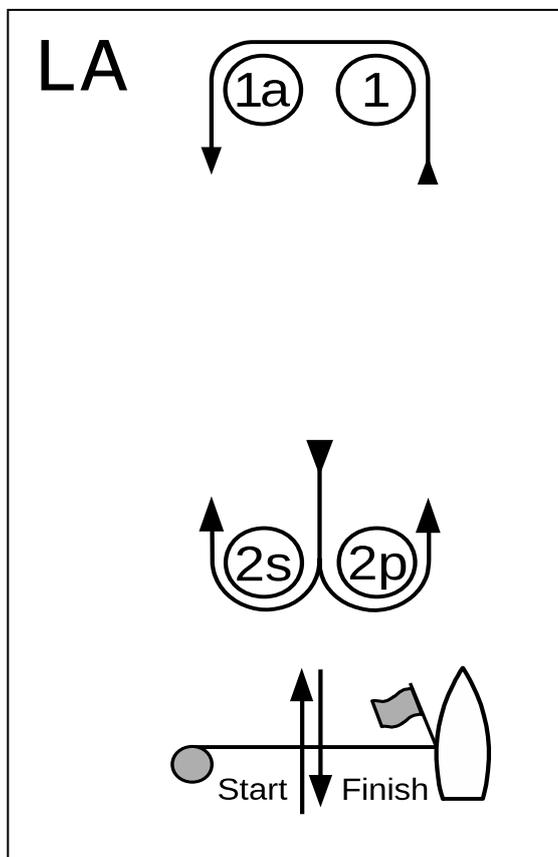
13.5 Le dernier jour de course programmé, une demande de réparation basée sur une décision du jury doit être déposée au plus tard 30 minutes après l'affichage de la décision. Ceci modifie la RCV 62.2.

ANNEXE S - INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES

SCHÉMAS DE PARCOURS

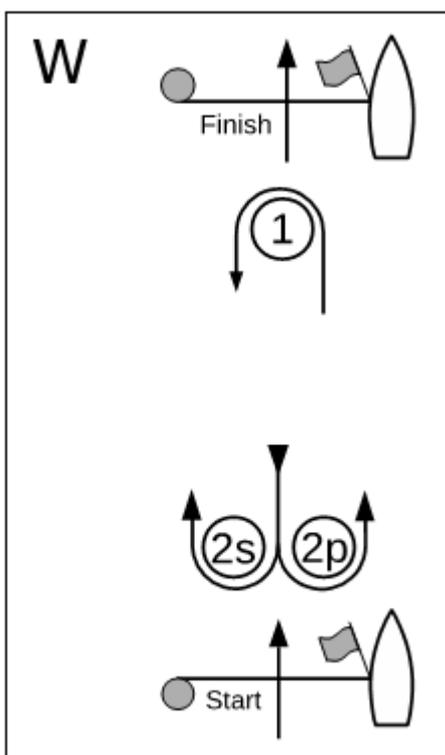


Parcours L - Au vent/Sous le vent, Arrivée sous le vent	
<i>Signal</i>	<i>Ordre de contournement des marques</i>
L2	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée
L3	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée
L4	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - 1 - Arrivée



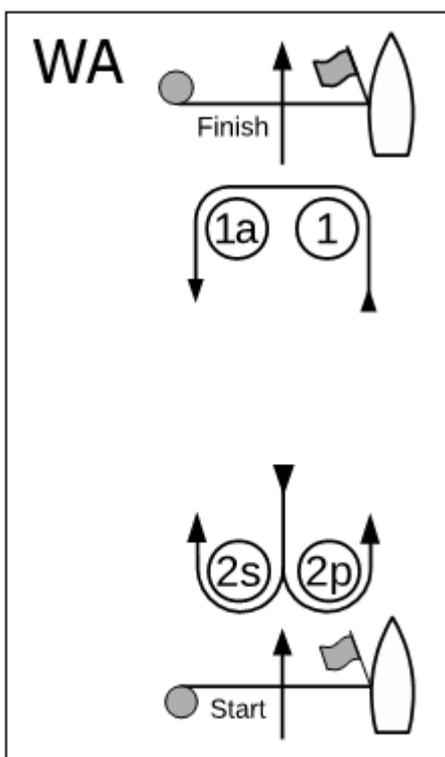
Parcours LA - Au vent/Sous le vent avec marque de dégagement, Arrivée sous le vent	
<i>Signal</i>	<i>Ordre de contournement des marques</i>
LA2	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée
LA3	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée
LA4	Départ - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - 2s/2p - 1 - 1a - Arrivée

ANNEXE S - INSTRUCTIONS DE COURSE TYPES



Parcours W - Au vent/Sous le vent, Arrivée au vent

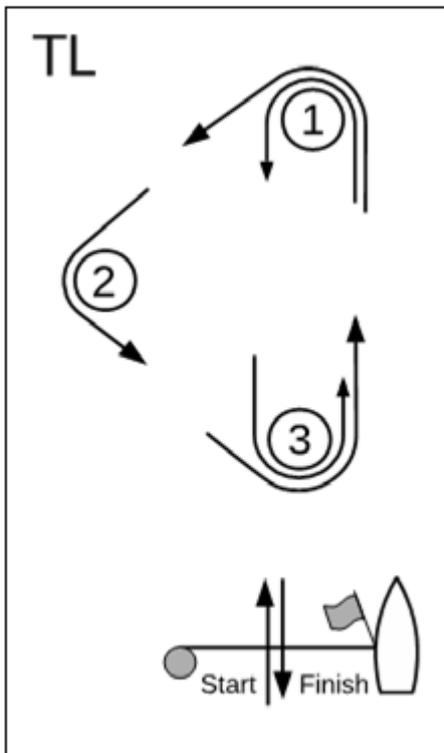
<i>Signal</i>	<i>Ordre de contournement des marques</i>
W2	Départ - 1 - 2s/2p - Arrivée
W3	Départ - 1 - 2s/2p - 1 - 2s/2p - Arrivée
W4	Départ - 1 - 2s/2p - 1 2s/2p - 1 - 2s/2p - Arrivée



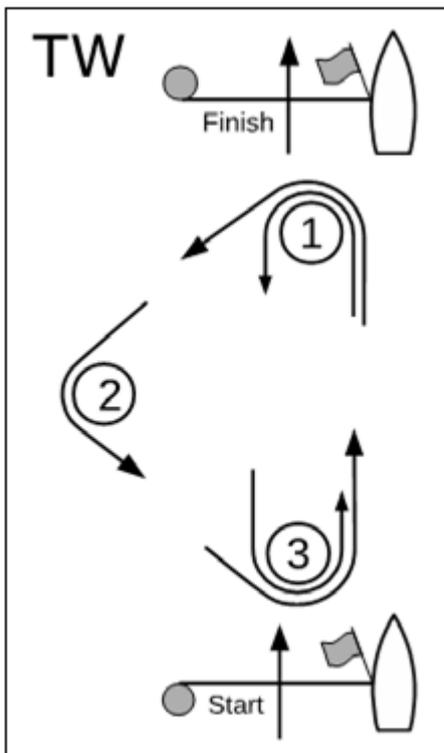
Parcours WA - Au vent/Sous le vent avec marque de dégagement, Arrivée au vent

<i>Signal</i>	<i>Ordre de contournement des marques</i>
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	
<i>Signal</i>	<i>Ordre de contournement des marques</i>
TL2	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - Arrivée
TL3	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3- 1 - Arrivée
TL4	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3- 1 - 3 - 1 - Arrivée



Parcours TW- Triangle, Arrivée au vent	
<i>Signal</i>	<i>Ordre de contournement des marques</i>
TW2	Départ -1 - 2 - 3 - Arrivée
TW3	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3 - Arrivée
TW4	Départ - 1 - 2 - 3 -1 - 3 - 1 - 3 - Arrivée

ANNEXE T

CONCILIATION

Cette annexe s'applique uniquement si l'avis de course ou les instructions de course le précisent.

La conciliation ajoute une étape supplémentaire à la procédure de résolution des réclamations mais peut supprimer la nécessité de quelques instructions, accélérant ainsi la procédure pour des épreuves où de nombreuses réclamations sont attendues. 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 de World Sailing contient des conseils supplémentaires sur la conciliation, manuel qui peut être téléchargé sur le site de World Sailing et de la FF Voile.

T1 PÉNALITÉS POST-COURSE

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

T2 RÉUNION DE CONCILIATION

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

T3 AVIS DU CONCILIATEUR

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

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

T4 RÉSULTATS DE LA RÉUNION DE CONCILIATION

Après que le conciliateur a émis un avis,

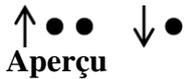
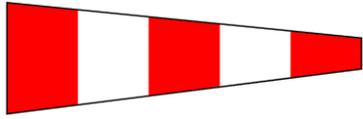
- (a) un bateau peut accepter une Pénalité Post-course, et
- (b) un bateau peut demander à retirer sa *réclamation*. Le conciliateur peut alors agir au nom du jury conformément à la règle 63.1 pour autoriser le retrait.

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

SIGNAUX DE COURSE

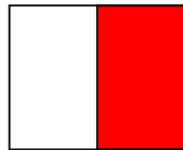
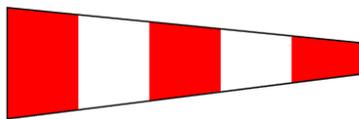
Les significations des signaux visuels et sonores sont données ci-dessous. Une flèche pointant vers le haut ou le bas (↑ ↓) signifie qu'un signal visuel est envoyé ou affalé. Un point (•) signifie un signal sonore ; cinq tirets courts (- - - -) signifient des signaux sonores répétitifs ; un tiret long (—) signifie un signal sonore long. Quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'un pavillon de classe, d'un pavillon de flotte, d'un pavillon d'épreuve ou d'un pavillon de zone de course, le signal s'applique seulement à cette classe, flotte, épreuve ou zone de course.

Signaux de retard

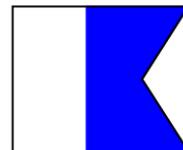
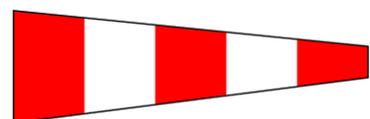


Aperçu

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.

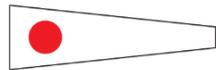


Aperçu sur A Les courses dont le départ n'a pas été donné sont *retardées*. Plus de courses aujourd'hui.

Aperçu

Retard heures l'heure de départ

9



Flamme numérique 1 ↑ •• ↓



Flamme numérique 2 ↑ •• ↓



Flamme numérique 3 ↑ •• ↓



Flamme numérique 4 ↑ •• ↓



Flamme numérique 5 ↑ •• ↓



Flamme numérique 6 ↑ •• ↓



Flamme numérique 7 ↑ •• ↓

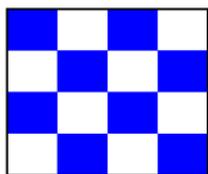


Flamme numérique 8 ↑ •• ↓



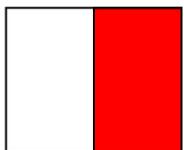
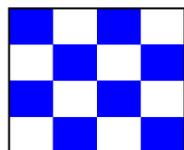
Flamme numérique 9 ↑ •• ↓

Signaux d'annulation

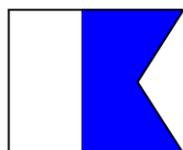
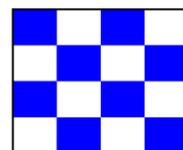


N Toutes les courses dont le départ a été donné sont *annulées*. Revenez sur la zone de départ.

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*.

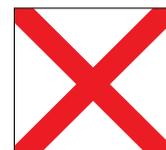


N sur H Toutes les courses sont *annulées*. Signaux ultérieurs à terre.



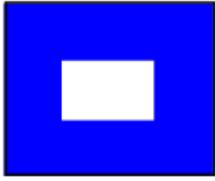
N sur A Toutes les courses sont *annulées*. Plus de courses aujourd'hui.

Sécurité

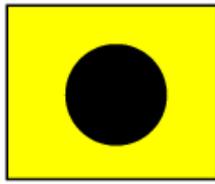


V Ecoutez le canal de course pour des instructions de sécurité (voir règle 37)

Signaux préparatoires



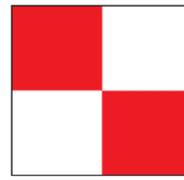
P Signal préparatoire.



I La règle 30.1 s'applique.



Z La règle 30.2 s'applique.



U La règle 30.3 s'applique.

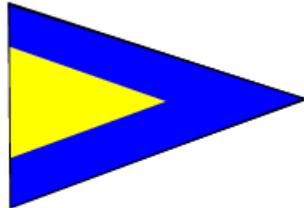


Pavillon noir.
La règle 30.4 s'applique.

Signaux de rappel

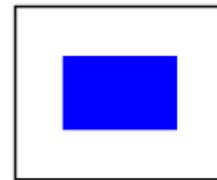


X Rappel individuel.



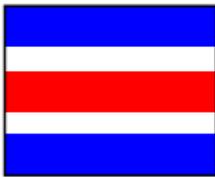
Premier substitut Rappel général.
Le signal d'avertissement sera fait 1 minute après l'affalé.

Parcours réduit

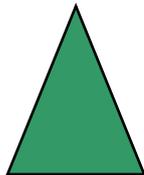


S Le parcours a été réduit. La règle 32.2 s'applique.

Changer le bord suivant



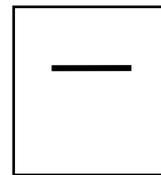
C La position de la *marque* suivante a été changée :



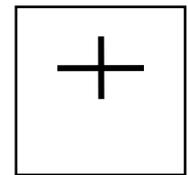
à tribord ;



à bâbord ;



pour diminuer la longueur du bord ;



pour augmenter la longueur du bord ;

Autres signaux



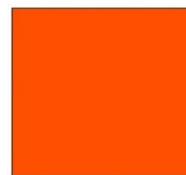
L A terre : Un avis aux concurrents a été affiché.
Sur l'eau : Venez à portée de voix ou suivez ce bateau.



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 Orange.
Le mât arborant ce pavillon est une extrémité de la ligne de départ.



(Pas de signal sonore)

Pavillon Bleu.
Le mât arborant le pavillon est une extrémité de la ligne d'arrivée