

ANNEXES, SECTION I

ANNEXE A — CLASSEMENT

Voir la règle 88.3.

A 1 NOMBRE DE COURSES

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

A 2 SCORES DES SERIES

Le score de chaque bateau dans la série doit être le total des scores de ses courses en retirant le plus mauvais. (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 sont validées). Si un bateau a deux fois ou plus le même plus mauvais score, le(s)score(s) de(des) course(s) disputée(s) le plus tôt dans la série doit être retiré. Le bateau avec le plus faible score dans la série gagne et les autres bateaux doivent être classés en conséquence.

A 3 HEURES DE DEPART ET PLACES D'ARRIVEE

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, lorsqu'un système de handicap est utilisé, le temps compensé d'un bateau, arrondi à la seconde la plus proche, doit déterminer sa place d'arrivée.

A 4 SYSTEMES DE POINTS A MINIMA ET AVEC BONUS

Le classement de la plupart des séries est établi en utilisant soit le Système de Points a Minima, soit le Système de Points avec Bonus. Le Système de Points a Minima utilise la place d'arrivée d'un bateau pour son nombre de points dans la course. Le Système de Points avec Bonus avantage les six premières places parce qu'il est plus difficile de remonter de la quatrième à la troisième place, par

exemple, que de la quatorzième à la treizième place. Le système choisi peut être rendu applicable en précisant dans les instructions de course que, par exemple, « Le classement de la série sera établi tel que prévu par l'annexe A des règles de course, en utilisant le Système de Points [a Minima] [avec Bonus]. »

A 4.1 Chaque bateau qui *prend le départ* et qui *fini*, 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>Système de Points a Minima</i>	<i>Système de Points avec Bonus</i>
Premier	1	0
Deuxième	2	3
Troisième	3	5.7
Quatrième	4	8
Cinquième	5	10
Sixième	6	11.7
Septième	7	13
Chaque place au-delà	ajouter 1 point	ajouter 1 point

A 4.2 Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné après avoir *fini* ou qui a été disqualifié doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de bateaux inscrits dans la série plus un. Un bateau pénalisé selon la règle 30.2 ou 44.3 doit recevoir les points tel que prévu par la règle 44.3(c).

A 5 SCORES DETERMINES PAR LE COMITE DE COURSE

Un bateau qui n'a pas *pris le départ*, qui n'a pas satisfait à la règle 30.2 ou 30.3, qui n'a pas *fini*, ou qui effectue une pénalité selon la règle 44.3 ou qui abandonne après avoir *fini*, doit recevoir le nombre de points correspondants attribués par le comité de course, sans instruction. Le comité de réclamation est seul habilité à agir sur le classement pour aggraver le score d'un bateau.

A 6 MODIFICATIONS DES PLACES ET DES POINTS DES AUTRES BATEAUX

- (a) Si un bateau est disqualifié dans une course ou abandonne après avoir *fini*, chaque bateau qui *a fini* après lui doit être remonté d'une place.
- (b) Si le comité de réclamation décide d'accorder réparation en ajustant les points d'un bateau, les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés sauf si le comité de réclamation en décide autrement.

A 7 EGALITES DANS UNE COURSE

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

A 8 EGALITES DANS LES SERIES

A 8.1 S'il y a égalité dans le score de la série entre deux ou plusieurs bateaux, les scores des bateaux dans chaque course doivent être listés du meilleur au plus mauvais et à la(aux) première(s) différence(s), l'égalité doit être départagée en faveur du(des) bateau(x) avec le meilleur score. Aucun des scores retirés ne doit être utilisé.

A 8.2 Si une égalité persiste entre deux bateaux, elle doit être départagée en faveur du bateau qui a obtenu le meilleur score dans le plus grand nombre de courses. Si plus de deux bateaux sont à égalité, ils doivent être classés dans l'ordre du nombre de fois où chacun a obtenu un meilleur score que l'un des autres bateaux *ex aequo*. Aucune course dont le résultat a été retiré par l'un des bateaux à égalité ne doit être utilisée.

A 8.3 Si une égalité persiste entre deux bateaux ou plus, ils doivent être classés dans l'ordre de leur score dans la dernière course. Les égalités qui subsistent doivent être départagées en utilisant les scores 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 CLASSEMENT DES COURSES DANS UNE SERIE PLUS LONGUE QU'UNE REGATE

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

A10 CONSEILS POUR LES REPARATIONS

Si le comité de réclamation décide d'accorder réparation en ajustant le nombre de points d'un bateau dans une course, il lui est conseillé d'envisager de lui accorder

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

A11 ABBREVIATIONS POUR LES RESULTATS

Il est recommandé d'utiliser ces abréviations pour enregistrer les circonstances notées :

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 et a failli à satisfaire à la règle 29.1 ou 30.1
ZFP	Pénalité de 20 % selon la règle 30.2
BFD	Disqualification selon la règle 30.3
SCP	A reçu une pénalité en points selon la règle 44.3
DNF	N'a pas <i>fini</i>
RAF	A abandonné après avoir <i>fini</i>
DSQ	Disqualification
DNE	Disqualification qui, selon la règle 88.3(b), ne peut être retirée
RDG	Réparation accordée

ANNEXE B — REGLES DE COURSE POUR LES PLANCHES A VOILE

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

B 1 DEFINITIONS

Ajouter les définitions suivantes :

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

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

B 2 CHAPITRE 2 — QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

B 2.1 La dernière phrase de la règle 20 est modifiée comme suit : « Une planche qui cule doit *se maintenir à l'écart* des autres planches et bateaux. »

B 2.2 Ajouter à la section D :

23 VOILE HORS DE L'EAU LORS DU DEPART

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

24 REDRESSEMENT

Une planche à voile qui *se redresse* doit éviter une planche à voile ou un bateau qui fait route.

B 3 CHAPITRE 3 — DIRECTION D'UNE COURSE

La règle 31 est modifiée comme suit : « Un concurrent ne doit pas s'accrocher à une *marque* de départ. »

B 4 CHAPITRE 4 — AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

B 4.1 La règle 42 est modifiée comme suit : « Une planche à voile ne doit être propulsée que par l'action du vent sur la voile, par l'action de l'eau sur le flotteur, et par les actions du concurrent sans aide extérieure. »

B 4.2 La règle 43.1(a) est modifiée pour permettre à un concurrent de porter un récipient destiné à contenir des boissons. Ce récipient doit avoir une capacité d'au moins un litre, et ne pas peser plus de 1,5 kilogrammes lorsqu'il est plein.

B 4.3 Dans la règle 44.2, supprimer « comprenant deux virements de bord et deux empannages. »

B 5 CHAPITRE 6 — INSCRIPTION ET QUALIFICATION

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

B 6 CHAPITRE 7 — ORGANISATION DE LA COURSE

Dans la règle 88.2(c), la dernière phrase est modifiée comme suit : « Les modifications aux instructions de course peuvent être communiquées oralement, mais seulement si la procédure est spécifiée dans les instructions de course. »

B 7 ANNEXE G — IDENTIFICATION SUR LES VOILES

B 7.1 Ajouter à la règle G1.1(a) : « L'emblème ne doit pas faire référence à autre chose que le fabricant ou la classe et ne doit pas consister en plus de deux lettres et trois chiffres, ou un dessin abstrait. »

B 7.2 Les règles G1.3(a), G1.3(c), G1.3(d) et G1.3(e) sont modifiées comme suit : « L’emblème de classe doit être porté une seule fois de chaque côté de la voile dans la zone située au-dessus d’une ligne perpendiculaire au bord d’attaque de la voile à un point situé, à partir de la tête, au tiers de la distance jusqu’au wishbone. Les lettres de nationalité et les numéros de voile doivent être dans le tiers central de la voile au-dessus du wishbone, et clairement séparés de toute publicité, et doivent être placés à des hauteurs différentes des deux côtés de la voile, ceux du côté tribord au-dessus. »

ANNEXE C — REGLES DU MATCH RACING

Note du traducteur :

Dans cette annexe, le mot anglais « umpire » désigne un arbitre sur l'eau chargé de juger directement les courses en match racing.

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

C 1 TERMINOLOGIE

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

C 2 MODIFICATIONS DES DEFINITIONS ET DES REGLES DU CHAPITRE 2

C 2.1 La définition de *finir* est modifiée comme suit : « Un bateau *finir* lorsqu'une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équipement en position normale, coupe la ligne d'arrivée dans la direction du parcours depuis la dernière *marque*, après avoir effectué toutes pénalités. Cependant, quand les pénalités sont annulées selon la règle C7.2(d) après que l'un ou les deux bateaux ont *fini*, chacun sera enregistré comme ayant *fini* quand il a coupé la ligne. »

C 2.2 Ajouter à la définition de *route normale* : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une *route normale*. »

C 2.3 Changer la dernière phrase de la définition de *route libre devant* et *route libre derrière* ; *engagement* en : « Ces termes ne s'appliquent pas à des bateaux sur des *bords* opposés sauf si la règle 18 s'applique ou si les deux bateaux sont soumis à la règle 13.2. »

C 2.4 La règle 13 devient 13.1.

Ajouter une nouvelle règle 13.2 : « Après que la bordure de la grand-voile d'un bateau naviguant vent arrière a traversé son axe, il doit *se maintenir à l'écart* jusqu'à ce que sa grand-voile soit pleine sur l'autre *bord*. »

- C 2.5** Les règles 16.2 et 17.2 sont supprimées.
- C 2.6** La règle 18.3 est modifiée comme suit : « Si deux bateaux étaient sur des *bords* opposés et que l'un d'eux termine un virement de bord à l'intérieur de la *zone des deux longueurs* pour passer une *marque* ou un *obstacle*, et si par la suite l'autre bateau ne peut pas, en lofant, éviter de devenir *engagé* à l'intérieur, le bateau qui a viré doit *se maintenir à l'écart* et les règles 15 et 18.2 ne s'appliquent pas. Si l'autre bateau peut, en lofant, éviter de devenir *engagé* à l'intérieur, la règle 18.2(c) doit alors s'appliquer comme si les bateaux avaient été *en route libre devant* et *en route libre derrière* à la *zone des deux longueurs*. »
- C 2.7** Quand la règle 19.1 s'applique, les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :
- (a) pour « Place pour virer », pointer vers la direction au vent clairement et plusieurs fois ; et
 - (b) pour « Virez », pointer vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent clairement et plusieurs fois.
- C 2.8** Dans la règle 20 la deuxième phrase est modifiée comme suit : « Un bateau effectuant une pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même. »
- C 2.9** La règle 22.1 est modifiée comme suit : « Dans la mesure du possible, un bateau qui n'est pas *en course* doit éviter de gêner un bateau *en course* ou un bateau umpire. »
- C 2.10** La règle 22.2 est modifiée comme suit : « Sauf lorsqu'il navigue sur une *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau effectuant une pénalité ou naviguant sur une autre section du parcours. »
- C 2.11** Une nouvelle règle 22.3 est ajoutée : « Quand des bateaux de matches différents se rencontrent, toute modification de route de l'un ou l'autre bateau doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner son propre match. »

C 3 SIGNAUX DE COURSE ET MODIFICATION DES REGLES CORRESPONDANTES

C 3.1 Signaux de départ

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

<i>Temps en minutes</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
10	Envoi du pavillon F	Un	Attention
6	Amenée du pavillon F	Aucun	
5	Envoi de la flamme numérique*	Un	Signal d'avertissement
4	Envoi du pavillon P	Un	Signal préparatoire
2	Envoi du pavillon bleu, ou jaune ou les deux**	Un**	Fin de la période pré-départ d'entrée
0	Amenée des signaux d'avertissement et préparatoire	Un	Signal de départ

* Dans une séquence, flamme numérique 1 signifie Match 1, flamme 2 signifie Match 2 etc., sauf si les instructions de course prescrivent différemment.

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

C 3.2 Modifications des règles correspondantes

- (a) La règle 29.1 est modifiée comme suit : « Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou ses prolongements, le bateau doit entièrement revenir du côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*. »

- (b) La règle 29.2 est modifiée comme suit : « Quand, à son signal de départ, un bateau devient soumis à la règle C3.2(a), le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune ou les deux avec un signal sonore. Chaque pavillon doit rester déferlé jusqu'à ce que ces bateaux soient entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements, ou deux minutes après le signal de départ, selon ce qui est le plus tôt. »
- (c) Quand, après son signal de départ, un bateau navigue du côté parcouru de la ligne de départ ou de ses prolongements sans avoir *pris le départ* correctement, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune ou les deux. Chaque pavillon doit rester déferlé jusqu'à ce que ces bateaux soient entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements, ou deux minutes après le signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.
- (d) Dans Signaux de course : Aperçu, la dernière phrase est modifiée comme suit : « Le signal d'attention sera fait une minute après l'amenée sauf si à ce moment la course est *retardée* à nouveau ou *annulée*. »
- (e) Dans Signaux de course : N, la dernière phrase est modifiée comme suit : « Le signal d'attention sera fait une minute après l'amenée sauf si à ce moment la course est *annulée* à nouveau ou *retardée*. »

C 3.3 Signaux de ligne d'arrivée

Le signal de course « pavillon ou voyant bleu » ne doit pas être utilisé.

C 4 EXIGENCES AVANT LE DEPART

- C 4.1 A son signal préparatoire, chaque bateau doit être à l'extérieur d'une 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 d'un programme d'une course, le bateau inscrit sur le côté gauche se voit attribuer l'extrémité bâbord

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

- C 4.2** Dans la période des deux minutes qui suivent son signal préparatoire, un voilier doit franchir et dégager la ligne de départ, en premier lieu depuis le côté parcours vers le côté pré-départ.

C 5 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES

- (a) Un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie : « Pas de pénalité. »
- (b) Un pavillon de couleur identifiant un bateau avec un long signal sonore signifie : « Le bateau désigné doit effectuer une pénalité conformément à la règle C7. »
- (c) Un pavillon rouge avec ou peu après un pavillon de couleur et avec un long signal sonore signifie : « Le bateau désigné doit effectuer une pénalité conformément à la règle C7.3(d). »
- (d) Un pavillon noir avec un pavillon de couleur et avec un long signal sonore signifie : « Le bateau désigné est disqualifié et le match est terminé et attribué à l'autre bateau. »
- (e) Un signal sonore bref signifie : « Une pénalité vient d'être effectuée. »
- (f) De brefs signaux sonores répétés signifient : « Un bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et la pénalité est maintenue. »
- (g) Un voyant de couleur montré sur un bateau umpire signifie : « Le bateau désigné a une pénalité en suspens. »

C 6 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION PAR DES BATEAUX

- C 6.1** Un bateau peut réclamer contre un autre bateau

- (a) d'après une règle du chapitre 2, sauf d'après la règle 14, en montrant clairement le pavillon Y immédiatement après un incident dans lequel il a été impliqué.

- (b) d'après une règle non listée dans la règle C6.1(a) ou C6.2 en montrant clairement un pavillon rouge aussitôt que possible après l'incident.

C 6.2 Un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau d'après

- (a) la règle 14, sauf en cas de dommage ;
- (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.

C 6.3 Un bateau ayant l'intention de demander réparation suite à des circonstances survenues avant qu'il *finisse* ou abandonne doit clairement montrer un pavillon rouge aussitôt que possible après qu'il a eu connaissance de ces circonstances, mais pas plus de deux minutes après avoir *fini* ou abandonné.

- C 6.4**
- (a) Un bateau réclamant selon la règle C6.1(a) doit amener le pavillon Y avant, ou aussitôt que possible après le signal des umpires.
 - (b) Un bateau réclamant d'après la règle C6.1(b) ou demandant réparation d'après la règle C6.3 doit, pour que sa *réclamation* soit recevable, garder son pavillon rouge déployé jusqu'à ce qu'il ait ainsi informé les umpires après avoir *fini* ou abandonné.

C 6.5 Décisions des umpires

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(a), (b) ou (c).

C 6.6 Décisions du comité de réclamation

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

- (b) Si le comité de réclamation 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 fraction de point,
 - (2) ordonner de recourir, ou
 - (3) prendre toute autre disposition qu'il décide équitable, ce qui peut être de ne pas pénaliser.
- (c) La pénalité pour une infraction à la règle 14 quand un dommage en a résulté sera à la discrétion du comité de réclamation, et peut comprendre l'exclusion des courses ultérieures de l'épreuve.

C 7 SYSTEME DE PENALITE

C 7.1 Modification des règles

Les règles 31.2 et 44 sont supprimées.

C 7.2 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) Lorsqu'il est sur une section du parcours vers une *marque* au vent, il doit empanner et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, lofer jusqu'à une route au plus près.
 - (2) Lorsqu'il est sur une section du parcours vers une *marque* sous le vent ou vers la ligne d'arrivée, il doit virer de bord et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, laisser porter sur une route au portant.
- (b) Ajouter à la règle 2 : « Lorsqu'il est *en course*, un bateau peut attendre la décision d'un umpire avant d'effectuer une pénalité. »
- (c) Un bateau termine une section de parcours lorsque son étrave coupe le prolongement d'une ligne partant de la *marque* précédente et passant par la *marque* qu'il est en train de contourner, ou, sur la dernière section, lorsqu'il *finit*.

- (d) Un bateau pénalisé ne doit pas être compté comme ayant *fini* tant qu'il n'a pas effectué sa pénalité et est revenu entièrement du côté parcouru de la ligne, puis a *fini*, sauf si la pénalité est annulée avant ou après qu'il coupe la ligne d'arrivée.
- (e) Si un bateau a une ou deux pénalités en suspens et que l'autre bateau dans son match est pénalisé, une pénalité pour chaque bateau doit être annulée sauf qu'une pénalité « pavillon rouge » ne doit pas annuler une pénalité en suspens.
- (f) Si un bateau a plus de deux pénalités en suspens, les umpires doivent lui signaler sa disqualification selon la règle C5(d).

C 7.3 Limitations aux pénalités

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

C 7.4 Effectuer et terminer les pénalités

- (a) Lorsqu'un bateau avec une pénalité en suspens est sur une section du parcours vers une *marque* au vent et empanne, ou sur une section 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) Lorsqu'un bateau effectuant une pénalité soit n'effectue pas la pénalité correctement soit ne termine pas la pénalité aussitôt que cela est raisonnablement possible, il n'est plus en train d'effectuer une pénalité. Les umpires doivent le signaler conformément à la règle C5(f).
- (c) Le bateau umpire de chaque match doit montrer des voyants de couleur, chaque voyant indiquant une pénalité en suspens. Lorsqu'un bateau a effectué une pénalité, ou qu'une pénalité a été annulée, un voyant doit être enlevé. Le manquement des umpires à montrer ou enlever des voyants ne doit pas affecter le nombre des pénalités en suspens.

C 8 RECLAMATIONS À L'INITIATIVE DES UMPIRES

C 8.1 Modifications des règles

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

C 8.2 Lorsque les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 31, 42, C4 ou C7.3(c), il doit être pénalisé en le lui signalant conformément à la règle C5(b).

C 8.3 Lorsque les umpires décident qu'un bateau a

- (a) obtenu un avantage en enfreignant une *règle* bien qu'ayant effectué une pénalité,
- (b) a délibérément enfreint une *règle*, ou
- (c) a commis une violation de la sportivité,

il doit être pénalisé conformément à la règle C5(b) ou C5(d).

C 8.4 Si les umpires ou les membres du comité de réclamation décident qu'un bateau peut avoir enfreint une *règle* autre que celles listées dans la règle C6.1(a) ou C6.2, ils doivent en informer le comité de réclamation pour action selon la règle 60.3 et le cas échéant la règle C6.6.

C 8.5 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(d) que le bateau qui n'a pas *pris le départ* est disqualifié et le match est terminé.

C 9 DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE, APPELS, AUTRES PROCEDURES

C 9.1 Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision fondée sur les règles 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. »

C 9.2 Un concurrent ne peut pas fonder une demande de réparation en prétextant une action inadéquate d'un bateau officiel. Le comité de réclamation peut décider d'envisager de donner réparation en de telles circonstances, mais seulement s'il pense qu'un bateau officiel, y compris un bateau d'umpires, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

C 9.3 Aucune procédure de quelque sorte que ce soit ne peut être engagée en fonction d'une action ou non-action quelle qu'elle soit de la part des umpires, sauf tel que permis dans la règle C9.2.

C 10 CLASSEMENT

C 10.1 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.

C 10.2 Lorsqu'un concurrent se retire d'une partie d'une épreuve, les résultats de toutes les courses disputées doivent être maintenus en l'état.

C 10.3 Lorsqu'un round robin multiple est terminé avec un round robin incomplet, un seul point pour tous les matches courus entre deux concurrents doit être utilisé comme suit :

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

C 10.4 Dans une série de round robin,

- (a) les concurrents doivent être placés dans l'ordre du total de leurs scores, 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 d'un autre match doit perdre le point pour ce match (mais le point ne doit pas être attribuée au concurrent perdant) ; et
- (c) la position finale entre des concurrents qui ont couru dans des groupes différents doit être déterminée par le score le plus élevé.

C 10.5 Les instructions de course d'une série éliminatoire doivent spécifier le nombre minimum de points nécessaire pour gagner une série entre deux concurrents. Quand une série éliminatoire est terminée, elle sera attribuée au concurrent avec le score le plus élevé.

C 11 EGALITES

C 11.1 Série de round robin

Une série de round robin désigne un groupe de concurrents qui ont tous navigué l'un contre l'autre une ou plusieurs fois. Chaque phase distincte identifiée dans le format de l'épreuve doit constituer une série de round robin différente quel que soit le nombre de fois où

chaque concurrent rencontre chacun des autres au cours de cette phase.

Les égalités entre deux concurrents ou plus dans une série de round robin seront départagées selon les méthodes suivantes, dans l'ordre, jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. Si l'égalité est seulement partiellement départagée, les paragraphes (a) à (e) doivent être de nouveau appliqués aux égalités qui subsistent. L'égalité doit être départagée en faveur du(des) concurrent(s) qui

- (a) placés dans l'ordre, a le score le plus élevé dans les matches entre les concurrents à égalité.
- (b) quand l'égalité concerne deux concurrents dans un round robin multiple, a gagné le dernier match entre les deux concurrents.
- (c) a le plus de points contre le concurrent le mieux placé dans la série de round robin ou, si nécessaire, le deuxième mieux placé, et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit départagée.

Quand deux égalités distinctes doivent être départagées mais que le départage de l'une dépend du départage de l'autre, les principes suivants doivent être utilisés dans la procédure de C11.1(c) :

- (1) l'égalité pour la meilleure place doit être départagée avant l'égalité pour la place la plus mauvaise, et
- (2) tous les concurrents à égalité pour la plus mauvaise place doivent être considérés comme un seul concurrent pour les besoins de la règle C11.1(c).
- (d) après l'application de la règle C10.4(c), a la meilleure place dans les différents groupes, quel que soit le nombre de concurrents dans chaque groupe.
- (e) a la meilleure place dans la dernière phase préalable de l'épreuve (course en flotte, round robin, etc.).

C 11.2 Séries éliminatoires

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

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

C 11.3 Lorsque la règle C11.1 ou C11.2 ne départage pas l'égalité :

- (a) Si l'égalité doit être départagée pour une phase ultérieure de l'épreuve (ou pour une autre épreuve s'il s'agit d'une épreuve de qualification directe), l'égalité doit être départagée par une course décisive si cela est réalisable. Si le comité de course décide qu'une course décisive n'est pas réalisable, l'égalité doit être départagée par tirage au sort.
- (b) Pour déterminer le vainqueur d'une épreuve, ou le classement final entre des concurrents éliminés lors d'un round d'une série éliminatoire, une course décisive peut être utilisée (mais pas un tirage au sort).
- (c) Lorsqu'une égalité n'est pas départagée, tous prix en espèces ou tous points de classement concernant les places ex aequo doivent être additionnés et divisés à parts égales entre les concurrents à égalité.

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

ANNEXE D — REGLES DE COURSE PAR EQUIPES

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

Les courses par équipes doivent être courues selon les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Si des umpires ou des observateurs officient, les instructions de course doivent le spécifier.

D 1 MODIFICATIONS DES REGLES DE COURSE

D 1.1 Les règles suivantes sont modifiées, ajoutées ou supprimées :

- (a) La règle 17.2 est modifiée comme suit : « Sauf lors d'un louvoyage au vent, pendant qu'un bateau est à moins de deux fois sa longueur de coque d'un bateau *sous le vent*, il ne doit naviguer au-dessous de sa *route normale* sauf s'il empanne. »
- (b) La règle 18.4 est supprimée.
- (c) Ajouter à la règle 22.2 : « Sauf lorsqu'il navigue sur sa *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau sur une autre section ou un autre tour du parcours. Pour les besoins de cette règle, un bateau qui a *fini* est sur une section de parcours différente d'un bateau qui n'a pas *fini*. »
- (d) Ajouter une nouvelle règle 22.3 : « Quand des bateaux de courses différentes se rencontrent, toute modification de route de l'un ou l'autre bateau doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner sa propre course. »
- (e) Ajouter à la règle 41 : « Un bateau qui reçoit de l'aide d'un bateau coéquipier n'enfreint pas cette règle. »

D 1.2 Les règles additionnelles suivantes s'appliquent :

- (a) Il ne doit pas y avoir de pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2 si l'incident survient entre des bateaux d'une même équipe et s'il n'y a pas de contact.

- (b) Un bateau endommagé par un bateau coéquipier ne peut prétendre à une réparation fondée sur ce dommage.

D 2 INTENTION DE RECLAMER ; RECONNAISSANCE DES INFRACTIONS AUX REGLES

D 2.1 Généralités

- (a) Un bateau ayant l'intention de réclamer doit immédiatement héler l'autre bateau et rapidement montrer un pavillon rouge.
- (b) Un bateau qui, lorsqu'il est *en course*, est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2, à l'exception de la règle 14 quand le bateau a causé un dommage, ou la règle D1, peut effectuer une pénalité conformément aux règles 44.1 et 44.2, sauf qu'une seule rotation est exigée. Lorsqu'un incident se produit sur la ligne d'arrivée, ou quand une pénalité est signalée par un umpire sur ou au-delà de la ligne d'arrivée, un bateau ne doit pas être compté comme ayant *fini* tant qu'il n'a pas terminé sa pénalité et soit revenu entièrement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.
- (c) Lorsque, après avoir montré un pavillon rouge, un bateau est convaincu que l'autre bateau a effectué une pénalité conformément à la règle D2.1(b), il doit retirer son pavillon rouge.
- (d) Un bateau qui a montré un pavillon rouge et qui décide assez rapidement ensuite que lui, et non l'autre bateau, était en faute, doit immédiatement retirer son pavillon, effectuer une pénalité conformément à la règle D2.1(b) et héler l'autre bateau en conséquence.
- (e) Les instructions de course peuvent prescrire que la règle D2.2(g) s'applique à toutes les *réclamations*.

D 2.2 Courses arbitrées sur l'eau

Les courses devant être arbitrées sur l'eau doivent être signalées soit dans les instructions de course, soit par l'envoi du pavillon U au plus tard avec le signal d'avertissement.

- (a) Lorsqu'un bateau réclame d'après une règle du chapitre 2, sauf la règle 14, ou d'après la règle D1, 31.1, 42 ou 44, il n'a pas droit à une instruction. A la place, lorsque le bateau réclamé soit ne reconnaît pas avoir enfreint de *règle* soit n'effectue pas

de pénalité conformément à la règle D2.1(b), le bateau réclamant peut montrer un pavillon jaune et demander une décision en hélant « Arbitre ».

- (b) Un umpire doit signaler la décision de la façon suivante :
- (1) un pavillon vert ou un pavillon vert et blanc signifie « Pas de pénalité ; l'incident est clos ».
 - (2) un pavillon rouge signifie « Un ou plusieurs bateaux sont pénalisés. » L'umpire doit héler ou faire signe pour identifier chaque bateau pénalisé.

Le bateau réclamant doit alors enlever son pavillon.

- (c) Un bateau pénalisé par une décision d'umpire doit faire deux tours de 360° (720°) conformément à la règle 44.2.
- (d) Lorsqu'un bateau commet une violation à la sportivité ou manque à effectuer une pénalité exigée par un umpire, ou quand un bateau ou son équipe obtient un avantage malgré l'acceptation d'une pénalité, un umpire peut imposer un ou plusieurs tours supplémentaires de 360° en montrant un pavillon rouge et en le hélant en conséquence, ou faire un rapport de l'incident conformément à la règle D2.2(e).
- (e) Lorsqu'un incident concerne une navigation imprudente, la règle 14 quand un dommage peut avoir été causé, la règle 28.1 ou le manquement à respecter une décision d'umpire, l'umpire peut faire un rapport de l'incident à un comité de réclamation qui peut pénaliser davantage le bateau concerné. L'umpire doit signaler cette intention en montrant un pavillon noir et en faisant les appels appropriés.
- (f) Les règles 60.2 et 60.3 ne s'appliquent pas. Le comité de réclamation peut convoquer une instruction seulement à réception d'un rapport d'un umpire, tel que prévu par la règle D2.2(e), ou selon la règle 69.
- (g) Les *réclamations* n'ont pas besoin d'être écrites, et le comité de réclamation peut recueillir les témoignages de toute façon qu'il considère appropriée et peut communiquer sa décision oralement.

- (h) Un bateau ne doit pas demander de réparation ou de réouverture d'instruction ni faire appel suite à des décisions, actions ou absences d'action des umpires. Le comité de réclamation peut décider d'envisager de donner une réparation lorsqu'il pense qu'un bateau officiel, y compris un bateau d'umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

D 2.3 Courses avec observateurs

Des observateurs peuvent être désignés par le comité de course pour observer le déroulement de la course et donner leurs opinions sur les incidents à la demande. Si c'est le cas, la règle D2.2 s'applique, sauf que

- (a) un bateau n'est pas tenu de demander ni d'accepter une opinion, auquel cas toute *réclamation* doit être déposée et jugée conformément aux règles du chapitre 5 telles que modifiées par la présente annexe ;
- (b) un observateur peut montrer un pavillon jaune pour signaler qu'il n'a pas d'opinion. Si un bateau a alors l'intention de réclamer, il peut le faire en agissant conformément aux règles du chapitre 5 telles que modifiées par la présente annexe.

D 3 CLASSEMENT D'UNE COURSE

- D 3.1 (a) Chaque bateau qui *finit* une course, que les règles 28.1 et 29.1 aient été respectées ou non, recevra les points égaux à sa place d'arrivée. Tous les autres bateaux recevront les points égaux au nombre de bateaux admis à *courir*.
- (b) De plus, les points d'un bateau seront augmentés de la façon suivante :

<i>Règle enfreinte</i>	<i>Points de pénalité</i>
(1) règle 14 quand le bateau a causé un dommage ou règle 29.1	10
(2) toute autre <i>règle</i> pour laquelle une pénalité n'a pas été effectuée	6

Cependant, un bateau qui enfreint la règle 28.1 et qui ne *fini* pas ne doit pas recevoir les points de pénalités en (2) ci-dessus en plus de son score pour cette infraction si ni lui ni son équipe n'a obtenu un quelconque avantage. Le comité de réclamation peut encore augmenter les points d'un bateau lorsque celui-ci, en enfreignant une *règle*, a permis à son équipe d'obtenir un avantage.

- (c) L'équipe avec le plus petit total de points gagne. S'il y a égalité en points, l'équipe ayant la combinaison de résultats de courses qui n'inclut pas de place de premier gagne.

D 3.2 Quand tous les bateaux d'une même équipe ont *fini* ou abandonné, le comité de course peut arrêter la course. Les bateaux de l'autre équipe doivent recevoir les points qui leur auraient été attribués s'ils avaient *fini*.

D 3.3 Quand tous les bateaux d'une équipe manquent à *prendre le départ* dans une course, chacun doit recevoir les points égaux au nombre de bateaux admis à *courir*, et les bateaux de l'autre équipe doivent être comptés comme s'ils avaient *fini* aux meilleures places.

D 4 CLASSEMENT D'UNE SERIE

D 4.1 Une série en course par équipes doit être constituée de courses ou de matches. Un match doit consister en deux courses entre les deux mêmes équipes. L'équipe avec le plus petit total de points pour la course ou le match gagne.

D 4.2 Quand deux équipes ou plus courent dans une série constituée de courses ou de matches, le vainqueur de la série doit être l'équipe ayant gagné le plus grand nombre de courses ou de matches. Les autres équipes doivent être classées dans l'ordre du nombre de victoires. Les matches *ex aequo* doivent compter comme une demi-victoire pour chaque équipe.

D 4.3 Lorsque cela est nécessaire, les égalités dans une série terminée doivent être départagées en utilisant, par ordre de priorité,

- (a) le nombre de courses ou matches gagnés quand les équipes à égalité se sont rencontrées ;

- (b) les points marqués lorsque les équipes à égalité se sont rencontrées ;
- (c) si deux équipes restent à égalité, la dernière course entre ces équipes ;
- (d) le total des points obtenus dans toutes les courses contre des adversaires communs ;
- (e) un tirage au sort.

Si une égalité multiple n'est que partiellement départagée par l'un des points ci-dessus, les égalités restantes doivent être alors départagées en recommençant à la règle D4.3(a).

- D 4.4** Lorsqu'une série n'est pas terminée, les équipes doivent être classées en fonction des résultats des rounds terminés, et les égalités doivent être départagées en utilisant en premier lieu les résultats des courses ou des matches entre les équipes à égalité dans le round non terminé. Si aucun round n'a été terminé, les équipes doivent être classées dans l'ordre du rapport victoires-défaites de leurs courses(ou matches). Ensuite, les règles D4.3(a) à D4.3(e) doivent être utilisées pour départager les égalités.

D 5 AVARIES LORSQUE LES BATEAUX SONT FOURNIS PAR L'AUTORITE ORGANISATRICE

- D 5.1** Un bateau fourni victime d'une avarie doit envoyer un pavillon rouge dès que cela est réalisable et, si possible, continuer à *courir*.
- D 5.2** Lorsque le comité de course décide que la position finale d'un bateau a été substantiellement aggravée, que l'avarie n'était pas de la faute de l'équipage, et que dans les mêmes circonstances un équipage raisonnablement compétent n'aurait pas pu éviter l'avarie, il doit prendre une décision aussi équitable que possible, ce qui peut être d'ordonner de recourir la course, ou, si la place finale du bateau était prévisible, de lui attribuer les points pour cette place. En cas de doute sur sa place au moment de l'avarie, le doute doit être levé en sa défaveur.
- D 5.3** Une avarie causée par une défaillance d'un équipement fourni ou par une infraction à une *règle* de la part d'un adversaire, ne doit

normalement pas être considérée comme étant de la faute de l'équipage, mais une avarie causée par un maniement négligent, un chavirage, ou suite à une infraction commise par un bateau de la même équipe, doit l'être. En cas de doute sur la faute de l'équipage, le doute doit être levé en faveur du bateau.

ANNEXE E — REGLES DE COURSE POUR LES BATEAUX RADIOCOMMANDES

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

E 1 TERMINOLOGIE, SIGNAUX DE COURSE, DEFINITIONS ET REGLES FONDAMENTALES

E 1.1 Terminologie

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

E 1.2 Signaux de course

Les « Signaux de course » ne s'appliquent pas. Tous les signaux doivent être donnés oralement ou au moyen d'autres signaux sonores décrits dans cette annexe.

E 1.3 Définitions

- (a) Ajouter à la définition *Partie intéressée* « mais pas un concurrent qui agit comme observateur ».
- (b) Dans la définition *Zone des deux longueurs* changer « deux » en « quatre ».

E 1.4 Flottabilité personnelle

La règle 1.2 est remplacée par « Lorsqu'il est embarqué sur un bateau d'assistance, chaque concurrent doit être responsable du port d'une flottabilité personnelle adaptée aux conditions. »

E 1.5 Antennes

Les extrémités des antennes d'émetteurs doivent être protégées de façon adéquate. Lorsqu'un comité de réclamation établit qu'un

concurrent a enfreint cette règle, il doit soit l'avertir et lui donner le temps de s'y conformer, soit le pénaliser.

E 2 CHAPITRE 2 - QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

La règle 21 est remplacée par :

Chaviré ou enchevêtré

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

E 3 CHAPITRE 3 - CONDUITE D'UNE COURSE

E 3.1 Courses avec des observateurs

Le comité de course peut désigner des observateurs de course, qui peuvent être des concurrents. Ils doivent rester dans la zone de contrôle pendant que les bateaux sont *en course* et doivent héler et répéter l'identité des bateaux qui touchent une *marque* ou un autre bateau. De tels appels doivent être faits depuis la zone de contrôle. Les observateurs doivent faire un rapport sur tous les incidents non résolus au comité de course à la fin de la flotte.

E 3.2 Tableau de parcours

La règle J2.1(3) ne s'applique pas. Un tableau de parcours montrant le parcours et les limites de la zone de contrôle et des zone(s) de mise à l'eau doit être situé près de ou à l'intérieur de la zone de contrôle avec des informations clairement visibles par tous les concurrents lorsqu'ils sont *en course*.

E 3.3 Zones de contrôle et de mise à l'eau

Les zones de contrôle et de mise à l'eau doivent être définies dans les instructions de course. Les concurrents *en course* doivent rester dans la zone de contrôle pendant qu'une flotte se déroule, sauf qu'ils

peuvent brièvement faire l'aller-retour à la zone de mise à l'eau pour effectuer les actions autorisées par la règle E4.5. Les concurrents qui ne sont pas *en course* doivent rester à l'extérieur des zones de contrôle et de mise à l'eau sauf lorsqu'ils portent assistance selon la règle E4.2 ou s'ils agissent en tant qu'observateurs de course.

E 3.4 Règles non applicables

La deuxième phrase de la règle 25 et la règle 33 en entier ne s'appliquent pas.

E 3.5 Départ des courses

La règle 26 est remplacée par :

« Les signaux sonores pour donner le départ d'une flotte doivent être faits à une minute d'intervalle et doivent constituer le signal d'avertissement, le signal préparatoire et le signal de départ. Pendant la minute précédant le signal de départ, des signaux à la voix doivent être faits à intervalles de dix secondes, et à intervalles d'une seconde pendant les dix dernières secondes. Le départ doit avoir lieu au début du signal de départ. »

E 3.6 Pénalités de départ

Dans les règles 29.1 et 30, supprimer le mot « équipage ». Pour l'ensemble de la règle 30, les annonces à la voix doivent remplacer l'envoi des pavillons.

E 3.7 Lignes de départ et d'arrivée

Les lignes de départ et d'arrivée doivent être tangentes, et du côté parcours, aux *marques* de départ et d'arrivée.

E 3.8 Rappel individuel

La règle 29.2 est modifiée. Tout supprimer après « le comité de course doit rapidement » et remplacer par « héler deux fois « Rappel, bateaux numéro... » ».

E 3.9 Rappel général

La règle 29.3 est modifiée. Tout supprimer après « le comité de course peut » et remplacer par « héler deux fois « Rappel

général » avec deux signaux sonores ». Après le départ rappelé, un signal d'avertissement doit être fait pour un nouveau départ.

E 3.10 Réduire ou annuler après le départ

Dans la règle 32.1(b) supprimer « du mauvais temps » et remplacer par « des orages ». Les règles 32.1(c) et 32.2 ne s'appliquent pas.

E 4 CHAPITRE 4 - AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

E 4.1 Règles non applicables

Les règles 42.2(b), 42.2(c), 42.3(a), 42.3(c), 43, 47, 48, 49, 50, 52 et 54 ne s'appliquent pas.

E 4.2 Aide extérieure

La règle 41 est remplacée par :

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

E 4.3 Propulsion et actions interdites

- (a) Dans la règle 42.1, tout supprimer après « des voiles et de la coque ».
- (b) Dans la règle 42.2(a), tout supprimer après « choquant la voile ».

E 4.4 Pénalités pour infraction à une règle du chapitre 2

Pour l'ensemble de la règle 44, la pénalité doit être une rotation de 360° comprenant un virement de bord et un empannage.

E 4.5 Mise et remise à l'eau

La règle 45 est remplacée par :

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

E 4.6 Personne responsable

La règle 46 est modifiée. Supprimer « avoir à bord » et remplacer par « être radiocommandé par ».

E 4.7 Lest mobile

La règle 51 est remplacée par :

Pendant une épreuve, et sauf si les règles de classe prescrivent autrement,

- (a) du lest ne doit pas être déplacé, embarqué ou débarqué ;
- (b) sauf en le remplaçant par des pièces de poids identique et en même position, aucun équipement de contrôle ne doit être déplacé, embarqué ou débarqué ;
- (c) la position des contrepoids de gréement peut être réglée ; et
- (d) l'eau des fonds ne doit pas être utilisée pour régler le bateau, mais peut être vidée à n'importe quel moment.

■ Prescription de la FFV :

Lorsqu'un incident, pouvant porter préjudice à un ou plusieurs concurrents non fautifs, a lieu juste avant, pendant le signal de départ ou avant que les bateaux n'aient dégagé la ligne de départ, le comité de course pourra annuler le départ de la flotte par l'annonce verbale « annulation et nouveau départ » et la faire recourir. Le(s) bateau(x) fautif(s) devra(ont) effectuer sa(leur) pénalité après le signal du départ de la flotte recourue mais avant de prendre lui-même(eux-mêmes) le départ (dérogation aux règles 36 et 80 des RCV 2001-2004).

E 4.8 Radio

- (a) Un concurrent ne doit pas émettre de signaux radio qui créent des interférences avec la réception radio des autres bateaux.
- (b) S'il est établi qu'un concurrent a enfreint la règle E4.8(a), il ne doit pas courir tant qu'il n'a pas prouvé sa mise en conformité avec la règle E4.8(a).

E 4.9 Bateau hors de contrôle radio

Un concurrent qui perd le contrôle radio de son bateau doit rapidement héler et répéter « Hors de contrôle, numéro de voile du bateau ». Un tel bateau doit être jugé comme ayant abandonné et doit être considéré comme un *obstacle*.

**E 5 RECLAMATIONS, REPARATIONS,
INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE
ET APPELS****E 5.1 Droit de réclamer et de demander réparation**

Ajouter à la règle 60.1(a) : « Une *réclamation* pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 doit être déposée seulement par un concurrent présent dans la zone de contrôle ou de mise à l'eau, et par un bateau programmé pour *courir* dans la flotte au cours de laquelle l'incident s'est produit ». Après les mots « rapport d'un concurrent d'un autre bateau » dans les règles 60.2(a) et 60.3(a), ajouter « sauf s'il agit en tant qu'observateur ».

E 5.2 Informer le réclamé

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

■ Prescription de la FFV :

Pour les épreuves courues en France jusqu'au niveau national, l'utilisation des mots « Je réclame » ou « Réclamation » est tolérée au sens de la règle E5.2.

E 5.3 Temps limite pour réclamer

Dans la règle 61.3, supprimer « deux heures » et remplacer par « 15 minutes ». Ajouter « Un réclamant ayant l'intention de déposer une *réclamation* doit informer le comité de course dans les cinq minutes suivant la fin de la flotte en question ».

E 5.4 Accepter sa responsabilité

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

E 5.5 Réparation

(a) Ajouter à la règle 62.1 :

(e) interférence radio, ou

(f) un enchevêtrement ou un échouage dû à l'action d'un bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui avait l'obligation de se maintenir à l'écart.

(b) La première phrase de la règle 62.2 est modifiée comme suit « la demande doit être faite par écrit dans le temps limite de la règle E5.3. »

E 5.6 Droit d'être présent

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

E 5.7 Réception des témoignages et établissement des faits

Ajouter à la règle 63.6 : « Un témoignage apporté par des concurrents à propos d'une infraction supposée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 ne doit être accepté que s'il émane d'un concurrent qui se trouvait dans la zone de contrôle ou de mise à l'eau et dont le bateau était programmé pour *courir* dans la flotte où l'incident est survenu. »

E 5.8 Pénalités et exonération

A la place de la disqualification prévue à la règle 64.1(a), la pénalité pour une infraction à la règle E3.3, E4.2(a) ou E4.5 peut être déterminée par le comité de réclamation et consister en

- (a) l'exclusion pour la course suivante,
- (b) la disqualification pour la course suivante, ou
- (c) un ou plusieurs tours de pénalités qui doivent être effectués immédiatement après que le bateau a *pris le départ* de la course suivante.

Pour les cas ci-dessus, la règle 64.1(c) ne s'applique pas.

E 5.9 Décision de réparation

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

E 5.10 Réouverture d'une instruction

La règle 66 est modifiée : pour « 24 heures », lire « dix minutes ».

E 6 ANNEXE G – IDENTIFICATION SUR LES VOILES

L'annexe G est modifiée comme suit :

- (a) Dans la règle G1, ajouter « RSD » après « ISAF ».

- (b) La règle G1.1(c) est remplacée par : « un numéro de voile, qui doit être constitué des deux derniers chiffres du numéro d'enregistrement du bateau, attribué par l'autorité compétente concernée. » Lorsqu'il n'y a qu'un seul chiffre, un « 0 » doit être placé devant. L'autre possibilité est que le propriétaire se voie attribuer un numéro de voile personnel par l'autorité compétente concernée, dont les deux derniers chiffres peuvent être utilisés sur tous ses bateaux. Lorsqu'il n'y a qu'un seul chiffre, un « 0 » doit être placé devant.
- (c) Dans la règle G1.2(b), supprimer « et sur les côtés opposés » et ajouter au tableau :

	<i>Hauteur minimum</i>	<i>Espace minimum entre les lettres et les chiffres ou le bord de la voile</i>
nombres sur bateaux RC	100 mm	13 mm
lettres sur bateaux RC	60 mm	13 mm

Les dimensions maximales ne doivent pas excéder les dimensions minimales de plus de 10 mm. L'espace entre des marquages sur les côtés opposés de la voile doit être de 60 à 100 mm. Si une voile est trop petite pour appliquer les dimensions spécifiées, des lettres et des nombres plus petits peuvent être utilisés, avec un espacement minimum absolu de 13 mm.

- (d) La règle G1.3(c) est remplacée par : « Les numéros de voile doivent être placés au-dessus des lettres de nationalité. Devant le numéro de voile, un espace doit être réservé pour le préfixe « 1 » que le comité de course peut prescrire dans le cas de conflit entre des numéros. »
- (e) La règle G1.3(e) est remplacée par : « Le numéro de voile doit être placé des deux côtés de la voile d'avant. »

ANNEXE F — PROCEDURES D'APPEL

Voir la règle 70. Une autorité nationale peut modifier cette annexe par prescription, mais elle ne doit pas être modifiée par les instructions de course.

■ *Prescription de la FFV :* _____
Les appels doivent être adressés au jury d'appel de la Fédération Française de Voile, 55 Avenue Kléber, 75784 PARIS CEDEX 16.

F 1 AUTORITE NATIONALE

Les appels, les demandes de confirmation ou de modification de décisions par les comités de réclamation, et les demandes d'interprétation des *règles* doivent être formulées auprès de l'autorité nationale.

F 2 RESPONSABILITES DE L'APPELANT

F 2.1 Dans les 15 jours suivant la réception de la décision écrite du comité de réclamation ou sa décision de ne pas rouvrir une instruction, l'appelant doit envoyer un appel daté à l'autorité nationale avec une copie de la décision du comité de réclamation. L'appel doit indiquer pourquoi l'appelant estime que l'interprétation d'une *règle* faite par le comité de réclamation ou sa procédure était incorrecte.

■ *Prescription de la FFV :* _____
Pour les épreuves de niveau national et autres épreuves ainsi autorisées par la FFV, un appel ne pourra être validé que si, préalablement aux obligations de la règle F2, l'appelant a déposé par écrit au jury une intention d'appel au plus tard le dernier jour de l'épreuve, soit dans la demi-heure qui suit la communication de la décision ce même jour, soit avant l'heure limite de dépôt des réclamations pour une décision communiquée la veille ou antérieurement. Dans ce cas, le président du comité de réclamation doit transmettre l'intention d'appel au jury d'appel de la FFV.

F 2.2 L'appelant doit également envoyer, avec l'appel ou aussitôt que possible ultérieurement, ceux des documents suivants qu'il peut se procurer :

- (a) la (les) *réclamation(s)* ou la (les) demande(s) de réparation écrite(s) ;
- (b) un croquis, préparé ou authentifié par le comité de réclamation, indiquant les positions et les routes de tous les bateaux impliqués, la route vers la *marque* suivante et le côté requis, la force et la direction du vent, et, si pertinent, la profondeur de l'eau et la direction et force de tout courant ;
- (c) l'avis de course, les instructions de course, toutes autres dispositions régissant l'épreuve, et tous avenants y ayant été apportés ;
- (d) tous documents pertinents complémentaires ; et
- (e) les noms et adresses de toutes les *parties* dans l'instruction et du président du comité de réclamation.

F 2.3 Une demande de confirmation ou de correction de sa décision de la part d'un comité de réclamation doit comprendre la décision et tous les documents pertinents. Une demande d'interprétation de *règle* doit inclure les faits supposés.

F 3 NOTIFICATION ET REPONSE DU COMITE DE RECLAMATION

A réception d'un appel, l'autorité nationale doit envoyer un double de l'appel au comité de réclamation, lui demandant les documents listés par la règle F2.2 qui n'auraient pas été fournis par l'appelant, et le comité de réclamation doit envoyer les documents à l'autorité nationale.

F 4 RESPONSABILITES DE L'AUTORITE NATIONALE

L'autorité nationale doit envoyer des doubles de l'appel et de la décision du comité de réclamation aux autres *parties* dans l'instruction. Elle doit envoyer à l'appelant les doubles des documents qu'il n'avait pas fournis. Elle doit envoyer à toute *partie* dans l'instruction qui en fait la demande tout document listé dans la règle F2.2.

F 5 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

L'autorité nationale doit accepter les faits établis par le comité de réclamation, sauf lorsqu'elle décide qu'ils sont inadéquats, auquel cas elle peut exiger du comité de réclamation qu'il fournisse des faits complémentaires ou autre information, ou qu'il rouvre l'instruction et transmette tous nouveaux faits établis.

F 6 COMMENTAIRES

Les *parties* dans l'instruction et le comité de réclamation peuvent envoyer à l'autorité nationale des commentaires sur l'appel, pourvu que ce soit dans les 15 jours après réception de l'appel. L'autorité nationale doit envoyer de tels commentaires à toutes les *parties* dans l'instruction et au comité de réclamation.

F 7 RETRAIT D'UN APPEL

Un appelant peut retirer un appel avant qu'il soit instruit en acceptant la décision du comité de réclamation.

ANNEXE G — IDENTIFICATION SUR LES VOILES

Voir la règle 77.

G 1 BATEAUX DES CLASSES INTERNATIONALES ISAF

G 1.1 Identification

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

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

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

<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>
AHO	Antilles Hollandaises	FIJ	Fidji
ALG	Algérie	FIN	Finlande
AND	Andorre	FRA	France
ANG	Angola	FSM	Micronésie
ANT	Antigua	GAB	Gabon
ARG	Argentine	GBR	Grande-Bretagne
ARM	Arménie	GEO	Géorgie
ASA	Samoa Américaines	GER	Allemagne
AUS	Australie	GRE	Grèce
AUT	Autriche	GRN	Grenade
BAH	Bahamas	GUA	Guatemala
BAR	Barbade	GUM	Guam
BEL	Belgique	HKG	Hong Kong
BER	Bermudes	HUN	Hongrie
BLR	Biélorussie	INA	Indonésie
BRA	Brésil	IND	Inde
BRN	Bahreïn	IRL	Irlande
BRU	Brunei Darussalam	ISL	Islande
BUL	Bulgarie	ISR	Israël
CAN	Canada	ISV	Iles Vierges Américaines
CAY	Grand Caïman	ITA	Italie
CHI	Chili	IVB	Iles Vierges Britanniques
CHN	Chine	JAM	Jamaïque
COK	Iles Cook	JPN	Japon
COL	Colombie	KAZ	Kazakhstan
CRO	Croatie	KEN	Kenya
CUB	Cuba	KGZ	Kirghizistan
CYP	Chypre	KOR	Corée
CZE	République Tchèque	KUW	Koweït
DEN	Danemark	LAT	Lettonie
DOM	République Dominicaine	LBA	Lybie
ECU	Equateur	LCA	Sainte Lucie
EGY	Egypte	LIB	Liban
ESA	Salvador	LIE	Liechtenstein
ESP	Espagne	LTU	Lituanie
EST	Estonie	LUX	Luxembourg
		MAR	Maroc

<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>
MAS	Malaisie	RUS	Russie
MDA	Moldavie	SEY	Seychelles
MEX	Mexique	SIN	Singapour
MLT	Malte	SLO	Slovénie
MON	Monaco	SMR	San Marin
MRI	Ile Maurice	SRI	Sri Lanka
MYA	Myanmar	SUD	Soudan
NAM	Namibie	SUI	Suisse
NED	Hollande	SVK	Slovaquie
NGR	Niger	SWE	Suède
NOR	Norvège	TAH	Tahiti
NZL	Nouvelle Zélande	THA	Thaïlande
PAK	Pakistan	TPE	Taïpei Chinois
PAR	Paraguay	TRI	Trinité et Tobago
PER	Pérou	TUN	Tunisie
PHI	Philippines	TUR	Turquie
PNG	Papouasie Nouvelle Guinée	UAE	Emirats Arabes Unis
POL	Pologne	UKR	Ukraine
POR	Portugal	URU	Uruguay
PUR	Porto Rico	USA	Etats Unis d'Amérique
QAT	Qatar	UZB	Ouzbékistan
ROM	Roumanie	VEN	Venezuela
RSA	République d'Afrique du Sud	YUG	Yougoslavie
		ZIM	Zimbabwe

G 1.2 Spécifications

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

<i>Longueur hors tout</i>	<i>Hauteur minimum</i>	<i>Espace minimum entre les lettres et les chiffres ou 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

G 1.3 Position

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

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

de la bordure de la grand-voile. Ils doivent être entièrement au-dessous d'un arc dont le centre est le point de drisse, et dont le rayon est la moitié du guindant, et lorsque cela est possible, entièrement au-dessus d'un arc dont le rayon est 75% de la longueur du guindant.

G 2 AUTRES BATEAUX

Les autres bateaux doivent satisfaire aux règles de leur autorité nationale ou de leur association de classe eu égard à l'attribution, au port et à la taille de l'emblème, des lettres et numéros. Les dites règles doivent, lorsque cela est possible, être en conformité avec les exigences ci-dessus.

■ Prescription de la FFV :

Les bateaux participant à une compétition en France doivent respecter les règles de l'annexe G. Toute association nationale de classe désirant modifier l'une des règles de l'annexe G doit au préalable avoir obtenu l'autorisation de la FFV.

G 3 BATEAUX LOUES OU PRETES

Lorsque cela est prescrit par 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.

G 4 AVERTISSEMENTS ET PENALITES

Lorsqu'un comité de réclamation 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.

G 5 MODIFICATIONS PAR LES REGLES DE CLASSE

Les classes ISAF peuvent modifier les règles de cette annexe, dans la mesure où les modifications ont été préalablement approuvées par l'ISAF.

ANNEXE H — PESEE DES VETEMENTS ET DE L'EQUIPEMENT

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

- H 1** Les éléments des vêtements et de l'équipement devant être pesés doivent être disposés sur un râtelier. Après avoir été saturés d'eau, les éléments doivent pouvoir s'égoutter pendant une minute avant d'être pesés. Le râtelier doit permettre aux éléments de pendre comme sur des cintres, de façon à ce que l'eau s'égoutte librement. Les poches qui comportent des trous de vidange ne pouvant être bouchés doivent être vides, mais les poches ou équipement retenant l'eau doivent être remplis.
- H 2** Quand le poids mesuré dépasse la valeur autorisée, le concurrent peut redisposer les vêtements et l'équipement sur le râtelier, et le jugeur doit de nouveau les faire tremper et les peser. Cette procédure peut être répétée une seconde fois si le poids excède encore la valeur autorisée.
- H 3** 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 *en course*, sans être égouttés.
 - (c) les deux poids doivent être additionnés.

ANNEXE J — AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

Voir les règles 87.2 et 88.2(a). Le terme « course » comprend une régates ou autre série de courses.

■ *Prescription de la FFV :* —————
La FFV édite des instructions de course type qui sont applicables pour toutes les compétitions jusqu'au niveau national.

Pour les compétitions locales, départementales, régionales ou interrégionales, l'affichage du texte général des instructions de course type sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25, à condition qu'une annexe propre aux particularités de l'épreuve et au plan d'eau soit remise à chaque concurrent.

J 1 CONTENU DE L'AVIS DE COURSE

J 1.1 L'avis de course doit contenir les informations suivantes :

- (1) le titre, le lieu et les dates de la course et le nom de l'autorité organisatrice ;
- (2) que l'épreuve sera régie par les règles telles que définies dans les *Règles de Course à la Voile* ;
- (3) une liste des autres documents qui régiront l'épreuve (par exemple les *Règles pour l'Équipement des Bateaux*, dans la mesure où elles s'appliquent) ;
- (4) les classes admises à courir, les conditions d'inscription et les restrictions sur les inscriptions ;
- (5) les heures de confirmation d'inscription et des signaux d'avertissement pour la course d'entraînement ou la première course, et des courses ultérieures si elles sont connues.

J 1.2 L'avis de course doit contenir, parmi ce qui suit, tout ce qui pourrait aider un concurrent à décider de participer à l'épreuve ou toute information qui lui sera utile avant qu'il ne puisse se procurer les instructions de course :

- (1) que la publicité sera restreinte à la catégorie A (voir annexe 1) et toute autre information relative à l'annexe 1 ;
- (2) que le système ISAF de classification des concurrents (ou tout autre système de classification des concurrents) s'appliquera ;
- (3) la procédure de pré-inscription ou d'inscription, y compris les droits à verser et toutes dates de clôture ;
- (4) un formulaire d'inscription, à signer par le propriétaire du bateau ou son représentant, contenant une phrase telle que « J'accepte de me soumettre aux *Règles de Course à la Voile* et à toutes autres *règles* qui régissent cette épreuve » ;
- (5) les procédures de jauge ou les obligations à propos des certificats de handicap ou de jauge ;
- (6) l'heure et le lieu où les instructions de course seront disponibles ;
- (7) toutes modifications aux règles de course (voir la règle 86) ;
- (8) toutes modifications aux règles de classe, avec référence spécifique à chaque règle et indication de la modification ;
- (9) les parcours à accomplir ;
- (10) les pénalités pour infraction à une règle du chapitre 2, autres que la pénalité de rotation de 720° ;
- (11) la suppression du droit d'appel conformément à la règle 70.4 ;
- (12) le système de classement, y compris le nombre de courses programmées et le nombre minimum de courses qui doivent être terminées pour constituer une série ;
- (13) les prix.

J 2 CONTENU DES INSTRUCTIONS DE COURSE

J 2.1 Les instructions de course doivent contenir les informations suivantes :

- (1) que la course sera régie par les *règles* telles que définies dans les *Règles de Course à la Voile* ;
- (2) une liste des autres documents qui régiront l'épreuve (par exemple les *Règles pour l'Équipement des Bateaux*, dans la mesure où elles s'appliquent) ;

- (3) le programme des courses, les classes admises à courir et l'heure des signaux d'avertissement pour chaque classe ;
- (4) le(s) parcours à effectuer, ou une liste des *marques* parmi lesquelles le parcours sera établi, et, si nécessaire, comment les parcours seront signalés ;
- (5) une description des *marques*, y compris les *marques* de départ et d'arrivée, en établissant l'ordre de passage, et le côté requis de chacune, et en identifiant toutes les *marques* à contourner (voir la règle 28.1) ;
- (6) les descriptions des lignes de départ et d'arrivée, des pavillons de classe et de tous signaux particuliers utilisés ;
- (7) le temps limite pour *finir*, s'il existe ;
- (8) le système de classement, soit en citant la référence à l'annexe A, aux règles de classe ou aux autres *règles* régissant l'épreuve, soit en le mentionnant en entier. Préciser le nombre de courses programmées et le nombre minimum de courses qui doivent être terminées pour constituer une série ;

J 2.2 Les instructions de course doivent contenir ce qui s'appliquera parmi ce qui suit :

- (1) que la publicité sera restreinte à la catégorie A (voir annexe 1) et toute autre information relative à l'annexe 1 ;
- (2) que le système ISAF de classification des concurrents (ou tout autre système de classification des concurrents) s'appliquera ;
- (3) le remplacement des règles applicables du chapitre 2 par *le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer* ou autres règles gouvernementales de priorité, l'heure(s) ou le lieu(x) où elles s'appliqueront, et tous signaux nocturnes devant être utilisés par le comité de course ;
- (4) les modifications aux règles de course autorisées par la règle 86, avec référence spécifique à chaque règle et indication de la modification ;
- (5) que les prescriptions de l'autorité nationale ne s'appliqueront pas ;

- (6) si les prescriptions de l'autorité nationale s'appliquent pour une épreuve internationale, une copie en Anglais de ces prescriptions ;
- (7) les modifications aux règles de classe, avec référence spécifique à chaque règle et indication de la modification ;
- (8) les restrictions aux modifications apportées aux bateaux lorsqu'ils sont fournis par l'autorité organisatrice ;
- (9) la procédure de confirmation d'inscription ;
- 10) la procédure de jauge ou d'inspection ;
- (11) l'(les)emplacement(s) du (des) tableau(x) officiel(s) d'affichage ;
- (12) la procédure de modification des instructions de course ;
- (13) les exigences de sécurité, telles que les exigences et les signaux pour la flottabilité individuelle, le pointage sur la zone de départ, les émargements à terre au départ et au retour ;
- (14) les obligations de déclarations ;
- (15) les signaux faits à terre et leur(s) emplacement(s) ;
- (16) la zone de course (une carte marine est recommandée) ;
- (17) la longueur approximative du parcours et la longueur approximative des sections de louvoyage au vent ;
- (18) le temps limite, s'il existe, pour les bateaux autres que le premier bateau pour *finir* ;
- (19) les alléances de temps ;
- (20) l'emplacement de la zone de départ et toutes restrictions applicables ;
- (21) toutes procédures ou signaux particuliers pour les rappels individuels ou généraux ;
- (22) les emplacements des bateaux signalant des *marques* ;

- (23) la procédure pour les changements de parcours après le départ et tous signaux particuliers ;
- (24) toute procédure particulière pour réduire le parcours ou pour *finir* un parcours réduit ;
- (25) les restrictions d'utilisation de bateaux d'assistance, de piscines plastiques, de radios, etc. ; de mise au sec ; et d'assistance extérieure apportée à un bateau qui n'est pas *en course* ;
- (26) la pénalité pour infraction à une règle du chapitre 2 autre que la pénalité de rotation de 720° ;
- (27) la pénalisation sans instruction, selon la règle 67, pour infraction à la règle 42 ;
- (28) si l'annexe N s'appliquera ;
- (29) la procédure et les délais de réclamation et le lieu des instructions ;
- (30) si la règle M1.4(b) s'applique, le temps limite pour demander une instruction selon cette règle ;
- (31) la suppression du droit d'appel, dans le respect de la règle 70.4 ;
- (32) l'approbation de l'autorité nationale pour la désignation d'un jury international conformément à la règle 89(c) ;
- (33) les remplacements de concurrents ;
- (34) le nombre minimum de bateaux présents sur la zone de départ pour que le départ d'une course soit donné ;
- (35) où et quand les courses du jour *retardées* ou *annulées* seront recourues ;
- (36) les marées et les courants ;
- (37) les prix ;
- (38) les autres engagements du comité de course et les autres obligations des bateaux.

ANNEXE K — GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

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

Une version étendue de ce guide sera disponible sur le site de l'ISAF (www.sailing.org) et contiendra aussi bien des dispositions applicables aux compétitions multi séries les plus importantes et les plus compliquées que des variations de plusieurs des instructions de course recommandées dans cette annexe. Elle sera modifiée de temps en temps, pour refléter les innovations des techniques de direction des courses à mesure de leur développement, et pourra être chargée en tant que texte de base pour produire les instructions de course de toute épreuve particulière.

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

- 1 Elles devraient inclure seulement deux types d'instructions : les intentions du comité de course et les obligations des concurrents.*
- 2 Elles ne devraient mentionner que ce qui concerne la course. Les informations concernant les festivités, les attributions des mouillages, etc., devraient être communiquées séparément.*
- 3 Elles ne devraient pas modifier les règles de course sauf si cela est véritablement souhaitable.*
- 4 Elles ne devraient pas répéter ou reformuler l'une quelconque des règles de course.*
- 5 Elles ne devraient pas se répéter.*
- 6 Elles devraient être en ordre chronologique ; c'est-à-dire l'ordre dans lequel le concurrent les utilisera.*

7 Elles devraient, dans la mesure du possible, utiliser les formulations ou phrases des règles de course.

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

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

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

INSTRUCTIONS DE COURSE

1 REGLES

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

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

1.2* _____ s'appliqueront.

Inclure seulement si les prescriptions ne s'appliquent pas. Insérez le nom.

1.3 Les prescriptions de l'autorité nationale _____ ne s'appliqueront pas.

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

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

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

2 AVIS AUX CONCURRENTS

*Insérez le(s)
lieu(x).*

*Les avis aux concurrents seront affichés sur
le(s) tableau(x) d'affichage officiel(s) situés
_____.*

3 MODIFICATIONS DES INSTRUCTIONS DE COURSE

*Changez les
heures si elles
sont différentes.*

Toute modification des instructions de course sera affichée avant 9 h 00 le jour où elle entrera en vigueur, sauf que tout changement dans le programme des courses sera affiché avant 20 h 00 la veille du jour où il prendra effet.

4 SIGNAUX FAITS A TERRE

*Insérez le(s)
lieu(x).*

4.1 Les signaux faits à terre seront envoyés ____.

*Insérez le
nombre de
minutes.*

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

(OU)

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

*Supprimez si
une règle
de classe
s'applique.*

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

5 PROGRAMME DES COURSES

5.1* Les courses sont prévues comme suit :

*Modifiez selon
les souhaits
et insérez
les dates.*

<i>Date</i>	<i>Classe</i>	<i>Classe</i>
_____	Course(s)	Course(s)
_____	Course(s)	Jour de réserve
_____	Jour de réserve	Course(s)
_____	Course(s)	Course(s)
_____	Course(s)	Course(s)

*Insérez les
classes et les
nombres.*

5.2* Les nombres de courses programmées sont les suivants :

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

- (a) Des jours de réserve peuvent être utilisés si des courses prévues au programme n'ont pas été courues ou si le comité de course considère qu'il ne pourra probablement pas faire courir les courses selon le programme prévu.
- (b) Une course supplémentaire par jour peut être courue, à condition qu'aucune classe ne soit en avance de plus d'une course par rapport au programme.

*Insérez
l'heure.*

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

5.4 Quand plus d'une course (ou séquence de courses pour deux classes ou plus) seront disputées le même jour, le signal d'avertissement pour chaque course à suivre sera fait aussitôt que possible. Pour prévenir les bateaux qu'une

autre course ou séquence de courses va bientôt commencer, le signal de retard sera envoyé pendant quatre minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

Insérez l'heure. **5.5** Le dernier jour de la régates, aucun signal d'avertissement ne sera donné après _____.

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

6 PAVILLONS DE CLASSE

Les pavillons de classe seront :

ClassePavillon

Insérez un nombre ou une lettre.

7 ZONES DE COURSE

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

Insérez un nombre ou une lettre. Une méthode pour illustrer les différents parcours est donnée dans l'addenda A.

8 LES PARCOURS

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

*Insérez soit
« Marque _____ »
avec le numéro
de la marque
sous le vent, soit
le " milieu " de
la ligne de
départ.*

8.2 Au plus tard avec le signal d'avertissement, le bateau du comité de course affichera le cap compas approximatif depuis _____ jusqu'à la marque 1.

8.3 Quand il y a une porte, les bateaux doivent passer entre les marques formant la porte dans la direction depuis la marque précédente et contourner l'une des marques de la porte.

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

9 MARQUES

Changez les 9.1
numéros des
marques selon
les besoins et
insérez la des 9.1*
cription des
marques.*

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

(OU)

*Utilisez la
seconde option
quand les
marques 4T et
4B forment une
porte, la marque
4T devant être
laissée à tribord
et la marque 4B
à bâbord.*

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

Insérez la description des marques.

9.2 Les nouvelles marques, tel que prévu dans l'instruction 11.1, seront _____ .

Décrivez les marques de départ et d'arrivée : par exemple, le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et une bouée à l'extrémité bâbord. L'instruction 10.2 décrira la ligne de départ et l'instruction 12.1 la ligne d'arrivée.

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

9.4 Un bateau du comité de course signalant un changement de parcours est une marque tel que prévu dans l'instruction 11.3.

10 LE DEPART

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

10.1 Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26, avec le signal d'avertissement envoyé ___ minutes avant le signal de départ.

(OU)

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

10.1 Les départs des courses seront donnés comme suit : _____ .

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

(OU)

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

(OU)

Insérez la description.

10.2* La ligne de départ sera _____ .

10.3 Les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ.

Insérez le nombre de minutes.

10.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard _____ minutes après son signal de départ sera classé DNS. Ceci modifie la règle A4.1.

11 CHANGEMENT DE POSITION DE LA MARQUE SUIVANTE

11.1 Pour changer la position de la marque suivante, le comité de course déplacera la marque originale (ou la ligne d'arrivée) vers une nouvelle position. Le changement sera signalé avant que le bateau de tête ait commencé la section de parcours, même si la marque n'est pas encore à sa nouvelle position. Toute marque à contour-

ner après avoir contourné la marque déplacée peut être repositionnée sans signal supplémentaire afin de maintenir la configuration du parcours.

(OU)

11.1 Pour changer la position de la marque suivante, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Le changement sera signalé avant que le bateau de tête ait commencé la section de parcours, même si la nouvelle marque n'est pas encore à sa place. Toute marque à contourner après avoir contourné la nouvelle marque peut être repositionnée sans signal supplémentaire afin de maintenir la configuration du parcours. Quand lors d'un changement ultérieur une nouvelle marque est repositionnée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

Insérez la(les) classe(s).

11.2 Pour la(les) classe(s) _____, la règle 33 est modifiée de sorte que, au lieu d'afficher un cap compas, le comité de course montrera un [panneau] [pavillon] [triangulaire] vert si la direction est changée sur tribord ou un [panneau] [pavillon] [rectangulaire] rouge si la direction est changée sur bâbord.

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

11.3 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement de parcours et la marque la plus proche, en laissant la marque à bâbord et le bateau du comité de course à tribord. Ceci modifie la règle 28.1.

12 L'ARRIVEE

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

(OU)

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

(OU)

*Insérez
la description.*

12.1* La ligne d'arrivée sera : _____ .

12.2 Quand le parcours est réduit à une porte, un bateau du comité de course à proximité de la porte montrera un pavillon S et les bateaux doivent finir en passant dans la porte depuis la direction de la marque précédente. La ligne d'arrivée sera entre les marques formant la porte. Ceci modifie « Signaux de course : S ».

13 SYSTEME DE PENALITE

*Inclure l'instruction 13.1 seulement quand la pénalité de rotation de 720° ne s'applique pas.
Insérez le nombre de places ou décrivez les pénalités.*

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

(OU)

13.1 Les pénalités sont les suivantes : _____ .

*Insérez la (les)
classe(s).*

13.2 Pour la(les) classe(s) _____ , la règle 44.2 est modifiée de sorte que la rotation de 720° est remplacée par une rotation de 360°.

13.3 Un bateau qui a effectué une pénalité ou qui a abandonné selon la règle 31.2 ou 44.1 doit compléter un formulaire de reconnaissance au secrétariat de course dans le délai de dépôt des réclamations.

13.4 Tel que prévu dans la règle 67, le [comité de réclamation] [jury] peut, sans instruction, pénaliser un bateau qui a enfreint la règle 42.

(OU)

13.4 L'annexe N s'appliquera [telle que modifiée par l'instruction 13.2].

14 TEMPS LIMITES

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

14.1* Les temps limites sont les suivants :

<i>Classe</i>	<i>Temps limite</i>	<i>Temps limite Pour la marque 1</i>
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Si aucun bateau n'a passé la marque 1 dans le temps limite pour la marque 1, la course sera annulée.

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

14.2 Les bateaux ne réussissant pas à finir dans un délai de _____ après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF. Ceci modifie les règles 35 et A4.1.

15 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

Changez le temps s'il est différent.

15.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat de course. Les réclamations doivent y être déposées dans le temps limite de réclamation.

15.2 Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 90 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour. [Le même temps limite s'applique à toutes les réclamations du comité de course et du [comité de réclamation] [jury] et aux demandes de réparation. Ceci modifie les règles 61.3 et 62.2.]

Changez le temps s'il est différent. Insérez le lieu et l'heure.

15.3 Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu au [local du jury] et commenceront à _____ .

15.4 Les avis des réclamations du comité de course ou du [comité de réclamation] [jury] seront affichés pour informer les concurrents en application de la règle 61.1(b).

15.5 Une liste des bateaux qui, selon l'instruction 13.4, ont reconnu avoir enfreint la règle 42 ou ont été disqualifiés par le [comité de réclamation] [jury] sera affichée avant la fin du temps limite de réclamation.

15.6 Pour les besoins de la règle 64.3(b), « l'autorité responsable » est le jugeur désigné par l'autorité organisatrice.

15.7 Les infractions aux instructions 10.3, 13.3, 17, 18.2, 21, 22 et 23 ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la règle 60.1(a). Les pénalités pour ces infractions peuvent être plus légères qu'une disqualification si le [comité de réclamation] [jury] le décide.

15.8 Le dernier jour de la régata, une demande de réouverture d'instruction doit être déposée

(a) dans le temps limite de réclamation si la partie demandant la réouverture a été informée de la décision la veille ;

(b) pas plus de 30 minutes après que la partie demandant la réouverture a été informée de la décision ce même jour.

Ceci modifie la règle 66.

Changez le temps s'il est différent

A inclure si le comité de réclamation est un jury international ou si une autre disposition de la règle 70.4 s'applique.

15.9 Les décisions du jury seront sans appel comme prévu par la règle 70.4.

16 CLASSEMENT

16.1* Le système de classement [a Minima][avec Bonus] de l'annexe A s'appliquera.

(OU)

Décrire le système.

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

Insérez le nombre.

16.2* ____ courses doivent être courues pour constituer une série.

Insérez les nombres.

- 16.3** (a) Quand moins de ____ courses ont été courues, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses.
- (b) Quand ____ à ____ courses ont été courues, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses en retirant son plus mauvais score.
- (c) Quand ____ courses ou plus ont été courues, le score d'un bateau dans la série sera le total de ses scores dans toutes les courses en retirant ses deux plus mauvais scores.

17 REGLES DE SECURITE

Insérez la procédure de contrôle à la sortie et au retour.

- 17.1** Contrôle à la sortie et au retour : _____.
- 17.2** Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

18 REMPLACEMENT D'EQUIPIER OU D'EQUIPEMENT

- 18.1** Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation préalable, par écrit, du [comité de course] [comité de réclamation] [jury].
- 18.2** Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité de course. Les demandes de remplacement doivent être faites au comité à la première occasion raisonnable.

19 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

Un bateau et son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course. Sur l'eau, un jaugeur du comité de course peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

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

20 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme suit : _____ .

21 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

21.1 Les directeurs d'équipe, entraîneurs et autres accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou que le comité de course ait signalé un retard, un rappel général ou une annulation.

Insérez les marquages d'identification. Les pavillons nationaux peuvent convenir pour les épreuves internationales.

21.2 Les bateaux accompagnateurs seront identifiés par _____ .

22 LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

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

23 EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET PISCINES PLASTIQUES

Les appareils de respiration sous-marine et les piscines plastiques ou leur équivalent ne doivent pas être utilisés à proximité de quillards entre le signal de départ de la première course et la fin de la régates.

24 COMMUNICATION RADIO

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

25 PRIX

Quand des trophées permanents sont attribués, mentionnez leur nom en entier.

Des prix seront distribués comme suit :
_____ .

26 DECHARGE DE RESPONSABILITE

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

27 ASSURANCE

Insérez le montant et la devise.

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

Addenda A — Illustration du parcours

Quelques exemples d'illustrations de parcours sont indiqués ci-dessous. N'importe quel parcours peut être illustré de la même façon. Lorsqu'il y a plus d'un parcours, préparer des schémas séparés pour chacun, et préciser comment chaque parcours sera signalé.

Un parcours simple au vent – sous le vent

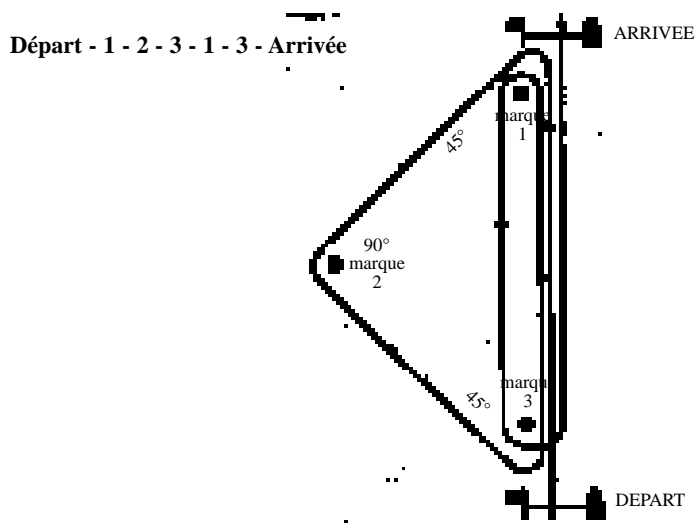
Départ - 1 - 2 - 1 - 2 - Arrivée



Les options pour utiliser ce parcours sont les suivantes :

- (1) augmenter ou diminuer le nombre de tours,*
- (2) supprimer la dernière section de louvoyage au vent,*
- (3) utiliser une porte au lieu d'une **marque** sous le vent,*
- (4) utiliser une **marque** de dégagement à la **marque** au vent, et*
- (5) utiliser les **marques** sous le vent et au vent respectivement comme **marques** de départ et d'arrivée.*

Un parcours triangle au vent – sous le vent

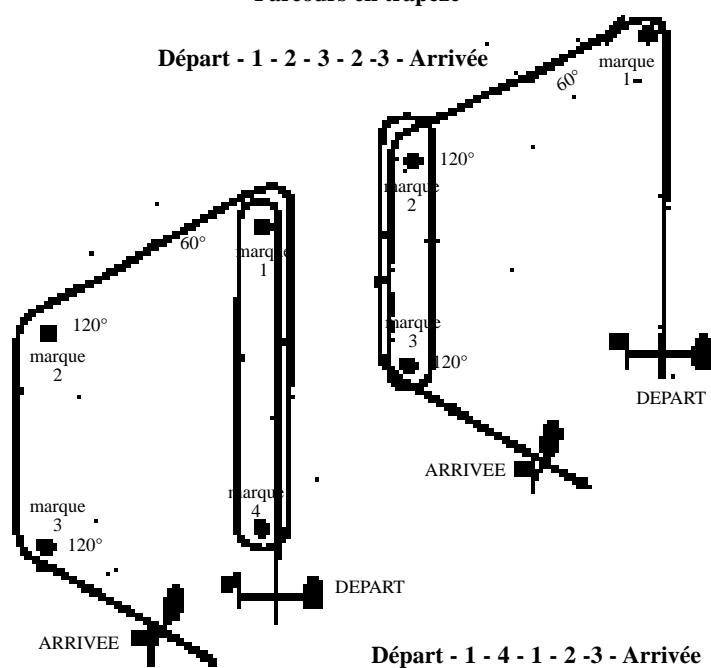


Les options pour utiliser ce parcours sont les suivantes :

- (1) varier les angles intérieurs du triangle (45° - 90° - 45° et 60° - 60° - 60° sont communs),
- (2) supprimer la dernière section de louvoyage au vent,
- (3) utiliser une porte au lieu d'une **marque** sous le vent pour les sections de vent arrière (mais pas pour les largues),
- (4) utiliser une **marque** de dégagement au début des sections de vent arrière (mais pas pour les largues), et
- (5) utiliser les **marques** sous le vent et au vent comme **marques** de départ et d'arrivée.

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

Parcours en trapèze



Les options pour utiliser ce parcours sont les suivantes :

- (1) ajouter des sections supplémentaires,
- (2) utiliser des portes à la place des **marques** sous le vent pour les sections de vent arrière (mais pas pour les largues),
- (3) varier l'angle intérieur des sections de largue,
- (4) utiliser une **marque** de dégagement au début des sections de vent arrière (mais pas pour les largues), et
- (5) placer les bateaux d'arrivée au vent plutôt que sur un largue.

Assurez-vous de spécifier l'angle intérieur de chaque section de largue. Il est recommandé d'avoir une **marque 4** différente de la **marque** de départ.

Addenda B — Bateaux fournis par l'autorité organisatrice

L'instruction de course suivante est recommandée lorsque tous les bateaux seront fournis par l'autorité organisatrice. Elle peut être modifiée pour s'adapter aux circonstances. Lorsqu'elle est utilisée, elle devrait être insérée après l'instruction 3.

4 BATEAUX

- 4.1** Les bateaux seront fournis à tous les concurrents, qui ne doivent pas les modifier ou faire en sorte qu'ils soient modifiés en aucune façon, sauf que
- (a) un compas peut être attaché ou scotché à la coque ou aux espars ;
 - (b) les indicateurs de vent, y compris en tissu ou en fil, peuvent être attachés ou scotchés n'importe où sur le bateau ;
 - (c) les coques, dérives et safrans peuvent être nettoyés, mais seulement avec de l'eau ;
 - (d) du ruban adhésif peut être utilisé n'importe où au-dessus de la ligne de flottaison ; et
 - (e) tout l'accastillage ou équipement prévu pour être réglé peut être réglé, pourvu que les règles de classe soient respectées.
- 4.2** Tout l'équipement fourni avec le bateau aux fins de navigation doit être dans le bateau lorsqu'il est à flot.
- 4.3** La pénalité pour une infraction à l'une des instructions précédentes sera la disqualification de toutes les courses courues dans lesquelles l'instruction a été enfreinte.
- 4.4** Les concurrents doivent rapporter tout dommage ou perte d'équipement, même minime, au représentant de l'autorité organisatrice immédiatement après avoir amarré le bateau à terre. La pénalité pour infraction à cette instruction, à moins que le [jury] [comité de réclamation] soit convaincu que le concurrent a fait un effort certain pour y satisfaire, sera la disqualification dans la course la plus récemment courue.

- 4.5** Les règles de classe obligeant les concurrents à être membres de l'association de classe ne s'appliqueront pas.

ANNEXE L — RECOMMANDATIONS AUX COMITES DE RECLAMATION

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 comités de réclamation, 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 comité de réclamation devrait accorder une attention égale à tous les témoignages ; devrait admettre qu'un témoignage honnête peut varier, et même être contradictoire en raison d'observations ou de souvenirs différents ; devrait résoudre ces différences du mieux qu'il peut ; devrait reconnaître qu'aucun bateau ou concurrent n'est coupable tant qu'une infraction à une *règle* n'a pas été établie de manière convaincante pour le comité de réclamation ; et devrait garder un esprit ouvert jusqu'à ce que toutes les preuves aient été reçues qu'un bateau ou un concurrent a enfreint une *règle*.

L 1 PRELIMINAIRES (peuvent être assurés par le secrétariat de course)

- Recevoir la *réclamation* ou la demande de réparation.
- Noter sur le formulaire l'heure à laquelle la *réclamation* ou la demande de réparation est déposée et l'heure limite de dépôt des réclamations.
- Informer chaque *partie*, et le comité de course lorsque cela est nécessaire, du lieu et de l'heure de l'instruction.

L 2 AVANT L'INSTRUCTION

S'assurer que

- chaque *partie* a une copie de la *réclamation* ou de la demande de réparation. Lorsque des copies ne sont pas disponibles, laisser le réclamé lire la *réclamation* ou la demande de réparation avant de commencer.

- aucun membre du comité de réclamation n'est *partie intéressée*. Demander aux *parties* si elles réfutent l'un des membres. Quand une réparation est demandée au titre de la règle 62.1(a), aucun membre du comité de course ne devrait être membre du comité de réclamation.
- une seule personne de chaque bateau (ou *partie*) est présente, sauf si un interprète est nécessaire.
- tous les bateaux et les personnes impliquées sont présents. Sinon, le comité peut cependant poursuivre selon la règle 63.3(b).
- les représentants des bateaux étaient à bord lorsque cela est requis (règle 63.3(a)). Quand les *parties* disputaient des courses différentes, les deux autorités organisatrices doivent accepter la composition du comité de réclamation (règle 63.7). Dans une *réclamation* sur la jauge, obtenir les règles de classe en vigueur et identifier l'autorité responsable de leur interprétation (règle 64.3(b)).

L 3 L'INSTRUCTION

- L 3.1** Vérifier la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation.
- Le contenu était-il adéquat (règle 61.2 ou 62.1) ?
 - A-t-elle été déposée dans les temps ? Sinon, existe-t-il une bonne raison de prolonger le temps limite (règle 61.3 ou 62.2) ?
 - Quand cela est exigé, le réclamant était-il impliqué ou témoin de l'incident (règle 60.1(a)) ?
 - Si nécessaire, « Protest » a-t-il été hélé et un pavillon rouge correctement montré (règle 61.1(a)) ?
 - Lorsque l'appel à la voix et le pavillon n'étaient pas nécessaires, le réclamé a-t-il été informé ?
 - Décider si la *réclamation* ou la demande de réparation est recevable (règle 63.5).
 - Une fois établie la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation, ne pas permettre de revenir sur le sujet sauf si un nouveau témoignage déterminant est apporté.

L 3.2 Recevoir les témoignages (règle 63.6).

- Demander au réclamant, puis au réclamé de donner leurs versions. Puis leur permettre de se questionner l'un l'autre. Lorsqu'il s'agit d'une réparation, demander à la *partie* de formuler la demande.
- Susciter les questions chez les membres du comité de réclamation.
- S'assurer que l'on sait quels faits chaque *partie* allègue avant d'appeler un quelconque témoin. Leurs versions peuvent être différentes.
- Permettre à quiconque, y compris l'équipier d'un bateau, de déposer. C'est à la *partie* de décider quel témoin convoquer. A la question « Souhaiteriez-vous entendre X ? », la meilleure réponse est « C'est vous qui choisissez ».
- Appeler un par un les témoins de chaque *partie* (et ceux du comité de réclamation s'il y en a). Cantonner les *parties* dans des questions au(x) témoin(s) (elles peuvent s'égarer dans des considérations générales).
- Inviter le réclamé à questionner d'abord le témoin du réclamant (et vice versa). Cela évite au réclamant de guider son témoin dès le début.
- Permettre à un membre du comité de réclamation qui a vu l'incident d'apporter son témoignage (règle 63.6), mais seulement en présence des *parties*. Il peut être questionné et peut rester dans la salle (règle 63.3(a)).
- Essayer d'empêcher les questions directives ou les témoignages par ouï-dire, mais si c'est impossible, ne pas tenir compte du témoignage ainsi reçu.
- N'accepter de déposition écrite d'un témoin qui ne peut être questionné que lorsque toutes les *parties* sont d'accord.
- Demander à un membre du comité de réclamation de noter par écrit les témoignages, en particulier les temps, les distances, les vitesses, etc.

- Inviter d'abord le réclamant puis le réclamé à faire une déposition finale de son cas, en particulier à propos de toute application ou interprétation des *règles*.

L 3.3 Etablir les faits (règle 63.6).

- Ecrire les faits, lever les doutes dans un sens ou dans l'autre.
- Rappeler les *parties* pour des questions supplémentaires si nécessaire.
- Quand cela est approprié, faire un croquis de l'incident en utilisant les faits établis.

L 3.4 Décider de la *réclamation* ou de la demande de réparation (règle 64).

- Fonder la décision sur les faits établis (si l'on ne peut pas, établir davantage de faits).
- Pour les cas de réparation, s'assurer qu'aucun témoignage supplémentaire des bateaux affectés par la décision n'est nécessaire.

L 3.5 Informer les *parties* (règle 65).

- Rappeler les *parties* et leur lire les faits établis et la décision. Lorsque le temps presse, il est envisageable de lire la décision et de donner les détails ultérieurement.
- Sur demande, donner à l'une ou l'autre *partie* copie de la décision. Classer la *réclamation* ou la demande de réparation dans les archives du comité.

L 4 REOUVERTURE D'UNE INSTRUCTION (règle 66)

Lorsqu'une demande de réouverture d'instruction est déposée dans les délais, entendre la *partie* ayant fait la demande, regarder toute vidéo etc., et décider s'il y a matière à fait nouveau qui puisse vous amener à modifier votre décision. Décider si votre interprétation des *règles* peut avoir été erronée ; être large d'esprit pour vous demander si vous avez commis une erreur. Si rien de tout ceci ne s'applique, refuser de rouvrir ; autrement, prévoir une instruction.

L 5 MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE (règle 69)

- L 5.1** Une action selon cette règle n'est pas une *réclamation*, mais le comité de réclamation donne ses allégations par écrit au concurrent avant l'instruction. L'instruction est conduite selon les mêmes règles que les autres instructions, mais le comité de réclamation doit comprendre au moins trois membres (règle 69.1(b)). Prendre le plus grand soin de protéger les droits du concurrent.
- L 5.2** Un concurrent ou un bateau ne peut réclamer en vertu de la règle 69, mais le formulaire de réclamation d'un concurrent qui tente de le faire peut être accepté en tant que rapport au comité de réclamation qui peut alors décider d'ouvrir ou non une instruction.
- L 5.3** Quand il est souhaitable d'ouvrir une instruction selon la règle 69 sur la base d'un incident du chapitre 2, il est important d'instruire toute *réclamation* bateau contre bateau de la façon habituelle et de décider lequel des bateaux, si c'est le cas, a enfreint quelle *règle*, avant de procéder contre le concurrent d'après cette règle.
- L 5.4** Bien qu'une action d'après la règle 69 soit menée à l'encontre d'un concurrent et non d'un bateau, un bateau peut aussi être pénalisé.
- L 5.5** Le comité de réclamation peut donner un avertissement au concurrent quand il estime que c'est une pénalité suffisante, auquel cas aucun rapport à l'autorité nationale n'a besoin d'être fait. Quand la pénalité est plus sévère et qu'un rapport est fait à l'autorité nationale, il est utile de recommander à l'autorité nationale de mener ou non une action supplémentaire.

L 6 APPELS (règle 70 et annexe F)

Lorsque les décisions sont soumises à appel,

- Laisser les papiers de sorte que l'information puisse facilement être utilisée pour un appel. Existe-t-il un schéma adéquat ? 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 comité de réclamation figurent-ils sur le formulaire, etc. ?

- Les commentaires sur tout appel devraient permettre au jury d'appel de se représenter clairement l'ensemble de l'incident ; le jury d'appel ne sait rien de la situation.

L 7 PREUVE PHOTOGRAPHIQUE

Les photographies et les bandes vidéo peuvent parfois fournir des preuves utiles, mais les comités de réclamation devraient en connaître les limites et noter les points suivants :

- La *partie* produisant la preuve photographique est responsable de l'organisation de la projection.
- Visionner la bande plusieurs fois pour en extraire une information complète.
- La perception de profondeur de tout appareil à objectif fixe est très médiocre, et inexistante avec un téléobjectif. Lorsqu'un appareil voit, à angle droit de leur route, deux bateaux *engagés*, il est impossible d'estimer la distance entre eux. Quand l'appareil les voit de face, il est impossible de voir si un *engagement* existe, sauf s'il est substantiel.
 - Poser les questions suivantes :
 - Où était l'appareil par rapport aux bateaux ?
 - Le support de l'appareil était-il en mouvement ? Si oui, dans quelle direction et à quelle vitesse ?
 - L'angle change-t-il lorsque les bateaux approchent du point critique ? Un panoramique rapide entraîne des changements radicaux.
 - L'appareil bénéficiait-il d'un champ dégagé tout autour ?

ANNEXE M — JURYS INTERNATIONAUX

Voir les règles 70.4 et 89(c). Cette annexe ne doit pas être modifiée par les instructions de course ou les prescriptions des autorités nationales.

M 1 COMPOSITION, DESIGNATION ET ORGANISATION

- M 1.1** Un jury international doit être composé de navigateurs expérimentés, avec une excellente connaissance des règles de course et une expérience exhaustive du comité de réclamation. Il doit être indépendant et ne pas comprendre de membre du comité de course, et être désigné par l'autorité organisatrice sous réserve de l'approbation de l'autorité nationale lorsque cela est requis (voir la règle 89(c)), ou de l'ISAF selon la règle 87.2.
- M 1.2** Le jury doit se composer d'un président, un vice-président si cela est souhaité, et d'autres membres pour un total d'au moins cinq. La majorité doit être constituée de juges internationaux. Le jury peut désigner un secrétaire, qui ne doit pas être un membre du jury.
- M 1.3** Pas plus de deux membres (trois dans les groupes M, N, et Q) ne doivent être de la même autorité nationale.
- M 1.4** (a) Un jury de dix membres ou plus peut se scinder en deux sous-comités ou plus, d'au moins cinq membres chacun, dont une majorité doit être constituée de juges internationaux. Si c'est le cas, les exigences de constitution d'un jury doivent s'appliquer à chaque sous-comité, et non pas au jury entier.
- (b) Un jury de moins de dix membres peut se scinder en deux sous-comités ou plus, d'au moins trois membres chacun, dont une majorité doit être constituée de juges internationaux. Les membres de chaque sous-comité doivent être d'au moins trois autorités nationales différentes sauf dans les groupes M, N et Q, où ils doivent être d'au moins deux autorités nationales différentes. Si une partie désapprouve la décision d'un sous-comité, elle a droit, si elle en fait la demande dans le délai prescrit dans les instructions de course, à une instruction par un jury constitué conformément aux règles M1.1, M1.2 et M1.3, mais pas sur les faits établis.

- M 1.5** Lorsqu'un jury unique comporte moins de cinq membres, pour cause de maladie ou cas d'urgence, et qu'on ne dispose pas de remplaçants qualifiés, il reste correctement constitué pourvu qu'il comprenne au moins trois membres. Quand il comporte trois ou quatre membres, ils doivent être d'au moins trois autorités nationales différentes sauf dans les groupes M, N ou Q, où ils doivent être d'au moins deux autorités nationales différentes.
- M 1.6** Quand l'approbation de l'autorité nationale est nécessaire pour la désignation d'un jury international (voir la règle 89(c)), la mention de son accord doit être incluse dans les instructions de course ou être affichée sur le tableau officiel d'affichage.
- M 1.7** Si le jury opère alors qu'il n'est pas normalement constitué, les décisions du jury peuvent être susceptibles d'appel.

M 2 RESPONSABILITES

- M 2.1** Un jury international est responsable de l'instruction et des décisions de toutes les *réclamations*, demandes de réparation et autres sujets découlant des règles du chapitre 5. Sur demande de l'autorité organisatrice ou du comité de course, il doit les conseiller et les aider sur tout sujet qui affecte directement l'équité de la compétition.
- M 2.2** Sauf si l'autorité organisatrice donne des directives différentes, le jury doit
- (a) décider des questions d'admissibilité, des certificats de jauge ou de bateaux ; et
 - (b) autoriser le remplacement des concurrents, des bateaux, des voiles ou de l'équipement.
- M 2.3** Sur directive de l'autorité organisatrice, le jury doit
- (a) rédiger ou approuver les avenants aux instructions de course,
 - (b) superviser ou donner des directives au comité de course dans la conduite des courses, et
 - (c) prendre les décisions sur les autres questions qui lui sont soumises par l'autorité organisatrice.

M 3 PROCEDURES

- M 3.1** Les décisions du jury doivent être prises au vote à la majorité simple de tous les membres. En cas de ballottage, le président de séance peut avoir une voix supplémentaire.
- M 3.2** Lorsqu'il apparaît souhaitable que certains des membres ne participent pas à la discussion et à la décision d'une *réclamation* ou d'une demande de réparation, le jury reste normalement constitué si au moins trois membres sont présents.
- M 3.3** Les membres ne doivent pas être considérés comme *parties intéressées* (voir la règle 63.4) en raison de leur nationalité.
- M 3.4** Si un sous-comité ne peut s'entendre sur une décision, il peut ajourner et renvoyer le problème devant le jury complet.

ANNEXE N — PENALITÉS IMMEDIATES POUR INFRACTION A LA REGLE 42

Cette annexe s'applique seulement si les instructions de course le prescrivent.

N 1 RECLAMATIONS

Un membre du comité de réclamation ou son observateur désigné qui voit un bateau enfreindre la règle 42 peut réclamer contre lui, aussitôt que cela est raisonnablement possible, en faisant un signal sonore, en pointant sur lui un pavillon jaune et en hélant son numéro de voile, même s'il n'est plus *en course*. Un bateau ayant fait l'objet d'une telle réclamation n'est pas passible d'une autre *réclamation* selon la règle 42 pour le même incident.

N 2 PENALITES

N 2.1 Première réclamation

Quand un bateau fait, pour la première fois, l'objet d'une réclamation selon la règle N1, il peut reconnaître son infraction en effectuant une pénalité de rotation de 720° conformément à la règle 44.2. S'il manque à le faire, il doit être disqualifié sans instruction.

N 2.2 Deuxième réclamation

Quand un bateau fait l'objet d'une réclamation pour la seconde fois dans la série, il peut reconnaître son infraction en abandonnant immédiatement la course. S'il manque à le faire, il doit être disqualifié sans instruction et son score ne doit pas être retiré.

N 2.3 Troisième réclamation

Quand un bateau fait l'objet d'une réclamation pour la troisième fois dans la série, il peut reconnaître son infraction en abandonnant immédiatement la course et toutes les autres courses de la série. S'il manque à le faire, il doit être disqualifié sans instruction de toutes les courses de la série, sans score retiré, et le comité de réclamation doit envisager d'ouvrir une instruction selon la règle 69.1(a).

N3 RETARD, RAPPEL GENERAL OU ANNULATION

Lorsqu'un bateau a fait l'objet d'une réclamation selon la règle N1 et que le comité de course signale un *retard*, un rappel général ou une *annulation*, la pénalité pour la première ou la seconde *réclamation* est annulée, mais la *réclamation* est prise en compte pour déterminer le nombre de fois où il a fait l'objet d'une *réclamation* pendant la série.