



# **LES REGLES DE COURSE**

## **A LA VOILE**

**2005-2008**



**FEDERATION FRANCAISE DE VOILE**



# TABLE DES MATIERES

---

	Signaux de course .....	intérieur couverture
	Introduction .....	
	Principe de base .....	
<b>Chapitre 1</b>	Règles fondamentales .....	
<b>Chapitre 2</b>	Quand les bateaux se rencontrent .....	
<b>Chapitre 3</b>	Direction d'une course .....	
<b>Chapitre 4</b>	Autres obligations en course .....	
<b>Chapitre 5</b>	Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels	
<b>Chapitre 6</b>	Inscription et qualification.....	
<b>Chapitre 7</b>	Organisation de la course .....	
 <b>Annexes</b>		
<b>A</b>	Classement .....	
<b>B</b>	Règles de compétition pour les planches à voile .....	
<b>C</b>	Règles du match racing .....	
<b>D</b>	Règles de course par équipes .....	
<b>E</b>	Règles de course pour les bateaux radiocommandés.....	
<b>F</b>	Procédures d'appel.....	
<b>G</b>	Identification sur les voiles .....	
<b>H</b>	Pesée des vêtements et de l'équipement .....	
<b>J</b>	Avis de course et instructions de course .....	
<b>K</b>	Guide pour l'avis de course .....	
<b>L</b>	Guide pour les instructions de course .....	
<b>M</b>	Recommandations aux comités de réclamation .....	
<b>N</b>	Jurys internationaux.....	
<b>P</b>	Pénalités immédiates pour infraction à la règle 42 .....	
	Formulaire de réclamation.....	
	Index .....	
	Définitions .....	intérieur couverture dos

# INTRODUCTION

---

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

**Révision** Les règles de course sont révisées et publiées tous les quatre ans par la Fédération Internationale de Voile (ISAF), l'autorité internationale pour ce sport. Cette édition prend effet au 1er janvier 2005. Les marques en marge indiquent les changements importants dans les chapitres 1-7 et dans les définitions par rapport à l'édition 2001-2004. Aucun changement n'est envisagé avant 2009, mais les modifications avérées urgentes avant cette date seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et diffusées sur le site de la FFVoile ([www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org)) et de l'ISAF ([www.sailing.org](http://www.sailing.org)).

**Codes de l'ISAF** Les codes d'admissibilité, de publicité et antidopage (Articles 19, 20 et 21 du Règlement de l'ISAF) sont référencés dans la définition de *règle* mais ne sont pas inclus dans ce livre car ils peuvent être modifiés à tout moment. Les nouvelles versions seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et diffusées sur le site de la FFVoile et de l'ISAF.

**Cas et Livre des Décisions** L'ISAF publie des interprétations des règles de course dans *Le Livre des cas 2005-2008* et les reconnaît en tant qu'interprétations et explications faisant autorité. L'ISAF publie également *Le Livre des Décisions pour le Match Racing 2005-2008* et *Le Livre des Décisions pour la Course par Equipes 2005-2008* et les reconnaît comme faisant autorité uniquement pour le match racing ou pour la course par équipes lorsque arbitrés par des umpires. Ces publications sont disponibles sur le site de la FFVoile et de l'ISAF.

**Terminologie** Un terme utilisé dans le sens défini par les Définitions est imprimé en italique ou, dans les préambules, en italique gras (par exemple, *en course* et ***en course***). « Bateau » signifie un bateau à voile et l'équipage à bord. « Comité de course » inclut toute personne ou comité qui assure une fonction de comité de course. Les autres mots et termes sont utilisés dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant.

**Annexes** Quand les règles d'une annexe s'appliquent, elles prévalent sur toute règle contradictoire des chapitres 1 à 7. Chaque annexe est identifiée par une lettre. Une référence à une règle d'une annexe comportera la lettre et le numéro de la règle (par exemple, « règle A1 »). Il n'existe pas d'annexe I ou O.

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

**Modifications aux prescriptions de l'autorité nationale** Une autorité nationale peut limiter les modifications à ses prescriptions tel que prévu dans la règle 87.

# PRINCIPE DE BASE

---

## SPORTIVITE ET REGLES

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

## CHAPITRE 1 REGLES FONDAMENTALES

---

### 1 SECURITE

#### 1.1 Aider ceux qui sont en danger

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

#### 1.2 Equipement de sauvetage et flottabilité personnelle

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

### 2 NAVIGATION LOYALE

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

### 3 ACCEPTATION DES REGLES

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

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

### 4 DECISION DE COURIR

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

## **5 SUBSTANCES ET METHODES INTERDITES**

Un concurrent ne doit pas prendre de substance interdite ni utiliser de méthode interdite par le Code antidopage du Mouvement Olympique ou l'Agence Mondiale Antidopage, et doit respecter l'article 21 du Règlement de l'ISAF, Code antidopage. Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon l'article 21. Elle ne doit pas constituer motif à *réclamation* et la règle 63.1 ne s'applique pas.

## CHAPITRE 2

# QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

---

*Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de **courir**, sont **en course**, ou ont été **en course**. Cependant, un bateau qui n'est pas **en course** ne doit pas être pénalisé pour infraction à l'une de ces règles, sauf à la règle 22.1. Quand un bateau qui navigue sous les présentes règles rencontre un navire qui n'y est pas soumis, il doit respecter le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ou les règles gouvernementales de priorité. Cependant, une infraction présumée à ces règles ne doit pas constituer motif à **réclamation** sauf par le comité de course ou le comité de réclamation. Si les instructions de course le prescrivent, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du RIPAM ou par les règles gouvernementales de priorité.*

### SECTION A

#### PRIORITE

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

#### 10 SUR DES BORDS OPPOSES

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

#### 11 SUR LE MEME BORD, ENGAGES

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

#### 12 SUR LE MEME BORD, NON ENGAGES

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

#### 13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD

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

### SECTION B

#### LIMITATIONS GENERALES

#### 14 EVITER LE CONTACT

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

- (a) n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne *se maintient pas à l'écart* ou ne donne pas la *place*, et
- (b) ne doit pas être pénalisé selon cette règle sauf s'il se produit un contact qui cause un dommage ou une blessure.

## 15 ACQUERIR UNE PRIORITE

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

## 16 MODIFIER SA ROUTE

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

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

## 17 SUR LE MEME BORD ; ROUTE NORMALE

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

17.2 Sauf lors d'un louvoyage au vent, tant qu'un bateau est à moins de deux fois sa longueur de coque d'un bateau *sous le vent* ou d'un bateau *en route libre derrière* faisant une route *sous le vent* de la sienne, il ne doit pas naviguer au-dessous de sa *route normale* sauf s'il empanne.

## Section C

### AUX MARQUES ET OBSTACLES

*Dans la mesure où une règle de la section C entre en conflit avec une règle de la section A ou B, la règle de la section C prévaut.*

## 18 CONTOURNER ET PASSER DES MARQUES ET DES OBSTACLES

*Dans la règle 18, **place** signifie la **place** pour qu'un bateau à l'intérieur contourne ou passe entre un bateau extérieur et une **marque** ou un **obstacle**, y compris la **place** pour virer de bord ou empanner quand l'un ou l'autre constitue une partie normale de la manœuvre.*

### 18.1 Quand cette règle s'applique

La règle 18 s'applique quand des bateaux sont sur le point de contourner ou de passer une *marque* qu'ils doivent laisser du même côté ou un *obstacle* du même côté, jusqu'à ce qu'ils l'aient passé. Cependant, elle ne s'applique pas

- (a) à une *marque* de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage, à partir du moment où les bateaux s'en approchent pour *prendre le départ* et jusqu'à ce qu'ils les aient passées, ou
- (b) tant que les bateaux sont sur des *bords* opposés, soit lors d'un louvoyage au vent ou quand la *route normale* pour l'un d'entre eux, mais pas pour les deux, est de virer de bord pour contourner ou passer la *marque* ou l'*obstacle*.

## 18.2 Donner de la place ; se maintenir à l'écart

### (a) ENGAGES – REGLE DE BASE

Quand des bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la *place* pour contourner ou passer la *marque* ou l'*obstacle*, et si le bateau à l'intérieur est prioritaire, le bateau à l'extérieur doit également *se maintenir à l'écart*. D'autres parties de la règle 18 comportent des exceptions à cette règle.

### (b) ENGAGES A L'ENTREE DE LA ZONE

Si des bateaux étaient *engagés* avant que l'un d'eux ait atteint la *zone des deux longueurs* et que l'*engagement* est rompu après que l'un d'eux l'a atteinte, le bateau qui était à l'extérieur doit continuer à laisser de la *place* à l'autre bateau. Si le bateau à l'extérieur devient *en route libre derrière* ou *engagé* à l'intérieur de l'autre bateau, il n'a pas droit à de la *place* et doit *se maintenir à l'écart*.

### (c) NON ENGAGES A L'ENTREE DE LA ZONE

Si un bateau était *en route libre devant* au moment où il a atteint la *zone des deux longueurs*, le bateau *en route libre derrière* doit dès lors *se maintenir à l'écart*. Si le bateau *en route libre derrière* devient *engagé* à l'extérieur de l'autre bateau, il doit également donner de la *place* au bateau à l'intérieur. Si le bateau *en route libre derrière* devient *engagé* à l'intérieur de l'autre bateau, il n'a pas droit à de la *place*. Si le bateau qui était *en route libre devant* dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(c) ne s'applique plus et reste inapplicable.

### (d) MODIFIER SA ROUTE POUR CONTOURNER OU PASSER

Quand après le signal de départ, la règle 18 s'applique entre deux bateaux et que le bateau prioritaire modifie sa route pour contourner ou passer une *marque*, la règle 16 ne s'applique pas entre lui et l'autre bateau.

### (e) DROITS A L'ENGAGEMENT

S'il existe un doute raisonnable sur le fait qu'un bateau a obtenu ou rompu un *engagement* à temps, on doit présumer qu'il ne l'a pas obtenu ou rompu. Si le bateau à l'extérieur est incapable de donner de la *place* quand un *engagement* commence, les règles 18.2(a) et 18.2(b) ne s'appliquent pas.

## 18.3 Virer de bord à une marque

Si deux bateaux approchaient d'une *marque* sur des *bords* opposés et que l'un d'eux termine un virement de bord dans la *zone des deux longueurs* alors que l'autre pare la *marque*, la règle 18.2 ne s'applique pas. Le bateau qui a viré de bord

- (a) ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-delà du plus près pour l'éviter ni empêcher l'autre bateau de passer la *marque*, et
- (b) doit donner de la *place* si l'autre bateau devient *engagé* sur son intérieur, auquel cas la règle 15 ne s'applique pas.

#### **18.4 Empanner**

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

#### **18.5 Passer un obstacle continu**

Pendant que des bateaux passent un *obstacle* continu, les règles 18.2(b) et 18.2(c) ne s'appliquent pas. Un bateau en *route libre derrière* qui obtient un *engagement* à l'intérieur a droit à la *place* pour passer entre l'autre bateau et l'*obstacle*, seulement s'il y a la *place* pour le faire au moment où l'*engagement* commence. Sinon, il n'a pas droit à de la *place* et doit *se maintenir à l'écart*.

### **19 PLACE POUR VIRER DE BORD A UN OBSTACLE**

**19.1** Quand un bateau s'approchant d'un *obstacle* navigue au plus près ou au-delà du plus près, il peut hélé pour demander la *place* pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord*. Cependant, il ne doit pas hélé sauf si la sécurité exige qu'il fasse un changement de route conséquent pour éviter l'*obstacle*. Avant de virer de bord, il doit donner au bateau hélé le temps de répondre. Le bateau hélé doit répondre soit

- (a) en virant de bord aussitôt que possible, auquel cas le bateau qui a hélé doit également virer de bord aussitôt que possible, ou
- (b) en répondant immédiatement « Vous virez », auquel cas le bateau qui a hélé doit virer de bord aussitôt que possible et le bateau hélé doit donner de la *place*, et les règles 10 et 13 ne s'appliquent pas.

**19.2** La règle 19.1 ne s'applique pas à une *marque* de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage depuis le moment où les bateaux s'en approchent pour *prendre le départ* et jusqu'à ce qu'ils les aient passées, ni à une *marque* que le bateau hélé peut parer. Quand la règle 19.1 s'applique, la règle 18 ne s'applique pas.

## **Section D**

### **AUTRES REGLES**

*Quand la règle 20 ou 21 s'applique entre deux bateaux, les règles de la section A ne s'appliquent pas.*

#### **20 ERREURS DE DEPART ; ROTATIONS DE PENALITE ; CULER**

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

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

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

## **21 CHAVIRE, MOUILLE OU ECHOUE ; PORTANT ASSISTANCE**

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

## **22 GENER UN AUTRE BATEAU**

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

**22.2** Un bateau ne doit pas modifier sa route si son seul but est de gêner un bateau qui accomplit une rotation de pénalité ou un bateau qui est sur un autre bord du parcours ou un autre tour.

## CHAPITRE 3

### DIRECTION D'UNE COURSE

---

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

L'avis de course et les instructions de course doivent être mis à disposition de chaque bateau avant le début d'une course. La signification des signaux visuels et sonores définis dans « Signaux de course » ne doit pas être modifiée sauf selon la règle 86.1(b). La signification de tous les autres signaux pouvant être utilisés doit être précisée dans les instructions de course.

■ *Prescription de la FFVoile :* \_\_\_\_\_  
*Pour les compétitions locales, départementales et régionales, 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 du plan d'eau soit remise à chaque concurrent.*

---

#### 26 DEPART DES COURSES

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

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

\* ou tel que spécifié dans les instructions de course

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

#### 27 AUTRES ACTIONS DU COMITE DE COURSE AVANT LE SIGNAL DE DEPART

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

**27.2** Au plus tard au signal préparatoire, le comité de course peut déplacer une *marque* de départ et peut appliquer la règle 30.

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

sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N sur H, ou N sur A, avec trois signaux sonores).

## **28 EFFECTUER LE PARCOURS**

**28.1** Un bateau doit *prendre le départ*, laisser chaque *marque* du côté requis dans l'ordre correct, et *finir*, de telle façon qu'un fil représentant son sillage après qu'il ait *pris le départ* et jusqu'à ce qu'il ait *fini*, passerait, s'il était tendu, du côté requis de chaque *marque* et toucherait chaque *marque* à contourner. Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle. Après avoir *fini*, un bateau n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

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

## **29 RAPPELS**

### **29.1 Rappel individuel**

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

### **29.2 Rappel général**

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

## **30 PENALITES DE DEPART**

### **30.1 Règle du retour par une extrémité**

Si le pavillon I a été envoyé et qu'une partie quelconque de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de ses prolongements au cours de la minute précédant son signal de départ, le bateau doit alors revenir depuis le côté parcours en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

### **30.2 Règle de pénalité de 20%**

Si le pavillon Z a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle déterminé par les

extrémités de la ligne de départ et la première *marque* au cours de la minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit recevoir, sans instruction, une pénalité en points de 20%, calculée comme prévu dans la règle 44.3(c). Il doit être pénalisé même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue ou reprogrammée, mais pas si la course est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ.

### **30.3 Règle du pavillon noir**

Si un pavillon noir a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle déterminé par les extrémités de la ligne de départ et la première *marque* au cours de la minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue ou reprogrammée, mais pas si la course est *retardée* ou *annulée* avant le signal de départ. Si un rappel général est signalé ou si la course est *annulée* après le signal de départ, le comité de course doit afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, il ne doit pas y participer. S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série. Si cette règle s'applique, la règle 29.1 ne s'applique pas.

## **31 ABORDER UNE MARQUE**

**31.1** *En course*, un bateau ne doit pas aborder une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, une *marque* qui commence, délimite ou termine la section du parcours qu'il est en train d'effectuer, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*.

**31.2** Un bateau qui a enfreint la règle 31.1 peut, après s'être nettement écarté des autres bateaux aussitôt que possible, accepter une pénalité en effectuant rapidement un tour comprenant un virement de bord et un empannage. Quand un bateau effectue la pénalité après avoir abordé une *marque* d'arrivée, il doit revenir entièrement du côté parcours de la ligne avant de *finir*. Cependant, si un bateau a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série en abordant la *marque*, sa pénalité doit être l'abandon.

## **32 REDUIRE OU ANNULER APRES LE DEPART**

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

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

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

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

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

### **33 CHANGER LE BORD SUIVANT DU PARCOURS**

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

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

### **34 MARQUE MANQUANTE**

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

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

### **35 TEMPS LIMITE ET SCORE**

Si un bateau effectue le parcours conformément à la règle 28.1 et *finit* dans le temps limite, s'il y en a un, tous les bateaux qui *finissent* doivent recevoir les points correspondant à leur place d'arrivée sauf si la course est *annulée*. Si aucun bateau ne *finit* dans le temps limite, le comité de course doit *annuler* la course.

## **36 COURSES DONT LE DEPART EST REDONNE OU COURSES RECOURUES**

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

## **CHAPITRE 4**

### **AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE**

---

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

#### **40 FLOTTABILITE PERSONNELLE ; HARNAIS**

**40.1** Quand le pavillon Y est envoyé avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement, les concurrents doivent porter des gilets de sauvetage ou tout autre système de flottabilité personnelle adéquat. Les combinaisons isothermiques et les combinaisons sèches ne constituent pas des systèmes de flottabilité personnelle adéquats.

**40.2** Un harnais ou ceinture de trapèze doit être équipé d'un système permettant de décrocher rapidement le concurrent du bateau à tout moment de son utilisation.

*Note : cette règle s'applique à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006.*

#### **41 AIDE EXTERIEURE**

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

- (a) de l'aide tel que prévu par la règle 1 ;
- (b) de l'aide pour un membre d'équipage malade ou blessé ;
- (c) après une collision, de l'aide de la part de l'équipage de l'autre bateau, pour se dégager ;
- (d) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux ;
- (e) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un autre bateau dans la même course.

#### **42 PROPULSION**

##### **42.1 Règle de base**

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

##### **42.2 Actions interdites**

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

- (a) pomper : agitation répétée de toute voile, soit en bordant et choquant la voile, soit par mouvement du corps vertical ou perpendiculaire à l'axe du bateau ;
- (b) balancer : roulis répété du bateau, provoqué
  - (1) par le mouvement du corps,
  - (2) par le réglage répété des voiles ou de la dérive, ou

- (3) par action sur la barre ;
- (c) saccader : mouvement soudain du corps en avant, arrêté brutalement ;
- (d) godiller : mouvement répété de la barre qui soit est vigoureux, soit propulse le bateau en avant ou l'empêche de reculer ;
- (e) virements de bord ou empannages répétés sans rapport avec des sautes de vent ou des considérations tactiques.

### **42.3 Exceptions**

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

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

## **43 VETEMENTS ET EQUIPEMENT DU CONCURRENT**

- 43.1**
- (a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids.
  - (b) De plus, le poids des vêtements et de l'équipement d'un concurrent ne doit pas excéder 8 kilogrammes, à l'exclusion du harnais de trapèze ou de rappel et des vêtements (y compris les chaussures) portés seulement au-dessous du genou. Les règles de classe ou les instructions de course peuvent spécifier un poids inférieur, ou un poids supérieur jusqu'à 10 kilogrammes. Les règles de classe peuvent inclure dans ce poids les chaussures et autres vêtements portés au-dessous du genou. Un harnais de rappel ou de trapèze doit avoir une flottabilité propre et ne doit pas peser plus de 2 kilogrammes, mais les règles de classe peuvent spécifier

un poids supérieur, jusqu'à 4 kilogrammes. Les poids doivent être déterminés tel que requis par l'annexe H.

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

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

## **44 PENALITES POUR INFRACTION AUX REGLES DU CHAPITRE 2**

### **44.1 Effectuer une pénalité**

Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 alors qu'il est *en course* peut effectuer une pénalité au moment de l'incident. Sa pénalité doit être une pénalité de deux tours à moins que les instructions de course spécifient l'usage de la pénalité en points ou quelque autre pénalité. Cependant, s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être l'abandon.

### **44.2 Pénalité de deux tours**

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

### **44.3 Pénalité en points**

- (a) Un bateau accepte une pénalité en points en montrant un pavillon jaune à la première occasion raisonnable après l'incident, en le gardant déferlé jusqu'à ce qu'il *finisse*, et en attirant sur lui l'attention du comité de course sur la ligne d'arrivée. En même temps, il doit aussi informer le comité de course de l'identité de l'autre bateau impliqué dans l'incident. Si cela est impossible, il doit le faire à la première occasion raisonnable dans le temps limite de dépôt des *réclamations*.
- (b) Si un bateau arbore un pavillon jaune, il doit aussi satisfaire aux autres parties de la règle 44.3(a).
- (c) Le score d'un bateau pénalisé doit être le nombre de points de la place correspondant à sa place effective d'arrivée augmentée du nombre de places mentionné dans les instructions de course, mais il ne doit pas recevoir plus de points que pour « DNF ». Quand les instructions de course ne précisent pas le nombre de places, ce doit être le nombre entier (0,5 arrondi au nombre supérieur) le plus proche de 20% du nombre de bateaux inscrits. Les points des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; donc, deux bateaux peuvent recevoir le même nombre de points.

### **44.4 Limites aux pénalités**

- (a) Quand un bateau a l'intention d'effectuer une pénalité tel que prévu dans la règle 44.1 et que dans le même incident il a abordé une *marque*, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité prévue dans la règle 31.2.

- (b) Un bateau qui effectue une pénalité ne doit pas être pénalisé davantage pour le même incident, sauf s'il n'a pas abandonné alors que la règle 44.1 l'exigeait.

#### **45 MISE AU SEC ; AMARRAGE ; MOUILLAGE**

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

#### **46 PERSONNE RESPONSABLE**

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

#### **47 LIMITATIONS SUR L'EQUIPEMENT ET L'EQUIPAGE**

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

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

#### **48 SIGNAUX DE BRUME ET FEUX**

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

#### **49 POSITION DE L'EQUIPAGE**

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

**49.2** Quand des filières sont exigées par les règles de classe ou les instructions de course, elles doivent être tendues, et les concurrents ne doivent pas avoir une partie quelconque de leur torse à l'extérieur de celles-ci, sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire. Sur les bateaux équipés de filières de câble métallique hautes et basses, un concurrent assis sur le pont face à l'extérieur, avec la taille à l'intérieur de la filière basse, peut avoir la partie supérieure de son corps à l'extérieur de la filière haute.

#### **50 ETABLIR ET BORDER LES VOILES**

##### **50.1 Changer les voiles**

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

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

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

### **50.3 Utilisation des « outriggers »**

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

### **50.4 Voiles d'avant**

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

## **51 LEST MOBILE**

Tout lest mobile doit être convenablement arrimé et l'eau, le poids mort ou le lest ne doivent pas être déplacés dans le but de modifier le réglage ou la stabilité. Les planchers, les cloisons, les portes, les échelles et les réservoirs d'eau doivent être laissés en place et tous les équipements de cabine gardés à bord.

## **52 ENERGIE MANUELLE**

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

## **53 FROTTEMENT SUPERFICIEL**

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

## **54 ETAIS ET AMURES DES VOILES D'AVANT**

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

## CHAPITRE 5

# RECLAMATIONS, REPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS

---

### SECTION A

## RECLAMATIONS ; REPARATIONS ; ACTION SELON LA REGLE 69

### 60 DROIT DE RECLAMER ; DROIT-DE DEMANDER REPARATION OU ACTION SELON LA REGLE 69

■ *Prescription de la FFVoile (\*)* : \_\_\_\_\_  
*Aucun droit ni caution ne peuvent être exigés pour le dépôt d'une réclamation, sauf pour certaines réclamations concernant la jauge [voir prescription FFVoile à la règle 64.3(d)].*

---

#### 60.1 Un bateau peut

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

#### 60.2 Un comité de course peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas sur les bases d'un rapport émanant d'une *partie intéressée* ni d'une information contenue dans une *réclamation* non recevable ou dans une demande de réparation ;
- (b) demander réparation pour un bateau ; ou
- (c) adresser au comité de réclamation un rapport demandant une action selon la règle 69.1(a).

#### 60.3 Un comité de réclamation peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas sur les bases d'un rapport émanant d'une *partie intéressée* ni d'une information contenue dans une *réclamation* non recevable ou dans une demande de réparation. Cependant, il peut réclamer contre un bateau
  - (1) s'il apprend qu'il est impliqué dans un incident, pouvant avoir causé une blessure ou un dommage sérieux, ou
  - (2) si, au cours de l'instruction d'une *réclamation* recevable, il apprend que ce bateau, bien que n'étant pas *partie* dans l'instruction, était impliqué dans l'incident et peut avoir enfreint une *règle* ;
- (b) ouvrir une instruction pour envisager une réparation ; ou
- (c) agir selon la règle 69.1(a).

### 61 OBLIGATIONS POUR RECLAMER

#### 61.1 Informer le réclamé

- (a) Un bateau ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa *réclamation* concerne un incident survenant dans la zone de course, dans lequel il est impliqué ou qu'il voit, il doit héler « je proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chacune de ces actions. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus *en course*. Cependant,
- (1) si l'autre bateau est trop éloigné pour être hélé, le bateau réclamant n'a pas besoin de héler mais il doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable ;
  - (2) si la longueur de coque du bateau réclamant est inférieure à 6 mètres, il n'a pas besoin d'arborer un pavillon rouge ;
  - (3) si l'incident a causé un dommage ou une blessure qui sont évidents pour les bateaux impliqués, et que l'un d'eux a l'intention de réclamer, les obligations de cette règle ne s'appliquent pas à ce bateau, mais il doit essayer d'informer l'autre bateau dans le temps limite déterminé par la règle 61.3.
- (b) Un comité de course ou un comité de réclamation ayant l'intention de réclamer contre un bateau doit l'informer dès que cela est raisonnablement possible. Cependant, si la *réclamation* résulte d'un incident que le comité observe dans la zone de course, il doit informer le bateau après la course dans le temps limite déterminé par la règle 61.3.
- (c) Si le comité de réclamation décide de réclamer contre un bateau selon la règle 60.3(a)(2), il doit l'informer dès que raisonnablement possible, clore l'instruction en cours, procéder tel que requis par les règles 61.2 et 63, et instruire ensemble la *réclamation* initiale et la nouvelle *réclamation*.

## 61.2 Contenu d'une réclamation

Une *réclamation* doit être faite par écrit et identifier

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

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

## 61.3 Temps limite pour réclamer

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

## **62 REPARATION**

- 62.1** Une demande de réparation ou une décision du comité de réclamation d'envisager une réparation doit être basée sur la prétention ou la possibilité que le score d'un bateau dans une course ou série a été, sans qu'il y ait eu faute de sa part, aggravé de façon significative
- (a) par une action inadéquate ou une omission du comité de course, du comité de réclamation ou de l'autorité organisatrice ;
  - (b) par une blessure ou un dommage physique dû à l'action d'un bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui avait obligation de se maintenir à l'écart ;
  - (c) en apportant de l'aide (sauf à lui-même ou à son équipage) en respect de la règle 1.1 ; ou
  - (d) par un bateau à qui une pénalité a été infligée selon la règle 2, ou envers lequel une action disciplinaire a été prise selon la règle 69.1(b).
- 62.2** La demande doit être faite par écrit dans le temps limite de la règle 61.3 ou dans les deux heures après l'incident en question, selon ce qui est le plus tardif. Le comité de réclamation doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire.

## **SECTION B INSTRUCTIONS ET DECISIONS**

### **63 INSTRUCTIONS**

#### **63.1 Nécessité d'une instruction**

Un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation, sauf tel que prévu dans les règles 30.2, 30.3, 67, 69, A5 et P2. Une décision de réparation ne doit pas être prise sans instruction. Le comité de réclamation doit instruire toutes les *réclamations* et demandes de réparation déposées au secrétariat de course, sauf s'il accepte qu'une *réclamation* ou une demande soit retirée.

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

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

#### **63.3 Droit d'être présent**

- (a) Les *parties* dans l'instruction, ou un représentant de chacune d'elles, ont le droit d'être présents tout au long de l'audition de toutes les dépositions. Si une *réclamation* invoque une infraction à une règle du chapitre 2, 3 ou 4, les représentants des bateaux doivent avoir été à bord au moment de l'incident, sauf si le comité de réclamation a une bonne raison d'en décider autrement. Tout témoin, autre qu'un membre du comité de réclamation, doit être exclu sauf quand il témoigne.

- (b) Si une *partie* dans une instruction ne vient pas à l'instruction, le comité de réclamation peut néanmoins juger la *réclamation* ou la demande de réparation. S'il était impossible à la *partie* d'être présente, le comité peut rouvrir l'instruction.

#### **63.4 Partie intéressée**

Un membre du comité de réclamation qui est *partie intéressée* ne doit plus prendre aucune part à l'instruction, mais peut comparaître comme témoin. Une *partie* dans l'instruction qui estime qu'un membre du comité de réclamation est *partie intéressée* doit soulever l'objection dès que possible.

#### **63.5 Recevabilité de la réclamation ou de la demande de réparation**

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

#### **63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits**

Le comité de réclamation doit entendre les dépositions des *parties* dans l'instruction et de leurs témoins, et toute autre déposition qu'il estime nécessaire. Un membre du comité de réclamation qui a vu l'incident peut témoigner. Une *partie* dans l'instruction peut interroger toute personne qui témoigne. Le comité doit ensuite établir les faits et baser sa décision sur ces faits.

#### **63.7 Conflit entre des règles**

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

#### **63.8 Réclamations entre bateaux dans des courses différentes**

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

### **64 DECISIONS**

#### **64.1 Pénalités et exonération**

- (a) Quand le comité de réclamation décide qu'un bateau qui est *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle*, il doit le disqualifier sauf si quelque autre pénalité s'applique. Une pénalité doit être infligée, que la *règle* applicable ait été mentionnée ou non dans la *réclamation*.
- (b) Quand, en conséquence d'une infraction à une *règle*, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une *règle*, la règle 64.1(a) ne s'applique pas à ce dernier qui doit être exonéré.

- (c) Si un bateau a enfreint une *règle* alors qu'il n'était pas *en course*, sa pénalité doit lui être appliquée dans la course la plus proche du moment de l'incident.

## 64.2 Décisions de réparation

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

## 64.3 Décisions des réclamations sur la jauge

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

■ *Prescription de la FFVoile (\*)* : \_\_\_\_\_  
*Le comité de réclamation peut demander aux parties dans la réclamation, préalablement aux opérations de contrôle, une caution couvrant le coût des vérifications consécutives à une réclamation portant sur la jauge.*

---

## 65 INFORMER LES PARTIES ET LES AUTRES

**65.1** Après avoir pris sa décision, le comité de réclamation doit informer rapidement les *parties* dans l'instruction des faits établis, des *règles* applicables, de la décision et de ses motivations, et de toutes pénalités imposées ou réparation accordée.

**65.2** Une *partie* dans l'instruction a le droit de recevoir les informations ci-dessus par écrit, sous réserve qu'elle les demande par écrit au comité de réclamation dans les sept jours après avoir été informée de la décision. Le comité doit alors rapidement fournir l'information, y compris, lorsque approprié, un schéma de l'incident préparé ou approuvé par le comité.

**65.3** Quand le comité de réclamation pénalise un bateau selon une règle de jauge, il doit envoyer les informations ci-dessus aux autorités de jauge concernées.

## **66 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION**

Le comité de réclamation peut rouvrir une instruction quand il décide qu'il a pu commettre une erreur significative, ou quand un nouveau fait significatif devient disponible dans un délai raisonnable. Il doit rouvrir une instruction quand cela est requis par l'autorité nationale selon la règle F5. Une *partie* dans l'instruction peut demander une réouverture dans les 24 heures au plus tard après avoir été informée de la décision. Quand une instruction est rouverte, une majorité des membres du comité de réclamation doit, si possible, avoir été membre du comité de réclamation initial.

## **67 REGLE 42 ET NECESSITE DE L'INSTRUCTION**

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

## **68 DOMMAGES**

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

■ *Prescription de la FFVoile (\*)*: \_\_\_\_\_  
*L'indemnisation des dommages, et toute autre action consécutive aux dommages non prévue par les RCV relèvent de l'entière responsabilité des concurrents.*

---

## **SECTION C MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE**

### **69 ALLEGATIONS DE MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE**

#### **69.1 Action par un comité de réclamation**

- (a) Quand un comité de réclamation, soit d'après sa propre observation soit d'après un rapport qu'il a reçu de quelque source que ce soit, estime qu'un concurrent peut avoir commis une grave violation à une *règle*, aux bonnes manières ou à la sportivité, ou peut avoir nui à la bonne réputation du sport, il peut ouvrir une instruction. Le comité de réclamation doit rapidement informer par écrit le concurrent de la mauvaise conduite présumée et du moment et du lieu de l'instruction.
- (b) Un comité de réclamation composé d'au moins trois membres doit mener l'instruction, en respectant les règles 63.2, 63.3, 63.4 et 63.6. S'il conclut que le concurrent a commis la grave infraction présumée, il doit soit
  - (1) donner un avertissement au concurrent ou

- (2) imposer une pénalité en excluant le concurrent, et lorsque approprié, en disqualifiant un bateau d'une course ou du reste des courses ou de toutes les courses de la série, ou prendre toute autre action dans les limites de sa juridiction. Une disqualification selon cette règle ne doit pas être retirée du score du bateau dans la série.
- (c) Le comité de réclamation doit rapidement faire un rapport d'une pénalité, mais pas d'un avertissement, aux autorités nationales du lieu de l'épreuve, du concurrent et du propriétaire du bateau.
- (d) Si le concurrent a une bonne raison de ne pas assister à l'instruction, le comité de réclamation doit la retarder. Cependant, si le concurrent a quitté l'épreuve et qu'en conséquence on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il ne se présente pas à l'instruction, le comité de réclamation ne doit pas mener d'instruction. Il doit recueillir, à la place, toute information disponible et, si l'allégation semble justifiée, faire un rapport aux autorités nationales concernées.
- (e) Quand le comité de réclamation a quitté l'épreuve et qu'un rapport alléguant une mauvaise conduite est reçu, le comité de course ou l'autorité organisatrice peut désigner un nouveau comité de réclamation pour procéder selon cette règle.

### **69.2 Action par une autorité nationale**

- (a) Quand une autorité nationale reçoit un rapport tel que requis par la règle 69.1(c) ou 69.1(d), un rapport alléguant une grave violation d'une *règle*, des bonnes manières ou de la sportivité, ou un rapport alléguant une conduite qui a nui à la bonne réputation du sport, elle peut mener une enquête et, lorsque approprié, doit mener une instruction. Elle peut alors prendre, dans les limites de sa juridiction, toute action disciplinaire qu'elle juge adaptée à l'encontre du concurrent ou du bateau, ou de toute autre personne impliquée, y compris la suspension d'admissibilité, permanente ou pour une période spécifiée, pour concourir dans toute épreuve courue sous sa juridiction, et la suspension d'admissibilité ISAF selon l'article 19 du règlement de l'ISAF.
- (b) L'autorité nationale d'un concurrent doit aussi suspendre l'admissibilité ISAF du concurrent conformément à l'article 19 du règlement de l'ISAF.
- (c) L'autorité nationale doit rapidement faire un rapport d'une suspension d'admissibilité selon la règle 69.2(a) à l'ISAF et aux autorités nationales de la personne ou du propriétaire du bateau suspendu s'ils ne sont pas membres de l'autorité nationale suspensive.

### **69.3 Action par l'ISAF**

A réception d'un rapport requis par la règle 69.2(c) ou par l'article 19 du règlement de l'ISAF, l'ISAF doit informer toutes les autorités nationales, qui peuvent également suspendre l'admissibilité pour les épreuves tenues sous leur juridiction. Le comité exécutif de l'ISAF doit suspendre l'admissibilité ISAF du concurrent tel que requis dans l'article 19 du règlement de l'ISAF si l'autorité nationale du concurrent ne le fait pas.

## **SECTION D APPELS**

## **70 APPELS ; CONFIRMATION OU CORRECTION DE DECISIONS ; INTERPRETATIONS DES REGLES**

- 70.1** Sous réserve que le droit d'appel n'ait pas été supprimé selon la règle 70.4, une *partie* dans une instruction peut faire appel d'une décision d'un comité de réclamation ou de ses procédures, mais pas des faits établis auprès de l'autorité nationale du lieu de l'épreuve.
- 70.2** Un comité de réclamation peut demander confirmation ou correction de sa décision.
- 70.3** Un club ou autre organisation affilié à une autorité nationale peut demander une interprétation des *règles*, sous réserve qu'aucune *réclamation* ni demande de réparation susceptible d'appel n'en dépende. L'interprétation ne doit pas être utilisée pour changer une décision antérieure du comité de réclamation.
- 70.4** Il ne doit pas y avoir appel des décisions d'un jury international constitué conformément à l'annexe N. De plus, si l'avis de course et les instructions de course le prescrivent, le droit d'appel peut être supprimé sous réserve que
- (a) il soit essentiel de déterminer rapidement le résultat d'une course qui qualifiera un bateau pour concourir à un stade ultérieur de l'épreuve, ou dans une épreuve ultérieure (une autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire pour une telle procédure) ;

■ *Prescription de la FFVoile (\*)* : \_\_\_\_\_  
Dans de telles circonstances, l'autorisation écrite de la FFVoile doit être obtenue avant d'éditer l'avis de course et apposée au tableau d'affichage officiel pendant la compétition.

- (b) une autorité nationale l'autorise pour une épreuve particulière ouverte seulement à des inscrits relevant de sa propre juridiction ; ou
  - (c) une autorité nationale l'autorise, après consultation de l'ISAF, pour une épreuve particulière à condition que le comité de réclamation soit constitué conformément à l'annexe N, sauf que deux membres seulement du comité de réclamation doivent être des juges internationaux.
- 70.5** Les appels et les demandes doivent être conformes à l'annexe F.

## **71 DECISIONS DES APPELS**

- 71.1** Aucune *partie intéressée* ni aucun membre du comité de réclamation ne doit prendre part de quelque manière que ce soit à la discussion ou à la décision d'un appel ou d'une demande de confirmation ou de correction.
- 71.2** L'autorité nationale peut confirmer, modifier ou inverser la décision d'un comité de réclamation ; déclarer la *réclamation* ou demande de réparation non recevable ; ou renvoyer la *réclamation* ou la demande pour que l'instruction soit rouverte, ou pour une nouvelle instruction et décision par le même comité de réclamation, ou par un comité de réclamation différent.
- 71.3** Quand, d'après les faits établis par le comité de réclamation, l'autorité nationale décide qu'un bateau qui était *partie* dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une *règle*, elle doit le pénaliser, que ce bateau ou cette *règle* ait été mentionné ou non dans la décision du comité de réclamation.

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

## CHAPITRE 6

### INSCRIPTION ET QUALIFICATION

---

#### 75 S'INSCRIRE A UNE COURSE

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

*Les concurrents résidant en France doivent, conformément au règlement intérieur de la FFVoile, prouver leur qualité de membre de l'un des groupements affiliés ou établissements agréés par la FFVoile par la possession d'une licence valide.*

---

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

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

**75.2** Les concurrents doivent satisfaire à l'article 19 du Règlement de l'ISAF, Code d'admissibilité.

#### 76 EXCLUSION DE BATEAUX OU DE CONCURRENTS

**76.1** L'autorité organisatrice ou le comité de course peut rejeter ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent, selon la règle 76.2, pourvu qu'il le fasse avant le départ de la première course et précise le motif pour agir ainsi. Cependant, l'autorité organisatrice ou le comité de course ne doit pas rejeter ou annuler l'inscription d'un bateau ou exclure un concurrent à cause de la publicité, à condition que le bateau ou concurrent respecte l'article 20 du Règlement de l'ISAF, Code de publicité.

**76.2** Pour un championnat du monde et continental, aucune inscription, si elle entre dans le cadre des quotas établis, ne doit être rejetée ou annulée sans l'obtention préalable de l'accord de l'association internationale de la classe concernée (ou de l'Offshore Racing Council) ou de l'ISAF.

#### 77 IDENTIFICATION SUR LES VOILES

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

#### 78 CONFORMITE AUX REGLES DE CLASSE ; CERTIFICATS

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

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

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

---

**78.2** Quand une *règle* exige la présentation d'un certificat avant qu'un bateau ne *coure*, et qu'il n'est pas présenté, le bateau peut *courir* pourvu que soit remise au comité de course une déclaration signée par la personne responsable, affirmant que le certificat valide existe et qu'il sera fourni au comité de course avant la fin de l'épreuve. Si le certificat n'est pas présenté à temps, le bateau doit être disqualifié pour toutes les courses de l'épreuve.

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

## **79 PUBLICITE**

Un bateau et son équipage doivent respecter l'article 20 du Règlement ISAF, Code de publicité.

## **80 COURSES REPROGRAMMEES**

Quand une course a été reprogrammée, la règle 36 s'applique et tous les bateaux inscrits dans la course initiale doivent être avertis et, sauf s'ils ont été disqualifiés selon la règle 30.3, être admis à courir dans la course reprogrammée. De nouvelles inscriptions, si elles satisfont aux conditions d'inscription à la course initiale, peuvent être acceptées à la discrétion du comité de course.

## CHAPITRE 7

### ORGANISATION DE LA COURSE

---

#### 85 REGLES EN VIGUEUR

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

#### 86 MODIFICATIONS AUX REGLES DE COURSE

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

- (a) Les prescriptions d'une autorité nationale peuvent modifier une règle de course, mais pas les définitions ; ni une règle de l'introduction ; ni Sportivité et règles ; ni les chapitres 1, 2 ou 7 ; ni les règles 42, 43.1, 43.2, 69, 70, 71, 75, 76.2 ou 79 ; ni une règle d'une annexe qui modifie l'une de ces règles ; ni les annexes H ou N ; ni les articles 19, 20 ou 21 du Règlement de l'ISAF.
- (b) Les instructions de course peuvent modifier une règle de course en s'y référant spécifiquement et en indiquant la modification, mais pas la règle 76.1, ni l'annexe F, ni une règle citée dans la règle 86.1(a).
- (c) Les règles de classe peuvent modifier seulement les règles de course 42, 49, 50, 51, 52, 53 et 54.

**86.2** En dérogation à la règle 86.1, l'ISAF peut dans des circonstances limitées (voir l'article 31.1.3 du règlement de l'ISAF) autoriser des changements aux règles de course pour une épreuve internationale spécifique. L'autorisation doit être mentionnée dans une lettre d'accord adressée à l'autorité organisatrice, dans l'avis de course et les instructions de course, et cette lettre doit être affichée au tableau officiel d'affichage de l'épreuve.

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

■ *Prescription de la FFVoile (\*) :* \_\_\_\_\_  
*Une autorité organisatrice qui désire modifier une des règles listées en 86.1 dans le but de développer ou d'expérimenter de nouvelles règles doit au préalable obtenir l'autorisation écrite de la FFVoile et lui rendre compte des résultats dès la fin de l'épreuve. L'autorisation de la FFVoile doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel pendant la durée de la régata.*

---

#### 87 MODIFICATIONS AUX PRESCRIPTIONS D'UNE AUTORITE NATIONALE

Une autorité nationale peut limiter les modifications à ses prescriptions en faisant une prescription à cette règle. Dans ce cas, cette prescription ne doit pas être modifiée ni supprimée par les instructions de course.

■ *Prescription de la FFVoile (\*) :* \_\_\_\_\_  
*Aucune prescription de la FFVoile ne doit être modifiée ou supprimée dans les instructions de course pour les épreuves jusqu'au niveau national. Pour les épreuves internationales*

*organisées en France seules les prescriptions marquées d'un astérisque (\*) ne doivent être ni modifiées ni supprimées dans les instructions de course. (Seule la traduction officielle des prescriptions téléchargeable sur le site de la FFVoile <http://www.ffvoile.org> doit être utilisée pour l'application de la règle 89.2(b)).*

---

## **88 AUTORITE ORGANISATRICE ; AVIS DE COURSE ; DESIGNATION DU CORPS ARBITRAL**

### **88.1 Autorité organisatrice**

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

- (a) l'ISAF ;
- (b) une autorité nationale membre de l'ISAF ;
- (c) un club ou un autre organisme affilié à une autorité nationale ;
- (d) une association de classe, soit avec l'accord d'une autorité nationale, soit conjointement avec un club affilié ;
- (e) un organisme non affilié conjointement avec un club affilié, l'organisme étant la propriété et sous le contrôle du club. L'autorité nationale du club peut prescrire que son accord est exigé pour une telle épreuve ; ou

■ *Prescription de la FFVoile (\*)*: \_\_\_\_\_  
*L'accord de la FFVoile est exigé pour qu'un organisme non affilié organise une épreuve avec un club affilié, l'organisme étant la propriété et sous le contrôle du club.*

---

- (f) s'il est approuvé par l'ISAF et l'autorité nationale du club, un organisme non affilié conjointement avec un club affilié, l'organisme n'étant ni la propriété ni sous le contrôle du club.

### **88.2 Avis de course ; Désignation du corps arbitral**

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

## **89 COMITE DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT**

### **89.1 Comité de course**

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

### **89.2 Instructions de course**

- (a) Le comité de course doit publier des instructions de course écrites conformes à la règle J2.
- (b) Les instructions de course pour une épreuve internationale doivent comprendre, en Anglais, les prescriptions de l'autorité nationale qui s'appliquent.

- (c) Les modifications aux instructions de course doivent être faites par écrit et affichées dans le délai requis sur le tableau officiel d'affichage ou, sur l'eau, communiquées à chaque bateau avant son signal d'avertissement. Des modifications verbales ne peuvent être données que sur l'eau, et uniquement si la procédure est spécifiée dans les instructions de course.

### **89.3 Classement**

- (a) Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou d'une série comme prévu dans l'annexe A en utilisant le Système de Points a Minima, sauf si les instructions de course spécifient le Système de Points avec Bonus ou quelque autre système. Une course doit donner lieu à un classement si elle n'est pas *annulée*, et si un bateau effectue le parcours conformément à la règle 28.1 et *fini* dans le temps limite, s'il y en a un, même s'il abandonne après avoir *fini* ou est disqualifié.
- (b) Quand un système de classement prévoit de retirer un ou plusieurs résultats de course du score d'un bateau dans une série, les points pour une disqualification selon la règle 2, selon l'avant dernière phrase de la règle 30.3, selon la règle 42 si la règle 67, P2.2 ou P2.3 s'applique, ou selon la règle 69.1(b)(2) ne doivent pas être retirés. Le deuxième plus mauvais score doit être retiré à la place.

## **90 COMITE DE RECLAMATION**

Un comité de réclamation doit être

- (a) un comité désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course, ou
- (b) un jury international désigné par l'autorité organisatrice ou comme prescrit dans le règlement de l'ISAF et qui satisfait aux exigences de l'annexe N. Une autorité nationale peut prescrire que son accord est exigé pour la désignation des jurys internationaux pour les épreuves au sein de sa juridiction, sauf pour les épreuves de l'ISAF ou lorsque les jurys internationaux sont désignés par l'ISAF selon la règle 88.2(b).

■ *Prescription de la FFVoile (\*) : \_\_\_\_\_*  
*La constitution d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe N ou la constitution de tout autre jury sans appel est soumise à l'approbation écrite préalable de la FFVoile. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel pendant la compétition.*

---

## ANNEXE A CLASSEMENT

---

*Voir la règle.89.3.*

### A1 NOMBRE DE COURSES

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

### A2 SCORES DES 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 pour un nombre donné de courses validées. Une course est validée si elle a donné lieu à un classement ; voir la règle 89.3(a)). Si un bateau a deux fois ou plus le même plus mauvais score, le(s)score(s) de la(des) course(s) disputée(s) le plus tôt dans la série doit être retiré. Le bateau avec le plus faible score dans la série gagne et les autres bateaux doivent être classés en conséquence.

### A3 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, quand un système de handicap ou de rating est utilisé, le temps compensé d'un bateau doit déterminer sa place d'arrivée.

### A4 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 score dans la course. Le Système de Points avec Bonus avantage les six premiers arrivés 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 de Points a Minima s'appliquera sauf si les instructions de course précisent un autre système ; voir la règle 89.3(a). Si le Système de Points avec Bonus est choisi, il peut être appliqué en mentionnant dans les instructions de course que « Le Système de Points avec Bonus de l'annexe A s'appliquera. »*

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

Place d'arrivée	Système de Points a Minima	Système de Points avec Bonus
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

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

#### **A5 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*, 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.

#### **A6 MODIFICATIONS DES PLACES ET DES SCORES DES AUTRES BATEAUX**

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

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

#### **A7 EGALITES DANS UNE COURSE**

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

#### **A8 EGALITES DANS LES SERIES**

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

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

## **A9 CLASSEMENT DES COURSES DANS UNE SERIE PLUS LONGUE QU'UNE REGATE**

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

## **A10 CONSEILS POUR LES REPARATIONS**

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

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

## **A11 ABREVIATIONS POUR LES RESULTATS**

Ces abréviations sont préconisées pour enregistrer les circonstances décrites :

DNC	N'a pas <i>pris le départ</i> ; n'est pas venu sur la zone de départ
DNS	N'a pas <i>pris le départ</i> (autre que DNC et OCS)
OCS	N'a pas <i>pris le départ</i> ; du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et a failli à <i>prendre le départ</i> , ou a enfreint la règle 30.1
ZFP	Pénalité de 20% selon la règle 30.2
BFD	Disqualification selon la règle 30.3
SCP	A 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 (autre que DGM) qui, selon la règle 89.3(b), ne peut être retirée
DGM	Disqualification selon la règle 69.1(b)(2) ; ne peut être retirée
RDG	Réparation accordée

## 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.*

#### **C1 TERMINOLOGIE**

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

#### **C2 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS ET AUX REGLES DES CHAPITRES 2 ET 4**

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

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

##### **C2.2** Ajouter à la définition de *route normale* : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une *route normale*. »

##### **C2.3** La dernière phrase de la définition de *route libre devant* et *route libre derrière ; engagement* est remplacée par « 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. »

##### **C2.4** La règle 13 est remplacée par

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

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

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

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

##### **C2.5** Les règles 16.2 et 17.2 sont supprimées.

## C2.6 La règle 18.3 est remplacée par

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* à contourner, et si par la suite l'autre bateau ne peut pas, en lofant, éviter de devenir *engagé* sur son 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*.

## C2.7 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.

## C2.8 La règle 20.2 est remplacée par « Un bateau effectuant une pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même. »

## C2.9 La règle 22.1 est remplacée par « Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau *en course* ou un bateau umpire. »

## C2.10 La règle 22.2 est remplacée par «Sauf quand il navigue sur une *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau effectuant une pénalité ou naviguant sur un autre bord du parcours. »

## C2.11 Ajouter une nouvelle règle 22.3 : « Quand des bateaux de matches différents se rencontrent, toute modification de route d'un de ces bateaux doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner son propre match. »

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

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

# C3 SIGNAUX DE COURSE ET MODIFICATIONS AUX REGLES CORRESPONDANTES

## C3.1 Signaux de départ

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

<i>Temps en minutes</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
10	Envoi du pavillon F	Un	Signal d'attention
6	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 des deux**	Un**	Fin de la période pré-départ d'entrée
0	Amenée des signaux d'avertissement et préparatoire	Un	Signal de départ

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

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

## C3.2 Modifications aux règles correspondantes

(a) La règle 29.1 est remplacée par

- (1) Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de ses prolongements, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau, avec un signal sonore. Le pavillon doit rester déferlé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.
- (2) Quand, au signal de départ d'un bateau, aucune partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement ne se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de ses prolongements, et qu'avant de *prendre le départ*, il navigue vers le côté parcours en franchissant un des prolongements, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau. Le pavillon doit rester déferlé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré départ de la ligne de départ ou de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.

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

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

### C3.3 Signaux de ligne d'arrivée

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

## C4 OBLIGATIONS AVANT LE DEPART

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

l'extrémité tribord et doit porter un pavillon jaune à sa poupe pendant qu'il est *en course*.

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

## **C5 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES**

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

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

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

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

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

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

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

## **C6 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION PAR DES BATEAUX**

**C6.1** Un bateau peut réclamer contre un autre bateau

(a) selon une règle du chapitre 2, sauf la règle 14, en arborant clairement le pavillon Y immédiatement après un incident dans lequel il a été impliqué ;

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

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

(a) la règle 14, sauf en cas de dommage ou de blessure ;

(b) une règle du chapitre 2, sauf s'il a été impliqué dans l'incident ;

(c) la règle 31 ou 42 ; ou

(d) la règle C4 ou C7.

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

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

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

## **C6.5 Décisions des umpires**

- (a) Après que le pavillon Y a été arboré, les umpires doivent décider s'ils pénalisent un bateau ou non. Ils doivent signaler leur décision conformément à la règle C5.1, C5.2 ou C5.3.
- (b) La pénalité du pavillon rouge dans la règle C5.3 doit être utilisée quand un bateau a obtenu le contrôle en conséquence d'une infraction à une *règle*, mais que les umpires ne sont pas certains que les conditions pour une pénalité supplémentaire à l'initiative des umpires aient été remplies.

## **C6.6 Décisions du comité de réclamation**

- (a) Le comité de réclamation peut recueillir des faits de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.
- (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 d'une fraction de point.
  - (2) ordonner de recourir. ou
  - (3) prendre toute autre disposition qu'il décide équitable, qui peut être de n'infliger aucune pénalité.
- (c) La pénalité pour une infraction à la règle 14 quand un dommage ou une blessure en a résulté sera à la discrétion du comité de réclamation, et peut comprendre l'exclusion des courses ultérieures de l'épreuve.

## **C7 SYSTEME DE PENALITE**

### **C7.1 Modifications aux règles**

Les règles 31.2 et 44 sont supprimées.

### **C7.2 Toutes pénalités**

- (a) Un bateau pénalisé peut différer l'exécution d'une pénalité dans les limites de la règle C7.3 et doit l'effectuer comme suit :
  - (1) Quand il est sur un bord du *parcours* vers une *marque* au vent, il doit empanner et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, lofer jusqu'à une route au plus près.

- (2) Quand il est sur un bord du parcours vers une *marque* sous le vent ou vers la ligne d'arrivée, il doit virer de bord et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, laisser porter sur une route au portant.
- (b) Ajouter à la règle 2 : «Quand il est *en course*, un bateau peut attendre la décision d'un umpire avant d'effectuer une pénalité. »
- (c) Un bateau termine un bord du parcours quand son étrave franchit le prolongement de la ligne partant de la *marque* précédente et passant par la *marque* qu'il est en train de contourner, ou, sur le dernier bord, quand 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 parcours de la ligne, puis a *fini*, sauf si la pénalité est annulée avant ou après qu'il franchisse la ligne d'arrivée.
- (e) Si un bateau a une ou deux pénalités en suspens et que l'autre bateau dans son match est pénalisé, une pénalité pour chaque bateau doit être annulée sauf qu'une pénalité pavillon rouge ne doit pas annuler 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 C5.4.

### **C7.3 Limitations aux pénalités**

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

### **C7.4 Effectuer et terminer les pénalités**

- (a) Quand un bateau avec une pénalité en suspens est sur un bord du parcours vers une *marque* au vent et empanne, ou est sur un bord du parcours vers une *marque* sous le vent ou vers la ligne d'arrivée et dépasse la position bout au vent, il est en train d'effectuer une pénalité.
- (b) Quand un bateau effectuant une pénalité soit n'effectue pas la pénalité correctement soit ne termine pas la pénalité aussitôt que cela est raisonnablement possible, il n'est plus en train d'effectuer une pénalité. Les umpires doivent le signaler conformément à la règle C5.6.

- (c) Le bateau umpire de chaque match doit arborer des pavillons ou des voyants bleus ou jaunes, chaque pavillon ou voyant indiquant une pénalité en suspens. Quand un bateau a effectué une pénalité, ou qu'une pénalité a été annulée, un pavillon ou voyant doit être enlevé. Le manquement des umpires à arborer ou enlever des pavillons ou voyants ne doit pas affecter le nombre des pénalités en suspens.

## **C8 PENALITES A L'INITIATIVE DES UMPIRES**

### **C8.1 Modifications aux règles**

- (a) Les règles 60.2(a) et 60.3(a) ne s'appliquent pas aux *règles* pour lesquelles des pénalités peuvent être imposées par les umpires.
- (b) La règle 64.1(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.

**C8.2** Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 31, 42, C4, C7.3(c) ou C7.3(d), il doit être pénalisé en le lui signalant selon la règle C5.2 ou C5.3. Cependant, un bateau qui arbore un pavillon incorrect ou qui n'arbore pas le pavillon adéquat doit être prévenu verbalement et il doit avoir la possibilité de corriger son erreur avant d'être pénalisé.

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

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

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

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

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

## **C9 DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES**

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

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

**C9.3** Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en fonction d'une action ou non-action quelle qu'elle soit de la part des umpires, sauf tel que permis dans la règle C9.2.

## **C10 CLASSEMENT**

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

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

**C10.3** Quand un round robin multiple est terminé avec un round robin incomplet, un seul point doit être attribué comme suit pour l'ensemble des matches courus entre deux concurrents :

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

**C10.4** Dans une série de round robin,

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

**(c) la position finale entre des concurrents qui ont couru dans des groupes différents doit être déterminée par le score le plus élevé.**

**C10.5** Dans une série éliminatoire, les instructions de course doivent spécifier le nombre minimum de points nécessaire pour gagner une série entre deux concurrents. Quand une série éliminatoire est terminée, elle doit être attribuée au concurrent avec le score le plus élevé.

## **C11 EGALITES**

### **C11.1 Série de round robin**

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

- (a) placé dans l'ordre, a le score le plus élevé dans les matches entre les concurrents à égalité.
- (b) quand l'égalité concerne deux concurrents dans un round robin multiple, a gagné le dernier match entre les deux concurrents.
- (c) a le plus de points contre le concurrent le mieux placé dans la série de round robin ou, si nécessaire, le deuxième mieux placé, et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit 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 la règle C11.1(c) :
  - (1) l'égalité pour la meilleure place doit être départagée avant l'égalité pour la place la plus mauvaise, et
  - (2) tous les concurrents à égalité pour la plus mauvaise place doivent être considérés comme un seul concurrent pour les besoins de la règle C11.1(c).
- (d) après l'application de la règle C10.4(c), a la meilleure place dans les différents groupes, quel que soit le nombre de concurrents dans chaque groupe.
- (e) a la meilleure place dans la phase préalable la plus récente de l'épreuve (course en flotte, round robin, etc.).

## **C11.2 Séries éliminatoires**

Les égalités (y compris 0-0) entre 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 série préalable de round robin la plus récente, en appliquant si nécessaire la règle C11.1 ;
- (b) a gagné le match préalable le plus récent dans l'épreuve, ayant opposé les concurrents à égalité.

## **C11.3 Egalités restantes**

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

- (a) si l'égalité doit être départagée pour une phase ultérieure de l'épreuve (ou pour une autre épreuve s'il s'agit d'une épreuve de qualification directe), l'égalité doit être départagée par une course décisive si cela est réalisable. Si le comité de course décide qu'une course décisive n'est pas réalisable, l'égalité doit être départagée par tirage au sort.
- (b) pour déterminer le vainqueur d'une épreuve qui ne sert pas de qualification directe pour une autre épreuve, ou le classement final entre des concurrents éliminés lors d'un round d'une série éliminatoire, une course décisive peut être utilisée (mais pas un tirage au sort).

- (c) quand une égalité n'est pas départagée, tous prix en espèces ou tous points de classement destinés aux places ex aequo doivent être additionnés et divisés à parts égales entre les concurrents à égalité.

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

## 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 FFVoile (\*) :* \_\_\_\_\_  
*Les appels doivent être adressés au jury d'appel de la Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 PARIS*

---

#### **F1 APPELS ET DEMANDES**

Les appels, les demandes de confirmation ou de modification de leurs décisions émanant de comités de réclamation, et les demandes d'interprétation des *règles* doivent être formulés auprès de l'autorité nationale du lieu de l'épreuve.

#### **F2 SOUMISSION DE DOCUMENTS**

**F2.1** 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 et une copie de la décision du comité de réclamation à l'autorité nationale. L'appel doit indiquer pourquoi l'appelant estime que la décision du comité de réclamation ou sa procédure était incorrecte.

■ *Prescription de la FFVoile (\*) :* \_\_\_\_\_  
*La FFVoile peut, si elle estime justifiée la demande d'un organisateur, donner son autorisation pour que soit utilisée la procédure exceptionnelle ci-dessous :*

*« Un appel ne peut être validé que si l'appelant a déposé par écrit au jury une intention d'appel au plus tard deux heures après que la décision du jury lui a été communiquée par écrit ».*

*Cette procédure exceptionnelle doit obligatoirement être mentionnée dans les instructions de course, après que la FFVoile en ait donné l'autorisation écrite. Cette autorisation doit être affichée au tableau officiel pendant l'épreuve.*

---

**F2.2** L'appelant doit également envoyer, avec l'appel ou aussitôt que possible ultérieurement, l'ensemble des documents suivants qu'il peut se procurer :

- (a) la (les) *réclamation(s)* ou la(les) demande(s) de réparation écrite(s) ;
- (b) un croquis, préparé ou authentifié par le 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, adresses postales et email, et numéros de téléphone de toutes les *parties* dans l'instruction et du président du comité de réclamation.

**F2.3** Une demande de confirmation ou de correction de sa décision émanant d'un comité de réclamation doit être envoyée dans les 15 jours suivant la décision et doit comprendre la décision et les documents listés dans la règle F2.2. Une demande d'interprétation des *règles* doit inclure les faits supposés.

### **F3 RESPONSABILITES DE L'AUTORITE NATIONALE ET DU COMITE DE RECLAMATION**

A réception d'un appel ou d'une demande de confirmation ou de modification, l'autorité nationale doit envoyer aux *parties* et au comité de réclamation des copies de l'appel ou de la demande et de la décision du comité de réclamation. Elle doit demander au comité de réclamation tous les documents pertinents listés dans la règle F2.2 qui n'ont pas été envoyés par l'appelant ou par le comité de réclamation, et le comité de réclamation doit rapidement les envoyer à l'autorité nationale. A réception, l'autorité nationale doit envoyer des copies aux *parties*.

### **F4 COMMENTAIRES**

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

### **F5 FAITS INADEQUATS ; REOUVERTURE**

L'autorité nationale doit accepter les faits établis par le comité de réclamation, sauf quand elle décide qu'ils sont inadéquats. Dans ce cas, elle doit exiger du comité qu'il fournisse des faits complémentaires ou d'autres informations, ou qu'il rouvre l'instruction et transmette tous nouveaux faits établis, et le comité doit s'y conformer rapidement.

### **F6 RETIRER UN APPEL**

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

## **ANNEXE G**

### **IDENTIFICATION SUR LES VOILES**

---

*Voir la règle 77.*

#### **G1 BATEAUX DES CLASSES INTERNATIONALES ISAF**

##### **G1.1 Identification**

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

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

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

## LETTRES DE NATIONALITE DANS LES VOILES

<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>
Algérie	ALG	Iles Salomon	SOL
Allemagne	GER	Iles Vierges Américaines	ISV
Andorre	AND	Iles Vierges Britanniques	IVB
Angola	ANG	Inde	IND
Antigua	ANT	Indonésie	INA
Antilles Hollandaises	AHO	Irlande	IRL
Argentine	ARG	Islande	ISL
Australie	AUS	Israël	ISR
Autriche	AUT	Italie	ITA
Azerbaïdjan	AZE	Jamaïque	JAM
Bahamas	BAH	Japon	JPN
Bahreïn	BRN	Kazakhstan	KAZ
Barbade	BAR	Kenya	KEN
Belgique	BEL	Koweït	KUW
Bermudes	BER	Lettonie	LAT
Biélorussie	BLR	Liban	LIB
Brésil	BRA	Libye	LBA
Bulgarie	BUL	Liechtenstein	LIE
Canada	CAN	Lituanie	LTU
Chili	CHI	Luxembourg	LUX
Chypre	CYP	Macédoine	MKD
Colombie	COL	Malaisie	MAS
Corée	KOR	Malte	MLT
Croatie	CRO	Maroc	MAR
Cuba	CUB	Mexique	MEX
Danemark	DEN	Micronésie	FSM
Egypte	EGY	Moldavie	MDA
Emirats Arabes Unis	UAE	Monaco	MON
Equateur	ECU	Myanmar	MYA
Espagne	ESP	Namibie	NAM
Estonie	EST	Norvège	NOR
Etats-Unis d'Amérique	USA	Nouvelle Zélande	NZL
Fidji	FIJ	Pakistan	PAK
Finlande	FIN	Papouasie Nouvelle Guinée	PNG
France	FRA	Paraguay	PAR
Grande Bretagne	GBR	Pérou	PER
Grèce	GRE	Philippines	PHI
Grenade	GRN	Pologne	POL
Guam	GUM	Porto Rico	PUR
Guatemala	GUA	Portugal	POR
Hollande	NED	Qatar	QAT
Hong Kong	HKG	R.P. de Chine	CHN
Hongrie	HUN	République d'Afrique du Sud	RSA
Iles Caïman	CAY	République Dominicaine	DOM
Iles Cook	COK	République Slovaque	SVK
Ile Maurice	MRI	République Tchèque	CZE

<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>	<i>Autorité nationale</i>	<i>Lettres</i>
Roumanie	ROM	Suisse	SUI
Russie	RUS	Tahiti	TAH
Sainte Lucie	LCA	Taipei Chinois	TPE
Salvador	ESA	Thaïlande	THA
Samoa	SAM	Trinité et Tobago	TRI
Samoa américaines	ASA	Tunisie	TUN
San Marin	SMR	Turquie	TUR
Seychelles	SEY	Ukraine	UKR
Singapour	SIN	Uruguay	URU
Slovénie	SLO	Venezuela	VEN
Sri Lanka	SRI	Yougoslavie	YUG
Suède	SWE	Zimbabwe	ZIM

## G1.2 Spécifications

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

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

## G1.3 Position

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

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

## **G2 AUTRES BATEAUX**

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

■ *Prescription de la FFVoile (\*) :* \_\_\_\_\_  
*Les bateaux participant à une compétition en France doivent respecter les dispositions de la règle G1.*

---

## **G3 BATEAUX LOUES OU PRETES**

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

## **G4 AVERTISSEMENTS ET PENALITES**

Quand 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.

## **G5 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.

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

## ANNEXE J

# AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE

---

Voir les règles 88.2(a) et 89.2. Le terme «course» comprend une régata ou autre série de courses.

### J1 CONTENU DE L'AVIS DE COURSE

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

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

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

- (1) identification de toutes les règles de course qui seront modifiées, un résumé de ces modifications, et une phrase indiquant que les modifications apparaîtront en entier dans les instructions de course (voir la règle 86) ;
- (2) que la publicité sera restreinte à la catégorie A (voir l'article 20 du Règlement de l'ISAF) et toute autre information relative à l'article 20 ;
- (3) que le Code ISAF de Classification des Concurrents s'appliquera ;
- (4) pour une épreuve internationale, toutes prescriptions de l'autorité nationale qui nécessiteraient une préparation à l'avance ;
- (5) la procédure de préinscription ou d'inscription, y compris les droits à verser et toutes dates de clôture ;
- (6) un formulaire d'inscription, qui doit être signé par le propriétaire du bateau ou son représentant, contenant une phrase telle que «Je m'engage à me soumettre aux *Règles de Course à la Voile* et à toutes autres règles qui régissent cette épreuve » ;
- (7) les procédures de jauge ou les obligations liées aux certificats de jauge ou de rating ;
- (8) l'heure et le lieu où les instructions de course seront disponibles ;

- (9) toutes modifications aux règles de classe, avec référence spécifique à chaque règle et en spécifiant la modification ;
- (10) les parcours à accomplir ;
- (11) la pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2, autre que la pénalité de deux tours ;
- (12) la suppression du droit d'appel conformément à la règle 70.4 ;
- (13) le système de classement, s'il est différent du Système de Points à Minima de l'annexe A, le nombre de courses programmées et le nombre minimum de courses qui doivent être validées pour constituer une série ;
- (14) les prix.

## **J2 CONTENU DES INSTRUCTIONS DE COURSE**

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

- (1) que la course sera régie par les *règles* telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* ;
- (2) une liste de tous les autres documents qui régiront l'épreuve (par exemple *Les Règles pour l'Équipement des 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) les descriptions des *marques*, y compris les *marques* de départ et d'arrivée, en indiquant l'ordre de passage et le côté requis de chacune, et en identifiant toutes les *marques* à contourner (voir la règle 28.1) ;
- (6) les descriptions des lignes de départ et d'arrivée, des pavillons de classe et de tous signaux particuliers utilisés ;
- (7) le temps limite pour *finir*, s'il y en a un ;
- (8) le système de handicap ou de rating qui doit être utilisé, s'il y en a un, et les classes auxquelles il s'appliquera ;
- (9) le système de classement, mentionné par une référence à l'annexe A, aux règles de classe ou aux autres *règles* régissant l'épreuve, ou spécifié en totalité. Spécifier le nombre de courses programmées et le nombre minimum de courses qui doivent être validées pour constituer une série ;

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

- (1) que la publicité sera restreinte à la catégorie A (voir l'article 20 du Règlement de l'ISAF) et toute autre information relative à l'article 20 ;
- (2) que le Code ISAF 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 en spécifiant la modification (si la règle 86.2 s'applique, mentionner l'autorisation) ;
- (5) les modifications aux prescriptions de l'autorité nationale (voir la règle 87) ;
- (6) pour une épreuve internationale, une copie en anglais des prescriptions de l'autorité nationale qui s'appliqueront ;
- (7) les modifications aux règles de classe, avec référence spécifique à chaque règle et en spécifiant la modification ;
- (8) les restrictions contrôlant les modifications apportées aux bateaux quand ils sont fournis par l'autorité organisatrice ;
- (9) la procédure 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 concernant 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 l'(les) emplacement(s) du(des) mât(s) de pavillons ;
- (16) la zone de course (une carte marine est recommandée) ;
- (17) la longueur approximative du parcours et la longueur approximative des bords de près ;
- (18) la description de toute zone indiquée par le comité de course comme étant un *obstacle* (voir la définition *Obstacle*) ;
- (19) le temps limite, s'il y en a un, pour les bateaux autres que le premier bateau pour *finir* ;
- (20) les allégences de temps ;
- (21) l'emplacement de la zone de départ et toutes restrictions applicables ;
- (22) toutes procédures ou signaux particuliers pour les rappels individuels ou généraux ;
- (23) les bateaux signalant la position des *marques* ;
- (24) toutes procédures ou signaux particuliers pour les changements de position d'une *marque* après le départ ;
- (25) toutes procédures particulières pour réduire le parcours ou pour *finir* un parcours réduit ;

- (26) 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* ;
- (27) la pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2 autre que la pénalité de deux tours ;
- (28) la pénalisation sans instruction selon la règle 67 pour infraction à la règle 42 ;
- (29) si l'annexe P s'appliquera ;
- (30) la procédure de réclamation, les heures et le lieu des instructions ;
- (31) si la règle N1.4(b) s'appliquera, le temps limite pour demander une instruction selon cette règle ;
- (32) la suppression du droit d'appel, dans le respect de la règle 70.4 ;
- (33) l'approbation de l'autorité nationale pour la désignation d'un jury international selon la règle 90 (b) ;
- (34) les remplacements de concurrents ;
- (35) le nombre minimum de bateaux présents sur la zone de départ pour que le départ d'une course soit donné ;
- (36) où et quand les courses du jour *retardées* ou *annulées* seront recourues ;
- (37) les marées et les courants ;
- (38) les prix ;
- (39) les autres engagements du comité de course et obligations des bateaux.

## ANNEXE M

# 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*.

### M1 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, quand cela est nécessaire, du lieu et de l'heure de l'instruction.

### M2 AVANT L'INSTRUCTION

S'assurer que

- chaque *partie* a une copie ou la possibilité de lire la *réclamation* ou la demande de réparation et a eu un délai raisonnable pour préparer l'instruction.
- aucun membre du comité de réclamation n'est *partie intéressée*. Demander aux *parties* si elles réfutent l'un des membres. Quand une réparation est demandée selon la règle 62.1(a), aucun membre du comité de course ne devrait être membre du 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 impliqués sont présents. Sinon, le comité peut cependant poursuivre selon la règle 63.3(b).
- les représentants des bateaux étaient à bord quand cela était requis (règle 63.3(a)). Quand les *parties* disputaient des courses différentes, les deux autorités organisatrices doivent accepter la composition du comité de réclamation (règle 63.8). Dans une *réclamation* sur la jauge, obtenir les règles de classe en vigueur et identifier l'autorité responsable de leur interprétation (règle 64.3(b)).

### M3 L'INSTRUCTION

#### M 3.1 Vérifier la recevabilité de la *réclamation* ou de la demande de réparation.

- Le contenu est-il adéquat (règle 61.2 ou 62.1) ?
- A-t-elle été déposée dans les temps ? Sinon, existe-t-il une bonne raison de prolonger le temps limite (règle 61.3 ou 62.2) ?
- Quand cela est exigé, le réclamant était-il impliqué ou témoin de l'incident (règle 60.1(a)) ?
- Si nécessaire, « Je proteste » a-t-il été hélé et, si requis, un pavillon rouge correctement arboré (règle 61.1(a)) ?
- Quand 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 fait déterminant est présenté.

#### M 3.2 Recevoir les dépositions (règle 63.6)

- Demander au réclamant, puis au réclamé de donner leurs versions. Puis leur permettre de se questionner l'un l'autre. Lorsqu'il s'agit d'une réparation, demander à la *partie* de formuler la demande.
- Inviter les membres du comité de réclamation à poser des questions.
- S'assurer que l'on sait quels faits chaque *partie* allègue avant d'appeler un quelconque témoin. Leurs versions peuvent être différentes.
- Permettre à quiconque, y compris l'équipier d'un bateau, de déposer. C'est normalement à la *partie* de décider quel témoin convoquer, bien que le comité de réclamation puisse également appeler des témoins (règle 63.6). A la question « Souhaiteriez-vous entendre X ? » posée par une *partie*, la meilleure réponse est « C'est vous qui choisissez ».
- Appeler un par un les témoins de chaque *partie* (et ceux du 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 oui-dire, mais si c'est impossible, ne pas tenir compte de la déposition ainsi reçue.
- N'accepter de déposition écrite d'un témoin qui ne peut être questionné que lorsque toutes les *parties* sont d'accord. Ce faisant, elles renoncent à leur droit de questionner ce témoin (règle 63.6).

- Demander à un membre du comité de noter par écrit les dépositions, en particulier les temps, les distances, les vitesses, etc.
- Inviter d'abord le réclamant puis le réclamé à faire une déposition finale de son cas, en particulier à propos de toute application ou interprétation des *règles*.

**M3.3** Etablir les faits (règle 63.6).

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

**M3.4** Décider de la *réclamation* ou de la demande de réparation (règle 64)

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

**M3.5** Informer les *parties* (règle 65).

- Rappeler les *parties* et leur lire les faits établis, les conclusions et *règles* qui s'appliquent, et la décision. Quand le temps presse, il est envisageable de lire la décision et de donner les détails ultérieurement.
- Donner à chaque *partie* qui le demande une copie de la décision. Classer la *réclamation* ou la demande de réparation dans les archives du comité.

**M 4 ROUVRIRE UNE INSTRUCTION (règle 66)**

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

**M 5 MAUVAISE CONDUITE NOTOIRE (règle 69)**

**M5.1** 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 menée 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.

**M5.2** Un concurrent ou un bateau ne peut réclamer en vertu de la règle 69, mais le formulaire de réclamation d'un concurrent qui tente de le faire peut être accepté en tant que rapport au comité de réclamation qui peut alors décider ou non d'ouvrir une instruction.

**M5.3** Quand il est souhaitable d'ouvrir une instruction selon la règle 69 sur la base d'un incident du chapitre 2, il est important d'instruire toute *réclamation* bateau contre

bateau de la façon habituelle et de décider lequel des bateaux, si c'est le cas, a enfreint quelle *règle*, avant de procéder contre le concurrent d'après la règle 69.

**M5.4** Bien qu'une action d'après la règle 69 soit menée à l'encontre d'un concurrent et non d'un bateau, un bateau peut aussi être pénalisé (règle 69.1(b)).

**M5.5** Le comité de réclamation peut donner un avertissement au concurrent (règle 69.1(b)), auquel cas aucun rapport aux autorités nationales ne doit être fait (règle 69.1(c)). Quand une pénalité est infligée et qu'un rapport est fait aux autorités nationales, il peut être utile de recommander de mener ou non une action supplémentaire.

## **M6 APPELS (règle 70 et annexe F)**

Quand les décisions sont soumises à appel,

- conserver les papiers concernant l'instruction de sorte que l'information puisse facilement être utilisée pour un appel. Existe-t-il un schéma validé ou préparé par le comité de réclamation ? 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 et autres informations importantes figurent-ils sur le formulaire ?
- les commentaires du comité de réclamation sur tout appel devraient permettre au jury d'appel de se représenter clairement l'ensemble de l'incident ; le jury d'appel ne sait rien de la situation.

## **M7 PREUVE PHOTOGRAPHIQUE**

Les photographies et les bandes vidéo peuvent parfois fournir des preuves utiles, mais les 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 ; avec un téléobjectif, elle est inexistante. Quand un appareil voit à angle droit de leur route deux bateaux *engagés*, il est impossible d'estimer la distance entre eux. Quand l'appareil les voit de face, il est impossible de voir si un *engagement* existe sauf s'il est substantiel.
- Poser les questions suivantes :
  - Où était l'appareil par rapport aux bateaux ?
  - Le support de l'appareil était-il en mouvement ? Si oui, dans quelle direction et à quelle vitesse ?
  - L'angle change-t-il quand les bateaux approchent du point critique ? Un panoramique rapide entraîne des changements radicaux.
  - L'appareil bénéficiait-il d'un champ dégagé tout autour ?

Reçu par le secrétariat de course : N° ..... Date et heure ..... Signature .....

**FORMULAIRE DE RECLAMATION** - également pour les demandes de réparation et de réouverture

*A remplir et cocher tel que nécessaire*

**1. EPREUVE**..... **Autorité Organisatrice**..... **Date**..... **Course n°** ...

**2. TYPE D'INSTRUCTION**

- |   |                          |  |                          |
|---|--------------------------|--|--------------------------|
| Réclamation d'un bateau contre un bateau              | <input type="checkbox"/> | Demande de réparation par un bateau ou le comité de course | <input type="checkbox"/> |
| Réclamation du comité de course contre un bateau      | <input type="checkbox"/> | Etude de réparation de la part du comité de réclamation    | <input type="checkbox"/> |
| Réclamation du comité de réclamation contre un bateau | <input type="checkbox"/> | Demande de réouverture d'un bateau ou du comité de course  | <input type="checkbox"/> |
|   | <input type="checkbox"/> | Etude de réouverture par le comité de réclamation          | <input type="checkbox"/> |

**3. BATEAU RÉCLAMANT, OU DEMANDANT UNE RÉPARATION OU UNE RÉOUVERTURE**

Classe..... N° de voile ..... Nom du bateau .....

Représenté par ..... Tél., email .....

**4. BATEAU(X) RECLAME(S) OU CONCERNÉ(S) PAR LA RÉPARATION**

Classe..... N° de voile ..... Nom du bateau .....

**5. INCIDENT**

Heure et lieu de l'incident.....

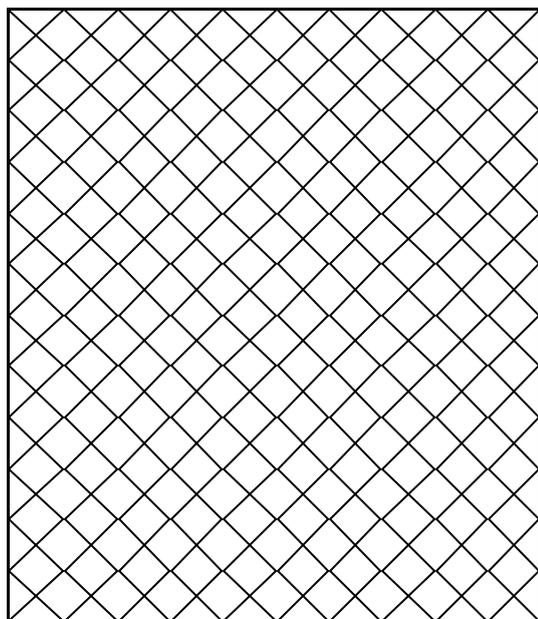
Règles prétendues enfreintes ..... Témoins .....

**6. NOTIFICATION AU RECLAME** Comment avez-vous informé le réclamé de votre intention de réclamer ?

- |                                    |                          |                                  |
|------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|
| En hélant                          | <input type="checkbox"/> | Quand ? ..... Mot (s) utilisé(s) |
| En déferlant un pavillon rouge     | <input type="checkbox"/> | Quand ? .....                    |
| En l'informant d'une autre manière | <input type="checkbox"/> | Donnez des détails .....         |

**7. DESCRIPTION DE L'INCIDENT** (utilisez une autre feuille si nécessaire)

Diagramme : un carré = bngueur de la coque ; montrez les positions des bateaux, la direction du vent et du courant, les marques.



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**PARTIE RÉSERVÉE AU COMITÉ DE RÉCLAMATION**

N°..... Instruction commune avec les

n°.....

*A remplir et cocher tel que nécessaire*

Retrait demandé  Signature ..... Retrait autorisé

Heure limite de dépôt de réclamation .....

La réclamation, ou demande de réparation ou de réouverture, est dans les délais

Prolongation du temps limite

Réclamant, ou partie faisant une demande de réparation ou de réouverture, représenté par.....

Autre partie, ou bateau concerné par la réparation, représenté par.....

Noms des témoins .....

Interprètes .....

**Remarques**

Objection à propos d'une partie intéressée  .....

La réclamation écrite ou la demande identifie l'incident  .....

"Je proteste" hélé à la première occasion raisonnable  .....

Pas besoin de heler ; le réclamé a été informé à la première occasion raisonnable  .....

Le pavillon rouge a été déferlé de manière évidente à la première occasion raisonnable  .....

La réclamation ou demande est recevable, l'instruction peut continuer

La réclamation ou demande n'est pas recevable ; l'instruction est close

**FAITS ETABLIS** .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Le croquis du bateau ..... est validé par le comité  Le croquis du comité est joint

**CONCLUSIONS ET REGLES APPLICABLES** .....

.....  
.....

**DECISION**

La réclamation est rejetée  Bateau(x) ..... est (sont) disqualifié (s)   
pénalisé comme suit  : .....

La demande de réparation n'est pas accordée  ; accordée comme suit .....

La demande de réouverture d'une instruction est refusée  ; accordée

Président du comité de réclamation et autres membres .....

Signature du Président..... Date et heure .....

# INDEX

---

Les références sont des numéros de règle (par exemple 27.3), des annexes et leurs numéros de règle (par exemple C ou E3.10) et des sections du livre (par exemple : Introduction, Signaux de course). L'italique indique un mot faisant partie des Définitions. Les renvois aux annexes K, L et M ne sont pas détaillés dans l'index, à l'exception de leur titre.

- Abandonner : Sportivité et Règles, 31.2, 44.1, 44.4(b), 89.3, A4.1, A4.2, A5, A6.1, A9, A11, B7.1(a), C6.4, D3.2, E4.8, E5.4, P2.2, P2.3, *En course*
- Acceptation des règles : 3
- Action disciplinaire : 62.1(d), 69.2(a)
- Actions interdites : 42.2
- Admissibilité (code), article 19 du règlement ISAF : Introduction, 69.2, 69.3, 75.2, 86.1(a), *Règle*
- Agence mondiale antidopage : 5
- Aide extérieure : 41, B4.4, E4.2(b)
- Alléguer, allégué, allégation de : 5, préambule du chapitre 2, 60.1(a), 69, E5.1, E5.7, *réclamation*
- Allégations de mauvaise conduite : 69
- Amarrage : 45
- Ancre, ancré : 21, 45*
- Anglais, utilisation de : 89.2(b), J2.2(6)
- Annexe, modifications, pas de modifications : 86.1(a), G5, F, H, N, préambules
- Annuler* : Signaux de course, 27.3, 32.1, 35, 89.3(a), E3.10, J2.2(36), *Retard*, *En course*  
Course *annulée* et disqualification : 30.3, B3.3(b)  
Course *annulée* et réparation : 64.2
- Antidopage (code), article 21 du Règlement ISAF : Introduction, 5, *Règle*
- Appel :  
intention de (jauge) : 64.3(c)  
droit de : 70.1, N1.7  
pas de droit à, pas de demande d' : 70.4, B7.7, C9.1, D2, J1.2(12), J2.2(32)  
procédures : 3(b), 70.5, F  
décisions : 71  
retrait de : F6
- Arbitres, désignation : 88.2(b)
- Association de classe : 76.2, 88.1(d), G1.1(c), G2
- Au vent (louvoyage) : 17.2, 18.1(b), 42.3(c), D1.1(a)
- Au vent* (bateau) : 11, 17.1, B1.2, *Se maintenir à l'écart*
- Autorité nationale : Introduction, 66, 68, 69.1(c), 69.2, 69.3, 70.1, 70.3, 70.4, 71.2, 71.3, 71.4, 75.1(a)(c), 86, 87, 88.1, 89.2(b), 90(b), préambule de F, F1, F2.1, F3, F4, F5, G1.1(b)(c), G2, N1.3, N1.6, *Règle*
- Autorité organisatrice : 62.1(a), 63.87, 69.1(e), 75.1, 76.1, 85, 86.2, 88.1, 88.2, 89.1, 90, B5.2(c), D5, J1.1(1), J2.2(8), N1.1, N2.1, N2.2, N2.3, *Partie*
- Avantage obtenu en enfrenant une règle : 44.1, C6.5(b), C8.3(a), D2.2(d), D3.1(b), D3.1(c)(1)
- Avantage obtenu en touchant une *marque* : 31.2
- Avaries : D5
- Avertir le concurrent : 69.1(b)(1), 69.1(c), B6.3(a), C8.2, E1.5, G4
- Avis de course : 25, 63.7, 70.4, 86.2, 88.2(a), préambule de C, F2.2(c), G3, J, *Règle*  
modifier : 88.2(a)

guide : K

Avis aux concurrents : Signaux de course

*Bâbord amures*, bateau *se maintenant à l'écart* : 10, 16.2, B3.1, B4.1(a), *bord*

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

Beaupré : 50.3(a)

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

Bôme : 50.3(a)(b)

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

*Bord* : 13, 18.1(b), 18.3, *En route libre derrière* et *En route libre devant*, *Se maintenir à l'écart*, *Sous le vent* et *Au vent*

opposé : 10, 18.1(b), 18.3, C2.3, C2.6, *En route libre derrière* et *En route libre devant*, *Engagement*

même : 11, 12, 17.1, 19.1, *Se maintenir à l'écart*, *Sous le vent* et *Au vent*

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

Cap compas : 33(1)

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

validité du : 78.1, 78.2

Chaussures : 43.1(b)

Chavirage, chaviré : 21, B1.1, B1.2, B3.1(c), B3.1(e), D5.3, E2

Classe internationale : 76.2, G1.1(c)

Classement : 35, 69.1(b)(2), 898.3, A, B3.3(a), B4.3, B5, B8, C10, D3, D4, J1.2(13), J2.1(9), (voir aussi disqualification)

abréviations : A11

réparation : 64.2, A6.2, A10

égalités : A7, A8, B8.8, C11, D4.2, D4.3

et courses retirées : 2, 30.3, 89.3(b), A2, P2.2, P2.3

pénalité : 30.2, 44.1, 44.3, A4.2

système de remplacement : B8.3(a)

Codes de l'ISAF :

antidopage, article 21 du règlement ISAF : Introduction, 5, *Règle*

admissibilité, article 19 du règlement ISAF : Introduction, 69.2, 69.3, 75.2, 86.1(a), *Règle*

publicité, article 20 du règlement ISAF : Introduction, 76.1, 79, 86.1(a), J1.2(2), J2.2(1), *Règle*

Code antidopage du mouvement olympique : 5

Code ISAF de classification des coureurs : J1.2(3), J2.2(2)

Collision : 41(c), 42.3(g)

Combinaison isothermique : 40

Combinaison sèche : 40.1

Comité de course : Introduction, Signaux de course, préambule chapitre 2, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 43.1(c), 44.3(a), 76.1, 80, 85, 90, B3.2(c)(2), B3.3(a)(b), B4.3(c), B5, B6, B7.1, B8.6, C3.2, D3.2, *annulation*, *marque*, *partie*, *réclamation*, *en course*

désignation de, responsabilités : 88.2(b), 89, J2.2(39)

intention de réclamer : 61.1(b)

et règle 42 : N3

et règle 69 : 60.2(c), 69.1(e)

et son droit de réclamer, appel : 43.1(c), 60.2

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

Comité de réclamation, désignation, composition, devoirs, droits du : 60.3, 63.6, 70.4(c), 85,

88.2(b), 90, F3, G4, N, *annulation, partie intéressée, réclamation*  
recommandations pour : M  
et appels : 70, 71  
et règle 42 : P  
et décisions (Voir décisions)  
et demandes pour confirmation, correction des décisions : 70.2, F1, F2.3  
et réouverture d'instruction : 66  
et règle 69 : 60.2(c), 60.3(c), 69.1  
et classement : A5  
et réparation : A6.2, A10, B5.4(a), C9.2  
procédures, appel de : 70.1  
Communication électronique : D1.2(b)  
Conduite (du bateau) : 42.2(b)(3), 42.3(a)  
Contact : 14, D1.2(a), D2.2(d)(1), E3.1, *se maintenir à l'écart*  
Côté requis : 28.1, 28.2, F2.2(b)  
Cour ou tribunal : 3(c)  
Courir, décision de : 4  
Course, direction d'une : 25-36  
    inscription et qualification : 75-80  
Courses reprogrammées : 30.2, 30.3, 80  
Coûts, réclamation sur la jauge : 64.3(d)  
Culer avec la voile à contre : 20.3, 42.2(d)  
Danger : 1.1, 21, 42.3(f), 47.2  
Décision de courir : 4  
Décisions, appel de : 70.1, F  
Décisions, confirmation, correction de : 70.2, F1  
Décisions, informer de : 65.1, 65.2  
Décision, inverser : 71.2  
Décisions, par l'autorité nationale : 71.4  
Décisions par le comité de réclamation : 64, B4.4, C6.6, C8.4, D2.4(b), D3.1(c), E5.8, *partie intéressée*  
Décisions des umpires : C6.5, C8.4, D2.2(a)(b), D2.3  
Définitions, pas de modifications : 86.1  
    complémentaires : B1, C2  
Départ de la plage : B1.1, B3.2(c)  
Départ  
    *prendre le départ* : 18.1(a), 19.2, 20.1, 28.1, 28.2, 30.1, 31.1, A4.1, B1, B3.1(e), B6.1, C3.2, E5.8  
avant le : Signaux de course, 27, 76.1, C4, E3.5  
après le signal : 20.1  
n'a pas *pris le départ* : A4.2, A5, A9, B8.5(b), C8.5, A11  
nouveau : 29.2, E3.9 (voir aussi recourir, redonner le départ)  
zone de : Signaux de course, A9, A11, B6.1(a), J2.2(13)(21)(35)  
erreurs de : 20  
ligne de : 20.1, 28.2, 29, 30, B1.1, C4.1, E3.7, *marque, prendre le départ*  
*marque* de : 18.1(a), 19.2, 27.2, 28.2, 31.1, C4.1  
*marque* de départ, s'accrocher à : B3.3(b)  
donner le départ des courses : 26, B3.2, B4.2  
pénalités de : 27.2, 29.2, 30, A4.2  
procédures de, erreur dans : 29.3, 32.1(a)

Déposition : 63.3(a), 63.6, E5.7  
Direction d'une course : 25-36, 85, 89.1, B3.3, E3, N2.3(b)  
Disciplines (course, expression, vitesse) : préambule de B, B4, B5, B6  
Disqualification : 2, 69.1(b)(2), 80, A11, C5.4, C7.2(f), C8.5, E5.8  
d'une *partie* dans l'instruction d'une *réclamation* : 64.1(a)  
sans instruction : 30.3, 67, B3.3(b), B6.3(c), P2,  
sur la jauge : 64.3(c), 78.2  
et classement : 2, 30.3, 89.3, A4.2, A6, A9, C8.5(b), C10.4(b)  
Domage :  
écarts dans la jauge causés par un : 64.3(a)  
sérieux : 44.1, 60.3(a)(1), ~~60.4~~, 63.5  
et informer le réclamé : 61.1(a)(3)  
et bateau prioritaire : 14(b)  
et règle 14 : C6.2(a), C6.6(c), D2, D3.1(c)(2)  
et règle du chapitre 2 : 62.1(b)  
par un membre de l'équipe : D1.2(c)  
financiers : 68  
Eau navigable : 18.1(a), 19.2, *marque*  
Echoué : 21, 42.3(g), E4.2(b)(1), E5.5(a)  
Ecrit (par),  
décision d'appel : 71.4  
allégation de mauvaise conduite : 69.1(a)  
problèmes de jauge : 43.1(c), 64.3(c), 78.3  
*réclamation*, décisions de *réclamation* : 61.2, 65.2  
demande de réparation : 62.2, B7.3  
modifications des instructions de course : 89.2(a)(c)  
Egalité, classement : (Voir classement)  
Emblème de la classe : 77, B2.4(a)(b), E6(a)(d), E6(e)(1), G1.1(a), G1.3, G1.3(a)(b), G2  
Empannage, empanner : 17.2, 18.4, 31.2, 42.2(e), 42.3(b), 44.2, 50.2, B3.1(a), C2.4, D1.1(a)  
Place pour empanner : 18  
*En course* : Introduction, 4, préambule du chapitre 2, 22.1, 31.1, préambule du chapitre 4, 44.1,  
61.1(a), 64.3(c), 78.2, C2.9, C4.1, C7.2(b), D2.1(b), D3.2, D5.1, E3.1, E3.2, E3.3,  
E4.2(a)(b), E4.5, *obstacle*  
pas *en course* : préambule du chapitre 2, 22.1, 62.1(b), 64.1(c), C2.9, E3.3, E4.2(b)(2),  
E5.5(a)(f)  
décision de rester *en course* : 4  
*En route libre devant* et *en route libre derrière* : 12, 17.1, 17.2, 18.2(b)(c), 18.5, B1.2, B4.1(c),  
C2.3, C2.6, D1.1(b)  
Energie manuelle : 52  
*Engagement*, *engagé* : 11, 17.1, 18.2(a)(b)(c)(e), 18.3(b), 18.4, 18.5, B1.2, C2.6, *en route libre*  
*derrière*, *se maintenir à l'écart, sous le vent et au vent*  
rompu : 18.2(b)  
doute raisonnable : 18.2(e)  
non *engagé* : 12, 18.2(c)  
Epreuve internationale : 86.2, 89.2(b), J1.2(4), J2.2(6)  
Equipage : 29.1, 30, 41(b), 41(c), 42.1, 42.3(b)(c)(g), 47.2, 49, B3.3(a), *finir, prendre le départ*  
et mouvement du corps: (voir propulsion)  
Equipement : 1.2, 42.3(g), 43, 47.1, 78.3, H, *en route libre derrière* et *en route libre devant, finir,*  
*prendre le départ*  
défectueux, réparation, remplacement : B4.4, D5.3, E4.5(c), N2.2(b)

limitations :47  
pour augmenter le poids : 43.1(a)(b)(c), H1, H3  
règles d'équipement des bateaux : J1.1(3), J2.1(2)  
de sauvetage, gilet de sauvetage, flottabilité personnelle : signaux de course, 1.2, 27.1, 40.1, E1.4, J2.2(13)  
Equité : 32.1(e), 63.7, 64.2, N2.1  
Erreur  
par le comité de course, le comité de réclamation : 29.2, 32.1(a), 62.1(a), 66  
Eviter le contact : 14, 18.3(a), 19.1, 21, E2, *se maintenir à l'écart, obstacle*  
Exclusion d'un bateau ou d'un concurrent : 69.1(b)(2), 76, C6.6(c)  
d'un témoin dans une instruction : 63.3(a)  
Exonération : 64.1(b), C8.1(b)  
Expression, compétition d' : préambule de B, B4.1  
Extérieur (bateau à l'extérieur) : 18, 18.2(a)(b)(c)(e)  
Faits  
supposés : F2.3  
inadéquats, insuffisants : D2.3(b), F5  
informer les *parties* : 65.1  
nouveaux : F5  
nouveau et significatif : 66  
établis : 63.6, 65.1, 70.1, 71.3, C6.6(a), D2.4(b), E5.7  
dans la décision d'appel : 71.3  
dans les réclamations de jauge : 64.3(b)  
dans une réparation : 64.2  
Fédération internationale de voile : Voir ISAF  
Filières : 43.2, 49.2  
*Finir* : Signaux de course, 28.1, 31.1, 31.2, 32.1, 35, 44.2, 44.3(a), 61.3, 89.3(a), A3, A4.1, A4.2, A5, A6.1, A9, A11, D1.1(d), D3.1(a), D3.2, *route normale, en course*  
Flottabilité personnelle (gilet de sauvetage) : Signaux de course, 1.2, 27.1, 40.1, E1.4, J2.2(13)  
Flottabilité positive : 43.1(b)  
Freestyle : préambule de B  
Frottement superficiel : 53  
Gêner, gênant : 22.1, 22.2, C2.9, C2.10, C9.2, D1.1, D2.4(c)  
Godiller : 42.2(d), *place*  
Grand-voile : 50.1, E6, G1.1, *sous le vent et au vent*  
Gréement (courant et dormant) : 52  
Harnais de rappel : 40.2, 43.1(b)  
Harnais de trapèze : 40.2, 43.1(b)  
Héler  
pour la *place* : 19.1, 19.2, C2.7(a)  
pour réclamer : 61.1(a), E5.2  
hors de portée radio : E4.8  
venir à portée de voix : Signaux de course  
et signaux de bras : C2.7  
et temps de répondre : 19.1  
par un observateur : E3.1  
par ou pour les umpires : D2.2(a), D2.2(b)(2), D2.2(d)  
par le comité de réclamation : P1  
par le comité de course : B3.3, E3.8, E3.9  
et trop éloigné : 61.1(a)

Heures d'arrivée, ajustement dans une réparation : 64.2

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

Informes

un concurrent disqualifié selon la règle 42 : 67

un concurrent d'une instruction selon la règle 69 : 69.1(a)

les autorités nationales : 69.3

l'autre bateau d'une réclamation : 61.1(a), 61.1(a)(3)

les parties dans une instruction : 65.1, F4

le comité de réclamation : C8.4

le réclamé : 61.1, E5.2

le comité de course : 44.3(a), B7.1(a), E5.3

les arbitres sur l'eau : C6.4(b)

Infraction à, enfreindre une règle : Sportivité et règles, 5, préambule du chapitre 2, 43.1(c), 60.3(a)(2), 64.1(c), 71.3, B6.3(d), C8.4, C10.4(b), P2, *réclamation* (voir aussi obtenir un avantage, abandonner)

manquer à effectuer une pénalité : D2.2(a), D2.2(d)(1)

pas d'avantage obtenu par : C6.6(b)

pénalité de départ : 30.2, 30.3

à l'encontre d'un bateau dans un autre match : C10.4(b)

et courses recourues ou dont le départ est redonné : 36

à la règle 42, pénalités immédiates : 67, N

à la règle 14 : voir règle 14

à une règle du chapitre 2 : 44, 60.1(a), 62.1(b), E4.4

à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 : 63.3(a), E5.1, E5.7

Inscription et qualification : 75-80, B2.2, J1.2(5)(6)

Instruction : 60.3, 61.1(c), 61.2, 63, 71.3, B7.4, D2.3(b), F5, J2.2(30), N1.4, N2.1, *partie nouvelle* : 71.2

pas droit à instruction : 5, D2.2, D2.3(a)

pénalité sans instruction : 30.2, 30.3, 63.1, 67, A5, B3.3(b), B6.3(c), J2.2(28), P2

réouverture : 63.3(b), 66, 71.2, E5.10, F5

droit d'être présent : 63.3, E5.6

et règle 42 : 67

et règle 69 : 69

temps limite : J2.2(31)

par une autorité nationale : 69.2(a)

exigences pour : 63.1

Instructions de course : Introduction, préambule du chapitre 2, 25, 26, 27.1, 43.1, 44.1, 44.3(c), 49.2, 61.3, 63.7, 67, 70.4, 86.1, 86.2, 89.2, 89.3, A1, A2, A4, B2.3(b), B3.1(d), B3.2, B4.3(b), B8.1, B8.6, C3.1, C10.5, D2.1(c), D2.2, D2.3, E1.2, E3.3, préambule de F, F2.2(c), G1.1(b), G3, préambule de H, J, préambule de N, N1.4(b), N1.6, préambule de P, *marque, obstacle, règle*

modifications aux prescriptions : 87

modifications : 25, 88.2(c), M2.3 89.2(c), N2.3(a)

modifications aux règles : Introduction, préambule du chapitre 2, 86.1(b)

guide pour les : L

Intérieur

bateau à l'intérieur : 18, 18.2(a)(c), 18.4

*engagement* à l'intérieur : 18.2(b), 18.3(b), 18.4, 18.5, C2.6

Interprétation

de règles de jauge : 64.3(b)

de *règles*, demande pour : 64.3(b), 70.3, F1, F2.3  
de *règles*, Livre des cas 2005-2008 : Introduction  
ISAF : Introduction, 69.2, 70.4(c), 75.1(a)(c), 75.2, 76.1, 76.2, 79, 86.1(a), 86.2, 88.1(a)(b)(f),  
88.2(b), B2.2, E6(a), G1.1(b)(c), G5, J1.2(3), J2.2(1)(2), N1.1  
comité exécutif : 69.3  
Codes, règlements : Introduction, 5, 69.2(b)(c), 69.3, 76.1, 79, 86.1, 88.2(b), 90(b),  
J1.2(2)(a), J2.2(1), J2.2(2), *règle* (voir aussi code de publicité, code antidopage,  
code d'admissibilité, code de classification des coureurs)

#### Jauge

*réclamations* sur, décisions : 64.3, 65.3, 78.3  
*règle*, doute sur : 64.3(b)

*Jaugeur* : 43.1(c), 78.3

Jeu loyal : 2

Juge international : 70.4(c), N1.2, N1.4(a)(b), N1.5, N3.2

Jury (voir jury international)

Jury international : 88.2(b), 90(b), J2.2(33), N

Lest mobile : 51

Lettres de nationalité dans les voiles : G1.1

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

Ligne de départ : 20.1, 28.2, 29, 30, B1.1, C4.1, E3.7, *marque*, *prendre le départ*

prolongements de : 20.1, 29.1, 30.1, C3.2, *marque*

côté parcours de la : 29.1, 29.2, 30.1, A11, B3.3, C3.2(a), C4.2

Ligne de mouillage d'une *marque* : 18.1(a), 19.2

Livre des décisions pour le Match Racing 2005-2008 : Introduction

Livre des décisions pour la course par équipes 2005-2008 : Introduction

Livre des cas 2005-2008 : Introduction

Longueurs de coque, à moins de deux: 17.1, 17.2, C7.3(b), D1.1(a), *obstacle*, *zone des deux*  
*longueurs* (voir aussi *obstacle*, *zone des deux longueurs*)

deux longueurs de coque : 17.1, 17.2

Louvoyage au vent : 17.2, 18.1(b), 42.3(c), D1.1(a)

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

Marathon (course) : préambule de B

*Marque* d'arrivée : Signaux de course, 31.1, 31.2, J2.5(1), *en course*

*Marque* : 18, 18.1, 18.1(b), 18.2(a)(d), 18.3, 18.4, 19.2, 27.2, 28, 30.2, 31.1, 32.2, 33, C2.1, C2.6,  
C4.1, C7.2(c), E3.7, *finir*, *zone des deux longueurs*, *en course*, *prendre le départ*  
(voir aussi *marque* d'arrivée, *marque* de départ)

porte : 32.2(c)

de départ : 18.1(a), 19.2, 27.2, 28.2, 31.1, C4.1

et pénalité : 31.2, C7.3(b)

toucher une : 31, 44.4(a)

s'accrocher à : B3.3(b)

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

déplacer : 27.2

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

d'arrivée : Signaux de course, 31.1, 31.2, J2.1(5), *en course*

Mauvaise conduite (notoire) : 69, P2.3

Méthodes et substances interdites : 5

Mettre au sec : 45, J2.2(26)

Modification aux règles : (Voir *règles*)  
Modifications aux instructions de course : (Voir instructions de course)  
Modifier sa route : (voir route)  
Modifier une section du parcours : 33  
Mouiller, mouillage : 21, 45  
Nager : 47.2  
Navigation en bon marin : 42.1, *place*  
Navigation loyale : 2  
Observateur(s) : 67, B6.4(a), E1.3(a), E3.1, E3.3, P1  
*Obstacle* : 18, 18.1, 18.1(b), 18.2(a), 18.4, 18.5, 19.1, E1.3(b), E4.8, J2.2(18)  
continu : 18.5  
Occasion (première occasion raisonnable) : 44.3(a), 61.1(a), 61.1(a)(1), D5.1  
Offshore Racing Council (ORC) : 76.2  
Organisation de course : 85, 90  
Outrigger : 50.3  
Parcours  
    effectuer le : 28, 35  
    fil représentant le sillage (effectuer le parcours) : 28.1  
    modification par le comité de course : Signaux de course, 32, 33, E3.10  
    indiquer le : 27.1  
Parer : 18.3, 19.2  
*Partie* dans une instruction : 60.3(a)(2), 63.2, 63.3(a)(b), 63.4, 63.6, 64.1(a), 64.3(d), 65.1, 65.2, 66,  
    70.1, 71.3, 71.4, C9.1, F2.2(e), N1.4(b)  
*Partie intéressée* : 60.2(a), 60.3(a), 63.4, 71.1, E1.3(a), N3.3  
Pavillon incorrect : C8.2  
Pavillons (Voir Signaux de course, signaux de départ)  
Pavillon de classe : Signaux de course, 26, B3.2(b), J2.1(6)  
Pavillon Noir, règle : Signaux de course, 26, 30.3  
Pavillon rouge (réclamation) : 61.1(a), C5.3, C6.1, C6.4, C6.1(b), C6.4(b)  
    pas requis : 61.1(a)(2), 62.2  
Pénalité(s) : Sportivité et règles, 2, 3(b), 30, 31.2, 44, 64.1, 69.1(b)(2), B4.4, B6.3, C3.1, C5, C6.6,  
    C7.2, C8, D2.1, D2.2(d), D3.1(b)(c), E3.6, E5.8, G4, P2, *finir*, (voir aussi  
    pénalité en points, pénalité de départ)  
    annulée : C2.1, C7.2(d)(e)  
    informer, faire un rapport : 65.1, 69.1(c), 69.2(c), 69.3  
    immédiates, pour infraction à la règle 42 : P  
    limitations sur : 44.4, C7.3  
    pas de pénalité : préambule du chapitre 2, 14(b), 36, 64.3(a), C5.1, C6.6(b)(3), D1.2(a),  
    D2.2(b)(1)  
    effectuer et terminer : Sportivité et règles, C2.1, C2.2, C2.8, C2.10, C7.2, C7.4, D3.2(a)  
    et jauge : 64.3(a)(c), 65.3  
    et *partie* dans une instruction : 71.3  
    et course retardée, annulée : 30.2, 30.3, B3.3(b), P3  
    de 20% au départ : Signaux de course, 30.2, 36, 63.1, A4.2, A5, A11  
    tours de : 20.2, 22.2, 31.2, 44.1, 44.2, B2.1(c), C7.2(a), D2.1(b), D2.2(c)(d), E4.4, E5.8  
    sans instruction : 30.2, 30.3, 63.1, 67, A5, P2  
Personne responsable : 46, 78.1, 78.2 (voir aussi propriétaire du bateau)  
Pesée des vêtements et de l'équipement : 43.1, B2.1, F2.2(b), H  
*Place* : 14, 15, 16, 18, 18.2(a)(b)(c)(e), 18.3(b), 18.5, *obstacle*  
    héler pour de la : 19.1

pas droit à : 18.2(b)(c), 18.5  
pour virer de bord ou empanner : 18, 19, C2.7  
Plus près (route au plus près) : 13, 18.3(a), 19.1, 42.3(d), C2.4, C7.2(a)(1), C7.3(a)  
Pomper : 42.2(a), P  
Position normale : B3.1(e), C2.1, *en route libre derrière et en route libre devant, finir*  
Prescriptions : Introduction, 68, 70.4(a), 86.1(a), 87, 89.2(b), J1.2(4), J2.2(5)(6), préambules de F-  
H, N, *règle*  
modifications : Introduction, 87  
Prioritaire (bateau) : préambule de la section A du chapitre 2, 14, 16.1, 18.2(a), 18.4, B4.1  
et éviter le contact : 14  
Prix : A7, C11.3(c), J1.2(14)  
Procédures de révision : 3(b)  
Propriétaire de bateau : 2, 3, 69.1(c), 69.2(c), 78.1, G1.1(c), J1.2(6)  
Propulsion : 42, B2.1(a), E4.3  
et pénalité sans instruction : 67, P2  
Publicité (code), article 20 du règlement ISAF : Introduction, 76.1, 79, 86.1(a), J1.2(2), J2.2(1),  
*Règle*  
Qualification pour courir : 70.4(a), chapitre 6, 75-80, B2.2, J1.2(5)(6)  
Radios : E4.5(c), J2.2(26)  
Raisonnement possible : 14, 61.1(b), 61.1(c), C2.9, C7.2(1), C7.3(c), C7.4(b), P1  
Rappel : Signaux de course, 26, *en course*  
Rappel général : 29.3, 30.3, B3.3(a), E3.9, J2.2(22), P3, *en course*  
Rappel individuel : 29.1, E3.8, J2.2(22)  
Recevabilité et non recevabilité d'une *réclamation* : 60.2(a), 60.3(a), 63.5, 71.2, C6.4(b)  
Réclamant, réclamé : 61.1, 61.2, E5.2, *partie* (voir aussi *partie* dans une instruction)  
*Réclamation* : 60, 61, 63.3(a)(b), 63.7, 64.1(a), 70.3, B7.1(a)(b), B7.4, D2.1, N2.1, N3.2, P1, P2  
temps limite (voir temps limite)  
annulation de : P3  
recevabilité, non recevabilité : 60.2(a), 60.3(a), 63.5, 71.2, C6.4(b), E5.4  
exigences, contenus : 61  
sur la jauge : 43.1(c), 64.3, 65.3, 78.3  
retrait : 63.1  
non écrite : C6.4(b)  
entre des bateaux dans des courses différentes : 63.8  
par le comité de course ou de réclamation : préambule chapitre 2, 43.1(c), 60.2(a), 60.3(a),  
61.1(b)(c), 61.3, 78.3, P1  
*Réclamations*, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels : 60-71  
Réclamer  
informer le réclamé : 61.1, E5.2  
intention de : D2  
droit de : 60, C6.1  
pas le droit de, pas de motif pour : 5, préambule chapitre 2, 60.1(a), 60.2(a), C6.2, D2.4  
Recommandations pour les comités de course : M  
Recourir, redonner le départ : 30.2, 30.3, 36, C6.6(b)(2), D5.2, J2.2(36), *annulation*  
Redresser : B1.2, E4.5(b)  
Réduire le parcours : Signaux de course, 32, 33, E3.10, J2.2(25)  
Réglage : 42.1, 50.1, 51  
*Règle* : Sportivité et règles, 3, 36, 64.1, 65.1, 68, 69.2(a), 70.1, 71.3, 78.2, 85, 89.1, F1, F2.3,  
J1.1(1), J1.2(6), J2.1(1)(9), *réclamation, règle*  
règle 42, pénalités immédiates pour infraction : N

règle 14, infraction : C6.2, C6.6(c), D2.1(b), D2.2(d)(4), D2.3(a), D2.4(a), D3.1(c)(2)  
*règle*, interprétation, demande de : 70.3, F1, F2.3  
*règle* non citée dans une réclamation : 64.1(a)  
*règles*, acceptation des: 3  
*règles*, infraction (voir infraction)  
*règles*, modifications aux, révision : Introduction, 86, préambules de B-C-D-E-F, G5  
*règles*, en contradiction avec : Introduction, préambule section C du chapitre 2, 63.7  
*règles*, proposition pour expérimentation : 86.3  
*règles*, pas de modification aux : 86.1(a), préambule de H, préambule de N  
*règles*, compétition de planche à voile B

Règlement international pour prévenir les abordages en mer : Préambule du chapitre 2, 48, J2.2(3)  
Règles de classe : Introduction, 49.2, 78, 86.1(c), *règle*  
modifications aux : J1.2(9), J2.2(7)  
vêtements et équipement : 43.1(b)  
*réclamations* sur la jauge : 64.3(a)

Règles de course par équipes : D  
Règles de course pour bateaux radiocommandés : E  
Règles de compétition pour les planches à voile : B  
Règles du match racing : C  
Règles d'Équipement pour les bateaux : J1.1(3), J2.1(2)  
Règles gouvernementales de priorité : préambule du chapitre 2, 48, J2.2(3)  
Remplacement (de coureurs, bateaux, voiles, équipement) : N2.2(b)  
Réparation : 60, 62, 63, 64.2, 65.1, 71.2, A6.2, A10, B5.4(a), B7, C6.3, C6.4, C9, D2.4(c), D5,  
E5.5, E5.9, N2.1, N3.2, *partie*  
appel : 71.2, F2.2(a)  
pas de réparation : B5.2(c), B8.6(f), C9.1, D1.2(c), D2.4(c)

Réparations : 45, E4.5(c), E5.9  
Représentant : 61.2(d), 63.3(a), J1.2(6)  
Responsabilité personnelle : 1.2, 4, E1.4  
*Retarder, retardé* : Signaux de course, 27.3, 30.2, 30.3, C3.2 (b)(c), J2.2(36), P3, *en course*

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

Retour par les extrémités (*règle du*) : Signaux de course, 20, 30.1, *prendre le départ*

*Round robin (séries)* : C10.4, C11

Roulis : 42.2(b), 42.3(a)(b)  
Route : *finir, se maintenir à l'écart, obstacle, route normale*  
modifier sa : 16, 18.2(d), 19.1, 22.2, C2.11, D1.1(e), *se maintenir à l'écart, obstacle*

Route normale : 17.1, 17.2, 18.1(b), 18.4, C2.2, C2.10, D1.1(a)

Saccader : 42.2(c)

*Schéma d'un incident* : 65.2, F2.2(b)

*Se maintenir à l'écart* : Préambule de la section A du chapitre 2, 10-17.1, 18.2(a)(b)(c), 18.5, 20,  
B3.1(a), B4.1(a)(b)(c)(d), B6.1(b), B7.2, C2.4, C2.6, C2.8, D1.1(b), *obstacle*  
se maintenir à l'écart : 62.1(b), B4.4, B6.1(d), E5.5(a)

Secrétariat de course, dépôt de *réclamations* au : 61.3, 63.1  
Sécurité : 1, 19.1, 32.1(e), 48, 49.2, J2.2(13)  
Séries éliminatoires : B5, C10.5, C11.2, C11.3(b)  
Signaux : Signaux de course, 16.2, 18.2(d), 20.1, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 40.1, 45, 47.1, 48,

89.2(c), A3, A11, B3.2(b), B3.3, B4.2, B5.3, B5.4, B5.5, B6.2, C3, C4.1, C4.2, C5, C6.4, C6.5, C7.2(f), C7.4, C8.2, C8.5, D2.2, D2.3, E1.2, E3.5, E3.9, E4.5, J2.2(3)(13)(15)(22)(24), P1, P3, *route normale, en course, règle, prendre le départ*  
signaux de course : Signaux de course, 25, 26, C3, E1.2, E3.5, *règle*  
Signaux, absence de signal sonore : 26, B3.2(b)  
Signaux de bras : C2.7  
Signaux de nuit : J2.2(3)  
Signaux à la voix : E3.5, E3.6  
Signaux visuels et sonores : Signaux de course, 25  
Signaux de parcours : signaux de course, B3.2  
Signaux de brume et feux : 48  
Slalom (course en) : préambule de B  
*Sous le vent* et *Au vent* : 11, 17.1, 17.2, D1.1(a), *Se maintenir à l'écart, Bord, Tribord ou Bâbord*  
*Sous le vent*, bateau : 11, 17.2, D1.1(a), *se maintenir à l'écart, sous le vent et au vent*  
Spinnaker, tangon de spinnaker : 50.1, 50.2, 50.3(c), 50.4, G1.1  
Sportivité : Sportivité et règles, 2, 69.1(a), 69.2(a), 86.1(a), C8.3(c), D2.2(d)(3)  
Stabilité : 51  
Suspension d'admissibilité : 69.2, 69.3, N2.2(a)  
Surfing : 42.3(c)  
Système de handicap, de rating : A3, A7, J1.1(4), J2.1(8), *règle*  
Système de points avec bonus : 89.3, A4, A4.1  
Système de points a minima : 89.3(a), A4, A4.1, B8.3(a), J1.2(13)  
Tableau d'affichage : 86.2, 89.2(c), B4.3(b), B5.3, B6.3(a), B6.3(b), B8.6(b), J2.2(11)  
Tangon de foc : 50.2, 50.3(c)  
Témoignage  
    et réparation : 64.2  
    lors d'instructions : 63.5 (voir aussi faits)  
Témoin : 63.3(a), 63.4, 63.6  
Temps limite  
    appels : F2.1  
    prolonger le : 61.3, 62.2  
    pour *finir* : 32.1(c), 35, 89.3, J2.1(7), J2.2(19)  
    de dépôt de *réclamation* : 44.3(a), 61.1(a)(b), 61.3, E5.3, J2.2(31), N1.4(b)  
    informations sur la décision d'une *réclamation* : 65.2  
    de course : 32.1(c), 35  
    réouverture d'une instruction : 66, E5.10, F2.1  
    pour demander réparation : 62.2, C6.3, E5.5(b)  
Temps (météo) : 1.2, 32.1(b), E3.10  
Temps pour répondre : 19.1  
Toucher, s'accrocher à une *marque* : 31, 44.4(a), B3.3(b)  
Tour : (Voir pénalités)  
*Tribord amures* (bateau): 10, 16.2, B4.1(a)  
Tribunal ou cour : 3(c)  
Umpire : Introduction, 88.2(b), préambule de C, C3.1, C5, C6.4, C6.5, C7.2, C7.3(d), C7.4(b)(c), C8.1(b), C8, C9.2, C9.3, préambule de D, D2.2, D2.3, D2.4  
Vent : 32.1(c), 42.1, 42.2(e), 42.3(c), B2.1(a)  
Vérification (temps et vitesses) : B6.3(a), B6.4  
Vêtements et équipements : 43, H  
Vider l'eau : 45  
Violation, grave : 69.1, 69.2(a), P2.3

Virer de bord (virement de bord) : 13

et propulsion : 42.2(e), 42.3(b)

place pour : 18, 19, C2.7

Vitesse : 42.1, 42.3(b)(e)

Compétition de : préambule de B

Voile

changer, ariser, établir, border : 45, 50, E4.5(c)

publicité, jauge, numéros : 77, B2.4, B4.3, E6, G

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

Zone de course : préambule du chapitre 2, 61.1, E5.2, J2.2(16)

Zone de parcours : B3.1(d), B4.3(b)

*Zone des deux longueurs* : 18.2(b)(c), 18.3, C2.6, D1.1(b)

*Zone des quatre longueurs* : E1.3

## DEFINITIONS

---

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

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

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

**Finir** Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque ou de son équipage ou équipement en position normale coupe la ligne d'arrivée dans le sens de la route depuis la dernière *marque* soit pour la première fois, soit après avoir effectué une pénalité selon la règle 31.2 ou 44.2, soit, selon la règle 28.1, après avoir corrigé une erreur commise sur la ligne d'arrivée.

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

**Se maintenir à l'écart** Un bateau *se maintient à l'écart* d'un autre si cet autre bateau peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et, quand les bateaux sont *engagés* sur le même *bord*, si le bateau *sous le vent* peut modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact avec le bateau *au vent*.

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

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

**Obstacle** Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté et une zone ainsi définie dans les instructions de course sont aussi des *obstacles*. Cependant, un bateau *en course* n'est pas un *obstacle* pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient obligés de s'en *maintenir à l'écart*, de lui donner de la *place* ou, si la règle 21 s'applique, de l'éviter.

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

**Partie** Une *partie* dans une instruction : un réclamant ; un réclamé ; un bateau qui demande réparation; un bateau ou un concurrent qui peut être pénalisé selon la règle 69.1 ; un comité de course ou une autorité organisatrice dans une instruction selon la règle 62.1(a).

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

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

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

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

**Place** L'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin.

- Règle**
- (a) Les règles dans ce livre, y compris les Définitions, les Signaux de course, l'Introduction, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent, mais pas les titres ;
  - (b) l'article 19 du Règlement de l'ISAF, Code d'admissibilité ; l'article 20 du Règlement de l'ISAF, Code de publicité ; et l'article 21 du Règlement de l'ISAF, Code antidopage ;
  - (c) les prescriptions de l'autorité nationale, sauf si elles sont modifiées par les instructions de course conformément à la prescription, si elle existe, de l'autorité nationale à la règle 87 ;
  - (d) les règles de classe (pour un bateau courant avec un système de handicap ou de jauge, les règles de ce système sont des « règles de classe ») ;
  - (d) l'avis de course ;
  - (e) les instructions de course ; et
  - (f) tout autre document régissant l'épreuve.

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

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

**Zone des deux longueurs** L'espace autour d'une *marque* ou d'un *obstacle* sur une distance correspondant à deux longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche.

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