



**REGLES
DE COURSE
A LA
VOILE**

2001-2004



FEDERATION FRANÇAISE DE VOILE

© 2001 International Sailing Federation
Isle de Man
Tous droits réservés
Janvier 2001
© 2001 Fédération Française de Voile

TABLE DES MATIERES

Signaux de course	
Introduction	6
Principe de base	7
Chapitre 1. Règles fondamentales	
1. Sécurité	9
2. Navigation loyale	9
3. Acceptation des règles	9
4. Décision de courir	9
5. Dopage	10
Chapitre 2. Quand les bateaux se rencontrent	
Section A – Priorité	
10. Sur des bords opposés	11
11. Sur le même bord, engagés	11
12. Sur le même bord, non engagés	11
13. Pendant le virement de bord	11
Section B – Limitations générales	
14. Eviter le contact	12
15. Acquérir une priorité	12
16. Modifier sa route	12
17. Sur le même bord ; route normale	12
Section C – Aux marques et obstacles	
18. Contourner et passer des marques et obstacles ...	13
19. Place pour virer de bord à un obstacle	15
Section D – Autres règles	
20. Erreurs de départ ; rotations de pénalité ; culer ...	16
21. Chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance ..	16
22. Gêner un autre voilier	16
Chapitre 3. Direction d'une course	
25. Instructions de course et signaux	17
26. Départ des courses	17
27. Autres actions du comité de course avant le signal de départ	17
28. Effectuer le parcours	18
29. Départ ; rappels	18
30. Pénalités de départ	19
31. Abordage d'une marque	20
32. Réduire ou annuler après le départ	21

33. Changement de position de la prochaine marque .	21
34. Marque manquante	21
35. Temps limite et classement	22
36. Courses dont le départ doit être redonné, ou à recourir	22
Chapitre 4. Autres obligations en course	
40. Flottabilité personnelle	23
41. Aide extérieure	23
42. Propulsion	23
43. Vêtements et équipement du concurrent	24
44. Pénalités pour infraction aux règles du chapitre 2 .	25
45. Mise au sec ; amarrage ; mouillage	27
46. Personne responsable	27
47. Limitations sur l'équipement et l'équipage	27
48. Signaux de brume et feux	27
49. Position de l'équipage	27
50. Etablir et border les voiles	28
51. Lest mobile	29
52. Energie manuelle	29
53. Frottement superficiel	29
54. Etais et amures des voiles d'avant	29
Chapitre 5. Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels	
Section A – Réclamations et réparations	
60. Droit de réclamer et de demander réparation	30
61. Exigences pour réclamer	31
62. Réparation	32
Section B – Instructions et décisions	
63. Instructions	33
64. Décisions	35
65. Informer les parties et les autres	36
66. Réouverture d'une instruction	37
67. Règle 42 et nécessité de l'instruction	37
68. Dommages	37
Section C – Mauvaise conduite notoire	
69. Allégations de mauvaise conduite notoire	38
Section D – Appels	
70. Droit d'appel et demandes d'interprétations	40
71. Décisions des appels	41

Chapitre 6. Inscription et qualification	
75. S'inscrire à une course	42
76. Exclusion de bateaux ou de concurrents	42
77. Identification sur les voiles	42
78. Conformité aux règles de classe ; certificats	43
79. Publicité	43
80. Courses reprogrammées	43
Chapitre 7. Organisation de la course	
85. Règles en vigueur	44
86. Modifications des règles	44
87. Autorité organisatrice ; avis de course ; désignation du corps arbitral	45
88. Comité de course ; instructions de course ; classe- ment	46
89. Comité de réclamation	47
Annexes, Section I	
A. Classement	48
B. Règles de course pour les planches à voile	53
C. Règles du match racing	56
D. Règles de course par équipes	69
E. Règles de course pour les bateaux radiocommandés . .	76
F. Procédures d'appel	85
G. Identification sur les voiles	88
H. Pesée des vêtements et de l'équipement	93
J. Avis de course et instructions de course	94
K. Guide pour les instructions de course	99
L. Recommandations aux comités de réclamation	123
M. Jurys internationaux	129
N. Pénalités immédiates pour infraction à la règle 42 . . .	132
Annexes, Section II	
1. Code de publicité ISAF	134
2. Code d'admissibilité ISAF	143
3. Code anti-dopage de l'ISAF	147
Formulaire de réclamation	160
Index	162
Définitions	

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 partie contient des annexes qui apportent des détails aux règles, les règles qui ne s'appliquent qu'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 1^{er} avril 2001. A l'exception des annexes 1, 2 et 3, les modifications aux règles de course sont permises selon les articles 11.2 et 11.3 du règlement de l'ISAF. Aucun changement n'est envisagé avant 2005, mais les modifications considérées comme urgentes avant cette date seront annoncées par l'intermédiaire des autorités nationales et diffusées sur le site de l'ISAF (www.sailing.org).

Codes de l'ISAF Les nouvelles annexes 1, 2 et 3 reprennent le Code de publicité de l'ISAF, le Code d'admissibilité de l'ISAF et le Code anti-dopage de l'ISAF, qui remplacent les anciennes annexes G, K et L. Ces codes sont des règlements de l'ISAF et sont aussi des règles de course. Pour de plus amples informations, voir le préambule des annexes, section II.

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***). Les autres mots et termes sont utilisés dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant. « Comité de course » inclut toute personne ou comité qui assure une fonction de comité de course. « Règles de Classe » inclut les règles de handicap et les systèmes de rating.

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 ou par un nombre. Une référence à une règle d'une annexe identifiée par une lettre comportera la lettre de l'annexe et le numéro de la règle (par exemple, « règle A1 »). Il n'existe pas d'annexe I. Une référence à l'annexe 1, 2 ou 3 comportera le numéro de l'annexe et le numéro de l'article ; par exemple, « Annexe 1, article 20.1 ».

Modifications des 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 par la règle 86.

PRINCIPE DE BASE

SPORTIVITE ET REGLES

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de *règles* dont on s'attend à ce qu'ils les suivent et les respectent. Un principe fondamental de sportivité est que les concurrents qui enfreignent une *règle* effectueront rapidement une pénalité ou abandonneront.

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 accepte :

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

Un concurrent ne doit pas prendre de substance interdite, ni utiliser de méthode interdite par le Code anti-dopage du Mouvement Olympique ou l'Agence Mondiale Anti-dopage et doit respecter l'annexe 3 (article 19 du règlement de l'ISAF, Code anti-dopage de l'ISAF). Une infraction alléguée ou avérée à cette règle doit être traitée selon l'article 19. 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 la règle 22.1. Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer ou les règles gouvernementales de priorité s'appliquent entre un bateau qui navigue sous les présentes règles et un navire qui ne le fait pas, et remplacent les présentes règles si les instructions de course le prescrivent.*

Section A — Priorité

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

Lorsque 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

Lorsque 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 doit se maintenir à l'écart.

Section B — Limitations générales

14 EVITER LE CONTACT

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau dans la mesure du 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 sauf si le contact cause un dommage.

15 ACQUERIR UNE PRIORITE

Lorsqu'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 Lorsqu'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, des bateaux sur des *bords* opposés se croisent ou sont sur le point de le faire, et que le bateau *bâbord amures* *se maintient à l'écart* du bateau *tribord amures*, le bateau *tribord amures* ne doit pas modifier sa route si en conséquence 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, pendant 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 lorsque l'un ou l'autre fait partie de la manœuvre normale.*

18.1 Quand cette règle s'applique

La règle 18 s'applique lorsque 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) entre des bateaux sur des *bords* opposés, soit lors d'un louvoyage au vent ou lorsque la *route normale* pour l'un d'entre eux ou 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

Lorsque 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 atteigne 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 ENGAGÉS À L'ENTRÉE DE LA ZONE

Si un bateau est *en route libre devant* au moment où il 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) cesse de s'appliquer.

(d) MODIFIER SA ROUTE POUR CONTOURNER
OU PASSER

Quand 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 À 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* lorsqu'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* à l'intérieur, auquel cas la règle 15 ne s'applique pas.

18.4 Empanner

Lorsqu'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** Lorsque la sécurité exige d'un bateau au plus près qu'il fasse un changement de route important pour éviter un *obstacle*, et qu'il a l'intention de virer de bord mais ne peut pas virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord*, il doit hélé pour demander la *place* de le faire. Avant de virer de bord, il doit donner au bateau hélé le temps de répondre. Le bateau hélé doit soit

- (a) virer de bord aussitôt que possible, auquel cas le bateau qui a hélé doit également virer de bord dès que possible, ou
- (b) répondre 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 règles

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

20 ERREURS DE DEPART ; ROTATIONS DE PENALITE ; CULER

Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements après son signal de départ pour satisfaire à la règle 29.1 ou 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. Un bateau effectuant une rotation de pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même. 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 lorsque sa tête de mât est dans l'eau.

22 GENER UN AUTRE VOILIER

- 22.1 Dans la mesure du 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 délibérément gêner un bateau qui accomplit des rotation de pénalité dans le but de le retarder.

CHAPITRE 3 — DIRECTION D'UNE COURSE

25 INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

Les instructions de course doivent être mises 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.

26 DEPART DES COURSES

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

<i>Signal</i>	<i>Pavillon et signal sonore</i>	<i>Minutes avant le signal de départ</i>
Avertissement	Pavillon de classe ; 1 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 faire un signal ou indiquer autrement 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, signaler qu'un parcours réduit défini sera utilisé (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores), 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 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. Après avoir *fini*, un bateau n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée. Il peut corriger toute erreur pour respecter cette règle, pourvu qu'il n'ait pas déjà *fini*.
- 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 DEPART ; RAPPELS

29.1 Du côté parcours au moment du départ

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, il doit entièrement revenir du côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

29.2 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, celui-ci doit satisfaire à la règle 29.1 ou 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.

29.3 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 les extrémités

Si le pavillon I a été envoyé avant, avec ou en tant que signal préparatoire d'un bateau, et qu'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 au cours de la minute précédant son signal de départ, le bateau doit revenir du côté pré-départ de la ligne en contournant l'une ou l'autre de ses extrémités avant de *prendre le départ*.

30.2 Règle de pénalité de 20 %

Si le pavillon Z a été envoyé avant, avec, ou en tant que signal préparatoire d'un bateau, aucune partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement 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 par 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 avant, avec ou en tant que signal préparatoire d'un bateau, aucune partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement 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 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 de son calcul de points dans la série.

31 ABORDAGE D'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 complet de 360° 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*, il doit abandonner.

32 REDUIRE OU ANNULER APRES LE DEPART

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

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 Après le signal de départ, le comité de course peut raccourcir le parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores) pour que des courses programmées à suivre puissent être courues.

33 CHANGEMENT DE POSITION DE LA PROCHAINE MARQUE

A n'importe quelle *marque* à contourner, le comité de course peut signaler un changement de la direction de la section suivante du parcours en envoyant le pavillon C avec des signaux sonores répétitifs et en affichant le cap compas de cette section avant que l'un des bateaux l'ait commencée. Le comité de course peut modifier la longueur de la section suivante en envoyant le pavillon C avec des signaux sonores répétitifs et un « - » si la section est réduite, ou un « + » si la section est allongée.

34 MARQUE MANQUANTE

Quand 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
- (b) la remplacer par une *marque* d'apparence similaire ou par une bouée ou un navire portant le pavillon M, avec des signaux sonores répétitifs.

35 TEMPS LIMITE ET CLASSEMENT

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 être classés selon 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 DOIT ETRE REDONNE, OU A RECOURIR

Quand on redonne le départ d'une course, 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

Lorsque 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.

41 AIDE EXTERIEURE

Un bateau peut recevoir de l'aide extérieure tel que prévu par la règle 1. Autrement, il ne doit pas recevoir d'aide extérieure sauf s'il a un membre d'équipage malade ou blessé, ou, après une collision, de la part de l'équipage de l'autre bateau.

42 PROPULSION

42.1 Règle de base

Sauf lorsque cela est permis par 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 déplacer 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 de manière répétée de toute voile, soit en bordant et choquant la voile, soit par un mouvement du corps vertical ou perpendiculaire à l'axe du voilier ;

- (b) balancer : roulis répété du bateau, provoqué soit par le mouvement du corps, soit par le réglage des voiles ou de la dérive, qui ne facilite pas la conduite ;
- (c) saccader : mouvement soudain du corps en avant, arrêté brutalement ;
- (d) godiller : mouvement répété de la barre qui n'est pas nécessaire pour la conduite ;
- (e) virements de bord ou empannages répétés sans rapport avec des sautes de vent ou des considérations tactiques.

42.3 Exceptions

- (a) 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.
- (b) Sauf lors d'un louvoyage au vent, lorsque 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.
- (c) Tout moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.
- (d) 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.

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 jugeur chargé de la pesée des vêtements et de l'équipement pense 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 *en course* peut effectuer une pénalité au moment de l'incident. Sa pénalité doit être une pénalité de rotation de 720°, à moins que les instructions de course spécifient l'usage de la pénalité en points ou toute autre pénalité. Cependant, s'il a causé un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, il doit abandonner.

44.2 Pénalité de rotation de 720°

Après s'être largement écarté des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité de rotation de 720° en faisant rapidement deux tours complets de 360° (720°) 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) Lorsqu'un bateau a l'intention d'effectuer une pénalité tel que prévu par 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 par 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, ou pour aider une personne ou un navire en danger, ou pour nager. Une personne quittant le bateau par accident ou pour nager doit être revenue à bord avant que le bateau continue la course.

48 SIGNAUX DE BRUME ET FEUX

Lorsque 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** Lorsque 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 Changement de 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 lorsqu'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. Lorsqu'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 par la règle 50.3(b). 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, lorsque 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) (1) Toute voile peut être bordée sur ou par l'intermédiaire d'une bôme utilisée normalement pour une voile établie, et fixée en permanence au mât sur lequel la têtère de la voile utilisée est fixée.

- (2) 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 tout équipement de cabine gardé 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 lorsque 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 — Réclamations et réparations

60 DROIT DE RECLAMER ET DE DEMANDER REPARATION

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 d'un concurrent d'un autre bateau ou d'une autre *partie intéressée* ni d'une information contenue dans une *réclamation* non recevable ;
- (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 d'un concurrent d'un autre bateau ou d'une autre *partie intéressée*, sauf selon la règle 61.1(c), ni d'une information contenue dans une *réclamation* non recevable sauf selon la règle 60.4 ;
- (b) ouvrir une instruction pour envisager une réparation ; ou
- (c) agir selon la règle 69.1(a).

■ Prescription de la FFV :

Aucun droit ni caution ne peuvent être exigés pour le dépôt d'une réclamation, sauf pour certaines réclamations concernant la jauge [voir prescription FFV à la règle 64.3(d)].

- 60.4** Si un comité de réclamation reçoit un rapport à propos d'un incident qui peut avoir causé des dommages sérieux ou une blessure sérieuse, il peut réclamer contre n'importe quel bateau impliqué.

61 EXIGENCES POUR RECLAMER

61.1 Informer le réclamé

- (a) Un bateau ayant l'intention de réclamer doit toujours informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Lorsque 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 montrer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chacune de ces actions. Cependant, les bateaux d'une longueur de coque inférieure à 6 mètres n'ont pas besoin de montrer le pavillon, et si l'autre bateau est trop éloigné pour être hélé, le bateau réclamant n'a pas besoin de héler mais doit informer l'autre bateau dès que cela est raisonnablement possible. Un bateau tenu de montrer un pavillon doit le faire jusqu'à ce qu'il ne soit plus *en course*.

■ *Prescription de la FFV :*

Pour les épreuves courues en France jusqu'au niveau national, l'utilisation des mots « Je réclame » ou « Réclamation » est tolérée au sens de la règle 61.1(a).

- (b) Un comité de course ou un comité de réclamation ayant l'intention de réclamer contre un bateau selon la règle 60.2(a) ou 60.3(a) doit l'informer dès que cela est raisonnablement possible, sauf lorsque la *réclamation* concerne un incident qu'il voit dans la zone de course, auquel cas le comité doit informer le bateau après la course dans le temps limite déterminé par la règle 61.3.
- (c) Pendant l'instruction d'une *réclamation* recevable ou d'une demande de réparation, si le comité de réclamation décide de réclamer contre un bateau impliqué dans l'incident mais qui n'est pas *partie* dans cette instruction, il doit informer le bateau dès que raisonnablement possible de son intention, puis porter

réclamation contre lui tel que requis par la règle 61.2 et procéder à l'instruction tel que requis par la règle 63.

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 pense avoir été enfreinte ; et
- (d) le nom du représentant du réclamant.

Sous réserve que la *réclamation* écrite identifie l'incident, les autres détails peuvent être corrigés 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 sur 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* par le comité de course ou le 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 de bonnes raisons 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 la place d'arrivée d'un bateau dans une course ou série a été, sans qu'il y ait eu faute de sa part, aggravée de façon significative

- (a) par une action inadéquate ou une omission du comité de course ou du comité de réclamation,
- (b) par 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 son équipage) en respect de la règle 1.1, ou
 - (d) par un bateau à qui une pénalité a été appliquée 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 de bonnes raisons de le faire. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire.

Section B — Instructions et décisions

63 INSTRUCTIONS

63.1 Nécessité d'une instruction

Un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation, sauf tel que prévu par les règles 30.2, 30.3, 67, 69, A5 et N2. 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 autorise un bateau à retirer sa *réclamation* ou sa demande.

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 de bonnes raisons d'en décider

autrement. Aucun témoin, autre qu'un membre du comité de réclamation, ne doit être présent sauf lorsqu'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. Si l'absence de la *partie* était due à un cas de force majeure, 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 pense 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 sont 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 60.4, le comité de réclamation doit également déterminer si une blessure sérieuse ou un dommage sérieux ont résulté de l'incident en question. Sinon, l'instruction doit être close.

63.6 Réception des témoignages et établissement des faits

Le comité de réclamation doit entendre les dépositions des *parties* dans l'instruction et de leurs témoins, et tout autre témoignage 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 Réclamations entre bateaux dans des courses différentes

Une *réclamation* entre des bateaux naviguant dans des courses différentes menées 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) Lorsque 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 une autre pénalité s'applique. Une pénalité doit être infligée, que la *règle* applicable ait été mentionnée ou non dans la *réclamation*.
- (b) Quand, à cause d'une infraction à une *règle*, un bateau a obligé 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

Lorsque 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 témoignages de 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 par les règles de classe ont été causés par une détérioration ou 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 sera 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 FFV :*

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 d'obtenir 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.

■ *Prescription de la FFV :*

Pour les épreuves de niveau international ou autres épreuves ainsi autorisées par la FFV, dans la règle 65.2, remplacer « dans les sept jours après avoir été informée de la décision » par « au plus tard le dernier jour de l'épreuve, soit dans la demi-heure qui suit la communication de la décision ce même jour, soit avant l'heure limite de dépôt des réclamations pour une décision communiquée la veille ou antérieurement ».

Le jury doit fournir la décision par écrit, si possible immédiatement après avoir reçu la demande du concurrent, et au plus tard dans les sept jours.

- 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 REOUVERTURE D'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 témoignage significatif devient disponible dans un délai raisonnable. Il doit rouvrir une instruction lorsque 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 du 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 causés par une infraction à l'une quelconque des *règles* doivent être régies par les prescriptions, si elles existent, de l'autorité nationale.

■ *Prescription de la FFV :* —
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) Lorsqu'un comité de réclamation, soit d'après sa propre observation soit d'après un rapport qu'il a reçu, pense qu'un concurrent peut avoir commis une grave violation à une *règle* ou à la bonne conduite ou 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 sanction en excluant le concurrent, et un bateau selon le cas, d'une course ou du reste des courses de la série, ou de la série entière, ou prendre toute autre action dans les limites de sa juridiction.
- (c) Le comité de réclamation doit rapidement faire un rapport d'une sanction, 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 quitté les lieux et ne peut plus recevoir la notification ou ne se présente pas à l'instruction, le comité de réclamation doit recueillir tout témoignage disponible et, quand 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) ou un rapport alléguant une grave violation d'une *règle* ou de la bonne conduite ou de la sportivité, ou une conduite qui a nui à la bonne réputation du sport, elle peut mener une enquête et, le cas échéant, doit ouvrir une instruction. Elle peut alors prendre, dans les limites de sa juridiction, toute action disciplinaire qu'elle jugera 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'annexe 2, article 21.3.1(a).
- (b) L'autorité nationale d'un concurrent doit aussi suspendre l'admissibilité ISAF d'un concurrent conformément à l'annexe 2, article 21.3.1(a).
- (c) L'autorité nationale doit rapidement faire un rapport de toute suspension d'admissibilité suivant la règle 69.2(a) à l'ISAF et aux autorités nationales de la personne ou du propriétaire du bateau suspendu s'il n'est pas membre de l'autorité nationale suspensive.

69.3 Action de l'ISAF

A réception du rapport requis par les règles 69.2(c) et annexe 2, article 21.4.1, 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 par l'annexe 2, article 21.3.1(a) si l'autorité nationale du concurrent ne le fait pas.

Section D — Appels

70 DROIT D'APPEL ET DEMANDES D'INTERPRETATIONS

- 70.1** Sous réserve que le droit d'appel n'ait pas été supprimé selon la règle 70.4, l'interprétation d'une *règle* par un comité de réclamation ou ses procédures, mais pas les faits dans sa décision, peuvent être soumis à appel auprès de l'autorité nationale du lieu de l'épreuve par
- (a) un bateau ou un concurrent qui est *partie* dans une instruction, ou
 - (b) un comité de course qui est *partie* dans une instruction sous réserve que le comité de réclamation soit un jury.
- 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* ou demande de réparation susceptible d'appel ne soit impliquée.
- 70.4** Il ne doit pas y avoir appel des décisions d'un jury international constitué conformément à l'annexe M. 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 qualifie un bateau pour concourir ultérieurement dans l'épreuve, ou pour une épreuve ultérieure (une autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire pour une telle procédure),

■ *Prescription de la FFV :* —
Dans de telles circonstances, l'autorisation écrite de la FFV 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 jury soit constitué conformément à l'annexe M, sauf que deux membres seulement du jury 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* ou 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 une nouvelle instruction et décision par le même comité de réclamation, ou par un comité de réclamation différent.
- 71.3** Lorsque, 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 FFV :

Les concurrents résidant en France doivent, conformément au règlement intérieur de la FFV, prouver leur qualité de membre de l'un des groupements affiliés ou établissements agréés par la FFV 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 autre organisme affilié à une autorité nationale,
- (b) un tel club ou organisme, ou
- (c) un membre d'une autorité nationale.

75.2 Les concurrents doivent satisfaire à l'annexe 2.

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, en étant soumis à 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'annexe 1.

76.2 Pour un championnat du monde et de continent, aucune inscription, si elle entre dans le cadre des quotas établis, ne doit être rejetée ou annulée sans 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 voilier 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 jauge, s'il existe, demeure valide.

■ *Prescription de la FFV :*

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, règlements et arrêtés de l'Administration.

- 78.2 Lorsqu'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 classement du bateau doit être retiré des résultats de l'épreuve.

- 78.3 Quand un jaugeur d'une épreuve arrive à la conclusion qu'un bateau ou un équipement personnel ne satisfait pas aux règles de classe, il doit en référer par écrit au comité de course, qui doit réclamer contre le bateau.

79 PUBLICITE

Un bateau et son équipage doivent respecter l'annexe 1.

80 COURSES REPROGRAMMEES

Lorsqu'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

■ Prescription de la FFV :

Pour l'organisation des compétitions en France, les autorités organisatrices, comités de course et jurys sont soumis à la réglementation technique de la FFV, établie conformément aux obligations des lois, règlements et arrêtés du gouvernement français et dans le respect des règles de l'ISAF.

Conformément au code de déontologie de l'arbitre, tout arbitre considéré comme " partie intéressée ", notamment en raison de liens familiaux ou professionnels, ne peut, sauf dérogation exceptionnelle, occuper un poste de responsabilité au sein d'un comité.

Un comité de réclamation doit comprendre au moins 3 membres. Le président du comité de course ou du comité de réclamation doit être, sauf dérogation accordée par la FFV, de nationalité française ou résidant en France.

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 DES REGLES

86.1 Une règle de course ne peut 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 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, M, 1, 2 ou 3.
- (b) Les instructions de course peuvent modifier une règle de course en s'y référant spécifiquement et en indiquant la modifica-

tion, 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 42, 49, 50, 51, 52, 53 et 54.

■ *Prescription de la FFV :*

Les seules prescriptions officielles de la FFV, comprises dans le sens indiqué dans la définition des règles, sont celles inscrites ou citées dans ce livre des Règles de course à la voile.

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

■ *Prescription de la FFV :*

Une autorité organisatrice qui désire modifier une des règles listées en 86.1 dans le but de développer ou d'expérimenter de nouvelles règles dans des régates locales doit au préalable obtenir l'autorisation écrite de la FFV et lui rendre compte des résultats dès la fin de l'épreuve.

87 AUTORITE ORGANISATRICE ; AVIS DE COURSE ; DESIGNATION DU CORPS ARBITRAL

87.1 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 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 ; ou

- (e) un organisme non affilié conjointement avec un club affilié, sauf dans le cas d'une épreuve majeure désignée par l'ISAF, pour laquelle l'organisme non affilié doit être la propriété et sous le contrôle d'un club affilié qui doit avoir l'approbation de l'autorité nationale concernée.

87.2 Avis de course ; Désignation du corps arbitral

L'autorité organisatrice doit publier un avis de course conforme à la règle J1, désigner un comité de course et, si approprié, désigner un jury. 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.

88 COMITE DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

88.1 Comité de course

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

88.2 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 orales ne peuvent être données que sur l'eau, et uniquement si la procédure est spécifiée dans les instructions de course.

88.3 Classement

- (a) Le comité de course doit effectuer le classement d'une course ou d'une série comme prévu par l'annexe A en utilisant soit le

Système de Points a Minima soit le Système de Points avec Bonus, ou comme spécifié autrement dans les instructions de course.

- (b) Lorsque le système de classement prévoit de retirer un ou plusieurs résultats de course du score d'un bateau dans une série, les points pour une infraction à la règle 2, à l'avant dernière phrase de la règle 30.3, ou à la règle 42 si la règle 67, N2.2 ou N2.3 s'applique, ne doivent pas être retirés. Le deuxième plus mauvais résultat doit être retiré à la place.

89 COMITE DE RECLAMATION

Un comité de réclamation doit être

- (a) un comité désigné par le comité de course ;
- (b) un jury, désigné par l'autorité organisatrice, qui est séparé et indépendant du comité de course ; ou
- (c) un jury international désigné par l'autorité organisatrice ou comme prescrit dans le règlement de l'ISAF et conforme aux exigences de l'annexe M. Une autorité nationale peut prescrire que son accord est nécessaire 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 87.2.

■ Prescription de la FFV : —————

La constitution d'un jury international conforme aux exigences de l'annexe M ou la constitution de tout autre jury sans appel est soumise à l'approbation écrite préalable de la FFV. Cette autorisation devra être affichée au tableau officiel pendant la compétition.