



12

SECTION S

NAVIGA

Règlements

Validité : à partir du 1 janvier 2012

Pour les catégories suivantes de bateau

F 5 E = Un mètre

F5-10 = Tenrater

F 5 M = Marblehead

Section S : chef de section le Peut. H. Turk



REGLES DE REGATE 12

PREAMBULE

Cet ensemble de règles dénommé "règles de régates 12" (RR 12) est un des documents officiels de la NAVIGA et en conformité avec les documents édités par la NAVIGA

De part sa rédaction le RR12 tient compte autant que possible des différences de définition de voile, entre le RSD et le RR12. Ainsi, il devrait être possible à l'avenir pour le pilote de participer sans grandes difficultés aux régates des deux fédérations internationales sans avoir à opérer des adaptations importantes au modèle.

Cependant il devenait nécessaire d'effectuer quelques modifications et compléments de dénomination. Ils doivent permettre une meilleure adaptation aux besoins spécifiques des bateaux à voiles radiocommandés.

Ensemble des règles sont rédigées par monsieur Mag. H. Türk
Modifiées par le chef de la section monsieur Karl Schmidt en 2011

Chapitre 1 PREFACE

DOMAINE DE VALIDITE DES REGLES

a) Durée de validité :

Les règles de régates de la NAVIGA sont applicables dès leur publication et elles remplacent les règles de régates 02 (RR02) qui perdent leur validité à la même date.

La validité des règles de régates 12 (RR12) est maintenue (avec des compléments éventuels), jusqu'à la fin de l'année 2014.

b) L'application impérative des règles :

Les règles sont obligatoires pour toutes les régates officielles de voiliers de la NAVIGA. Elles le sont pour les :

Championnats du Monde

Championnats continentaux

Régates internationales

Il est recommandé aux pays affiliés à la NAVIGA d'appliquer également les règles aux compétitions nationales.

ORGANISATIONS OFFICIELLES DE LA NAVIGA

Cf. aux règles générales de concours de la NAVIGA

DEFINITIONS

Les définitions ainsi que les annexes se trouvent à valeur égale des règles générales.

REGATE

Une régates se compose de plusieurs passages et de plusieurs courses (selon le système et nombre de pilotes). La somme des résultats partiels des courses séparées donne le résultat de la régates et il est nécessaire de faire attention aux décomptes en fonction du système appliqué.

PASSAGE

Un passage est une partie d'une course.

La somme des passages qui sont nécessaires jusqu'à ce que tous les bateaux aient terminé le parcours forme une course.

DEPLACEMENT

Une course déplacée est une course qui n'est pas démarrée mais où chacun peut naviguer pendant un certain temps en attendant la décision du juge de régates.

ANNULATION

Une course qui est interrompue par le juge de régates ou par l'arbitrage est déclarée non valide, elle peut cependant être recourue.

RESILIATION

Une course résiliée est une course qui n'est pas prise en compte dans le classement final en vertu de la décision du jury.

AIDE

Un aide est une personne qui est attribuée pendant une régates au pilote et aux assistances.

EN COURSE

Un bateau se trouve « en course » dès le signal de préparation, jusqu'à ce qu'il ait effectué son parcours et passer clairement la ligne d'arrivée et les marques du parcours, ou qu'il ait abandonné, ou jusqu'à ce que le juge arbitre ait signalé un rappel général, un déplacement ou une annulation.

PRENDRE LE DEPART

Un bateau prend la départ quand, une partie quelconque de sa coque ou de son équipement franchi pour la première fois la ligne de départ après le signal de départ.

PASSER LA LIGNE D'ARRIVEE ou FINIR

Un bateau finit quand une partie quelconque de sa coque ou de son équipement coupe la ligne d'arrivée dans le sens de la route depuis la dernière marque soit pour la première fois, soit s'il effectue une pénalité, soit après avoir corrigé une erreur commise sur la ligne d'arrivée (règle 5.52.2).

LOFER

Modifier sa route en remontant au vent.

VIREMENT DE BORD

Un bateau modifie sa position de route pour cela il modifie sa route en montant bout au vent. En position intermédiaire le bateau est bout au vent, au delà et jusqu'à la position finale, il effectue son virement de bord et doit se maintenir à l'écart des autres bateaux jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près.

ABATTRE

Evoluer en s'écartant du lit du vent; un voilier abat lorsqu'il passe de l'allure du près à celle du vent de travers.

TOMBER

Le vent tombe, quand le vent diminue d'intensité. Tomber sous le vent, c'est s'éloigner de l'origine du vent.

AMURES

Côté du bateau par lequel le point d'amure des voiles reçoit le Vent. Un voilier est soit bâbord amures, soit tribord amures.

SUR UN BORD

Un bateau est sur un bord (tribord ou bâbord correspond à son côté au vent) à moins qu'il vire ou change de cap.

AU LARGUE

Un bateau navigue au large, si les réglages lui donnent la meilleure amure sur sa trajectoire.

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.

Lorsque 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.

CULER - RECULER

Un bateau cule lorsque sa coque et son équipement en position normale, se trouvent derrière des lignes droites qui passent perpendiculairement à l'axe de la coque ou de l'équipement présent dans la position normale d'un autre bateau. Alors, l'autre bateau se trouve clairement devant. Il recule si sa position par rapport aux autres bateaux s'éloigne de ceux-ci à la condition qu'ils ne reculent pas clairement par rapport à un point défini. Les notions ne sont pas applicables à des bateaux ayant le vent du côté opposé, par conséquence la règle 4.18 n'est pas applicable.

ROUTE NORMALE

Une route normale est celle 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.

MARQUE

Un objet tel que les instructions de course exige d'un bateau qu'il le passe d'un côté spécifié. Une ligne de mouillage et des objets qui y sont temporairement ou accidentellement attachés 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, de l'éviter.

Chapitre 2 ORGANISATION DES REGATES

Les règles du chapitre 2 déterminent les devoirs et la responsabilité du comité de course lors du déroulement d'une régates, avec l'explication des informations qu'il donne, ainsi que les autres dispositions qu'il diffuse.

2. 1. DR0ITS VIS-A-VIS DE L'ORGANISATEUR DU DEROULEMENT ET DES JUGES DE REGATES

2.1.1. DOIVENT S'APPLIQUER POUR LES REGATES

- a) de la NAVIGA (Championnats du Monde)
- b) d'une fédération membre de la NAVIGA (les régates Internationales ou les régates amicales)
- c) d'un club reconnu par une fédération, celui-ci est désigné comme organisateur (régates amicales). L'organisateur peut se servir pour la réalisation d'une régates d'une sous-organisation existante (par exemple le club). L'exécutant d'une régates est indiqué après cela comme organisateur. Toutes les régates doivent se dérouler d'après les règles préparées par la NAVIGA, et les modèles être jaugés. L'organisateur établit un comité de course et publie lors de l'ouverture des régates, les définitions de l'organisation et les conditions de participation selon la règle le 2.2. (mise au concours d'une régates).

2.1.2. COMITE DE COURSE

Sous réserve des instructions éventuelles de l'organisateur, toutes les courses doivent se dérouler sous le contrôle du comité de course conformément aux définitions et conditions définies, et les modèles être jaugés. Le comité de course est l'organe supérieur de la régates.

Le comité de course se compose:

- a) d'un représentant du Présidium de la NAVIGA (seulement aux Championnats du Monde)
- b) du jury
- c) du juge principal

Les membres du comité de course doivent être confirmés aux championnats du Monde par la présidence de la NAVIGA. Une indemnité sera attribuée pour la durée de son activité en tant que membre du comité de course selon les modalités définies par la NAVIGA.

Le comité de course est respectueux des règles et des instructions de course, il doit prendre toutes les décisions en conformité avec celles-ci. Aux championnats du Monde et aux régates Internationales la composition et la fonction du comité de course sont obligatoirement comme décrites dans cette règle. A toutes les autres régates, d'autres dispositions peuvent être prises. Ces dispositions sont à annoncer dans la mise au concours.

2.1.3. JURY

Il est formé d'au moins 3 juges internationaux. Aux championnats du Monde, 2 des juges de la classe A doivent appartenir et venir de 3 pays différents. Des auxiliaires sont à mettre à la disposition du jury selon nécessité.

Les décisions du jury sont définitives. Le jury est souverain, il ne peut pas être fait appel de ces décisions.

2.1.4. COMMISSION DE COURSE

Il se compose du juge de régates et d'observateurs. Il est en outre mis à la disposition de la direction de la zone de départ des auxiliaires selon nécessité : un secrétaire, des auxiliaires techniques, de(s) bateau(x) de récupération, etc. Le juge de régates doit avoir la qualification de juge arbitre aux championnats du Monde, les observateurs peuvent être des personnes formées aux règlements sans qualification de juge International.

Pour 8 bateaux en course, au moins un observateur est à attribuer à la zone de départ.

2.1.5. ACCEPTATION DES RECLAMATIONS ECRITES

Le jury est seul compétent pour l'acceptation, le traitement, les débats et le jugement des contestations écrites et des demandes de réparation.

2.1.6. PRISE DE DECISION

- a) Le comité de course et le jury prennent leurs décisions à une simple majorité.
- b) Le juge de régates prend seul ses décisions sous sa propre responsabilité après la consultation des observateurs.

2.1.7. REJET DES INSCRIPTIONS

Les inscriptions ne peuvent être refusées que si il est fixé un quota à l'intérieur de l'annonce de mise au concours. Les quotas du nombre d'inscrits sont à énoncer lors de la mise au concours de la régates.

2. 2. MISE AU CONCOURS DES REGATES

La mise au concours d'une régates doit contenir les indications suivantes :

- a) l'organisateur et les classes de la régates,
- b) la régates est naviguée d'après les règles, ou si ce n'est pas le cas, tous les changements exacts de la régates et les compléments des règles,
- c) les classes participantes, la participation et les droits d'inscription ainsi que les indications sur le mode d'inscription,
- d) l'adresse et la clôture d'inscription,
- e) le jour, l'endroit et l'horaire de l'enregistrement ainsi que l'heure de la première course et le programme du déroulement de régates,
- f) le système de régates et les pénalités de réparation prévues dans la régates,
- g) titre, médailles, documents et autres prix,
- h) liste des fréquences admises, les autres indications sur les radiocommandes et les jeux de quartz de remplacement,
- i) si le contact est permis ou interdit avec des marques de parcours par un bateau pendant la course.

2.3. INSTRUCTION DE COURSE

2.3.1. STATUTS

Ces règles doivent être complétées avec les instructions de course écrites qui gèrent l'ordre des courses, elles peuvent modifier ou changer la règle de référencement d'une course. Les instructions de course ne peuvent pas changer les règles des chapitres 1 et 4 des règles de régates.

2.3.2. CONTENU DES INSTRUCTIONS DE COURSE

Les instructions de course doivent contenir les indications suivantes :

- a) les différences avec les règles de régates jusqu'ici appliquées doivent être annoncées dans la mise au concours,
- b) déroulement de la régates et son agenda comprenant les heures de départ des diverses classes et le parcours ou les parcours qui doivent être navigués. La réalisation d'un schéma du parcours est recommandée,
- c) la description de la ligne de départ, du processus de départ ainsi que les quelques signaux particuliers éventuellement utilisés,

- d) la description de la ligne d'arrivée ainsi que les éventuelles instructions particulières pour son passage,
- e) la restriction temporaire prévue pour le passage de la ligne d'arrivée,
- f) le système d'évaluation, si le système de régate appliqué s'écarte des systèmes recommandés dans les règles, y compris une procédure éventuelle en cas d'égalité de point,
- g) la description de l'espace de déplacement mis à la disposition des pilotes pendant une course (le lieu de départ, la place de départ) et la place pour déposer les bateaux entre chaque course,
- h) l'emplacement des tableaux pour des publications (les groupes de course, les résultats de course etc.)
- i) les sortes de pénalité de réparation prévues pour la régate.

Les instructions de course doivent contenir s'il y a lieu les indications supplémentaires suivantes :

- j) indications des particularités de la zone de régate (des bas-fonds, courants etc.)
- k) la limitation de la zone de départ (la zone dans laquelle les bateaux avant le signal de départ peuvent évoluer),
- l) un temps limite pour le passage de la ligne d'arrivée des bateaux sauf pour le premier bateau,
- m) le nombre de juges nécessaires à l'estimation de la régate,
- n) la méthode utilisée pour le jugement ou le contrôle,
- o) les signaux particuliers de la régate,
- p) les spécifications pour le retour dans la zone de départ des bateaux partis trop tôt.

2.3.3. DISTRIBUTION DES INSTRUCTIONS DE COURSE

Les instructions de course doivent être remises à chaque bateau ayant un droit de participation après enregistrement.

2.3.4. CHANGEMENT D'INSTRUCTION DE COURSE

Le comité de course peut changer les instructions de course pendant une régate par une annonce motivée au tableau d'affichage officiel. L'annonce de la modification doit être effectuée à l'appel ou au début d'attente de la course suivante.

2.3.5. INSTRUCTIONS ORALES

Les instructions orales peuvent être données à tout moment par le comité de course pendant une course. Elles doivent être entendues par tous les pilotes du lieu de départ. Les instructions orales d'une autre nature ne peuvent pas être données à moins d'être spécialement fixées par les instructions de course.

2.4. SIGNAUX

2.4.1. SIGNAUX VISUELS

Il est recommandé d'afficher optiquement au lieu du départ le déroulement de la période de mise à l'eau, le temps disponible jusqu'au départ doit être annoncé. La période de mise à l'eau peut être représentée par une annonce acoustique par le dénombrement des intervalles au plus toutes les 30 secondes.

2.4.2. SIGNAUX POUR LE DEPART D'UNE COURSE

- a) Appel et mise à l'eau

Chaque pilote doit s'informer en temps du déroulement du système, de l'attribution des jeux de quartz et mettre son bateau en conformité pour le prochain départ.

Avant chaque course chaque pilote est à appeler au moins deux fois au début de la période de mise à l'eau par le comité de course d'une manière perceptible. La période de mise à l'eau commence dès le premier appel. Elle dure 3 minutes, elle sert pour aller chercher le modèle enregistré ou au changement de jeu de quartz selon le cas ou au bateau de remplacement et au dernier équilibrage

avant le départ.

Si les pilotes sont déjà prêts au départ avant l'expiration de la période de mise à l'eau, ils ont (en levant la main) répondu à une demande de la direction de zone de départ à ce sujet. Si tous les pilotes appelés dans la course sont prêts, le décompte à rebours de la minute de départ peut commencer.

- b) Compte à rebours de la minute de départ

La fin de la période de mise à l'eau est à annoncer par le comité de course d'une manière bien perceptible, aussitôt commence le compte à rebours de la minute de départ. Puis elles sont annoncées par intervalles toutes les 10 secondes. Les dernières 10 secondes sont décomptées séparément jusqu'au signal de départ acoustique.

- c) Si en donnant le signal pour le départ d'une course une erreur essentielle du temps est faite, il est recommandé de donner un rappel général, ou de déplacer la course directement concernée par l'erreur.

2.4.3. AUTRES SIGNAUX

Les instructions de voile doivent donner tous les autres signaux particuliers et expliquer leur signification.

2.5. ANNONCE DE PARCOURS, MODIFICATION DE PARCOURS OU DE COURSE

2.5.1. ANNONCE DU PARCOURS

Le parcours de la manche doit être annoncé au plus tard à l'appel avant la période de mise à l'eau et être mis par affichage au tableau au lieu de départ. Si le vent change pendant cette période, il peut être procédé à un changement du sens du parcours ainsi que de la zone de départ ou les marques de la ligne de départ peuvent être déplacées ou pour toute autre raison présentée. Il doit être annoncé après changement, le nouveau parcours pendant la période de mise à l'eau.

2.5.2. DEPLACEMENT D'UNE MARQUE DE LA LIGNE DE DEPART

Avant le début de la période de mise à l'eau, la direction de zone de départ peut déplacer une marque de la ligne de départ.

2.5.3. AVANT LE SIGNAL DE DEPART LE COMITE DE COURSE PEUT :

- a) réduire le parcours donné dans les instructions de course,
- b) déplacer ou modifier un parcours par affichage, ou simultanément au début du nouveau temps de préparation, ou d'une manière quelconque pour toute autre raison,
- c) déplacer les courses un autre jour,
- d) arrêter les courses pour toutes autres raisons.

2.5.4. MODIFICATION APRES LE SIGNAL DE DEPART

- a) les courses sont interrompues en cours de navigation dans le cas où une erreur s'est produite pendant la procédure de départ,
- b) le parcours est raccourci, les courses s'arrêtent ou s'interrompent
 1. à cause du mauvais temps qui compromet les bateaux,
 2. à cause du vent insuffisant,
 3. parce qu'une marque de parcours manque ou est déplacée,
 4. pour quelques autres raisons lesquelles mettant en danger directement la sécurité ou l'honnêteté de jugement

2.5.5. RESILIATION APRES LA FIN D'UNE COURSE

Après la fin d'une course, le jury ne peut pas annuler celle-ci sans prendre les décisions convenables selon le point 6.74.1 (réparation du préjudice).

2.5.6. INFORMATION DES PILOTES CONCERNES

Le comité de course doit informer tous les pilotes concernés d'une manière convenable lorsqu'une course doit être déplacée ou interrompue.

2.6. LIGNE DE DEPART ET LIGNE D'ARRIVEE

- a) La ligne de départ et la ligne d'arrivée doivent être des lignes entre deux marques de parcours.
- b) La ligne de départ se passe de la restriction des marques du parcours, elle est la première du parcours.
- c) La ligne d'arrivée se passe de la restriction des marques, la ligne d'arrivée est la dernière du parcours.

2.7. DEPART D'UNE COURSE

2.7.1 ZONE DE DEPART

Les instructions de course peuvent fixer une zone de départ qui peut être limitée par des bouées. Alors, celles-ci ne sont pas considérées comme des marques du parcours.

2.7.2 CHRONOMETRAGE D'UNE COURSE

L'heure de départ d'un bateau doit être calculée à partir du signal de départ.

2.7.3. UN BATEAU EST EN COURSE

Il peut être en course à tout moment pendant la minute de départ ou plus tard. Cependant il doit être assuré qu'un pilote n'a aucun avantage à employer son bateau tardivement.

2.8. RAPPELS

2.8.1. RAPPEL INDIVIDUEL

Si un ou plusieurs bateaux se trouvent au signal de départ avec une partie de leur coque ou de leur équipement au-delà du tracé définissant la ligne de départ, la direction de zone de départ doit effectuer un rappel acoustique perceptible précisant les bateaux concernés.

2.8.2. RAPPEL GENERAL

- a) Si comme dans le cas précédent une quantité de pilotes ne pouvant pas être identifiée ou si une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut ordonner acoustiquement un rappel général. Si dans les instructions de course il n'y a pas d'autre précision, il n'est pas nécessaire de reprendre toute la procédure de départ pour la nouvelle course. Cependant il doit être donné aux bateaux suffisamment de temps pour revenir à nouveau dans la zone de départ.
- b) En cas de rappel général lors du second départ les bateaux fautifs sont exclus de la course.

2.8.3 ACCROCHAGE

- a) Si un accrochage entre 2 bateaux pendant la période de mise à l'eau à lieu, alors l'occasion leur est donné de se libérer.
- b) Si un accrochage entre 2 bateaux pendant la minute de départ à lieu, alors la minute de départ est arrêtée et les bateaux sont libérés. Puis la minute de départ est redémarrée. Le bateau coupable doit réparer sa faute conformément aux règles en vigueur.

2.9 MARQUES DE PARCOURS

2.9.1 MARQUE MANQUANTE DU PARCOURS

- a) Si une marque du parcours manque ou est déplacée, le comité de course doit, si possible, la replacer dans sa position correcte ou la remplacer par une marque d'apparence similaire.
- b) Au cas où il est impossible de remettre la marque du parcours ou de la remplacer par une nouvelle marque avant que les bateaux puissent la passer, le juge arbitre à son gré peut modifier le parcours ou arrêter la course selon la règle 2.5.4.

2.10 PASSAGE DE LA LIGNE D'ARRIVEE PENDANT UN TEMPS LIMITE

Si les instructions de voile spécifiques le prévoit, le passage de la ligne d'arrivée du premier bateau déclenche le décompte du temps limite de course valable pour l'arrivée des autres bateaux.

2.11 COURSE DE DEPARTAGE

Dans le cas d'une course de départage au passage de la ligne d'arrivée par un concurrent, les points de la place doivent être divisés par le nombre de bateaux ayant concouru, ils s'additionnent directement aux points déjà obtenus.

Si deux ou plus de bateaux finissent à la première place dans une régata, ou, aux 3 premières places dans un championnat du Monde, les bateaux concernés participent (si possible) à une course de partage. Si ce n'est pas possible, les bateaux concernés doivent recevoir les mêmes prix ou partager le prix.

2.12 REFAIRE DES COURSES

Si des courses sont à refaire, soit :

- a) Tous les bateaux qui étaient regroupés pour la course d'origine sont autorisés à repartir dans la course suivante.
- b) Tout bateau qui a déjà fini une course au moment de l'arrêt n'a pas besoin de refaire sa course et il reçoit un nombre de point conformément à sa position au passage de la ligne d'arrivée. Les bateaux restant naviguent dans la zone de course autour des marques encore disponibles.

Chapitre 3 OBLIGATIONS GENERALES

3.17 OBLIGATION POUR L'ADMISSION D'UN BATEAU

Tout bateau devant participer à une régata doit correspondre aux règles du chapitre 3 afin d'éviter par la suite une exclusion, ceci avant le signal de préparation et si possible pendant toute la course.

3.18 INSCRIPTION

- a) L'inscription d'un bateau ou d'un pilote à la participation à un championnat du Monde ou à une régata Internationale peut émaner seulement de la fédération du pays auquel le bateau ou le pilote est enregistré.
- b) Les inscriptions lors de régates amicales peuvent être faites directement par les pilotes et un bulletin d'inscription est expédié lors de la mise au concours. Au cas où aucun formulaire de bulletin d'inscription n'est remis, l'inscription est faite par écrit avec les indications qui sont contenues dans le modèle de formulaire de l'annexe.
- c) De part les droits d'inscription, le pilote se soumet aux règles de régata et aux conditions de la mise au concours et aux instructions de voile.

3.19. FEUILLE DE JAUGE

3.19.1. FEUILLE DE JAUGE

- a) Chaque bateau inscrit à une régata doit posséder une feuille de jauge qui a été établie par le jaugeur de la fédération de son pays. Le juge arbitre est obligé de contrôler les indications portées sur la feuille de jauge.
- b) Un juge arbitre officiel d'une fédération peut établir des feuilles de jauge pour ses propres bateaux.
- c) La feuille de jauge est propre à chaque bateau et le nouveau propriétaire est à inscrire sur la feuille de jauge à l'emplacement autorisé par le pays respectif.

3.19.2. CONSERVATION DE LA FEUILLE DE JAUGE D'UN BATEAU

- a) Le propriétaire doit concevoir le bateau en état qui correspond aux instructions de classe. Il doit se soucier que la feuille de jauge ne soit pas non valable par des modifications. Si c'est le cas une nouvelle feuille de jauge est à solliciter pour le bateau et le bateau est par conséquent de nouveau mesurer.
- b) Si des différences sont dans les tolérances fixées par les instructions de classe et sont la conséquence de l'usure normale ou dû à un dommage, la feuille de jauge ainsi ne devient pas non valide pour la course déjà terminée d'autant que les différences n'influencent pas sur les caractéristiques du bateau. Elles doivent être corrigées avant que le bateau parte de nouveau. Si aucune possibilité de correction de l'usure ou du dommage n'était pas effectuée, il ne pourrait pas se représenter devant le comité de course.
- c) Lors d'un contrôle la masse doit correspondre à celle inscrite sur la feuille de jauge ou être plus petite. Une plus grande masse n'est pas autorisée, même si celle-ci était possible d'après les définitions du relevé en vigueur.

3.19.3. RELEVÉ DE CONTRÔLE

- a) Si un pilote à l'enregistrement ou à la demande d'un membre du comité de course ne peut présenter aucune feuille de jauge pour son bateau, un relevé de contrôle est à effectuer pour ce bateau. Si aucune différence n'est établie avec les définitions de la classe, le bateau peut participer sans feuille de jauge à la régata ou continuer une série de course.
- b) Pour l'exécution du relevé de contrôle, une taxe est à payer par le pilote à la hauteur au plus du quintuple du droit d'inscription.

3.19.4. ENREGISTREMENT DES FEUILLES DE JAUGE PAR LE PAYS D'ORIGINE

Les feuilles de jauge sont enregistrées lors de la présentation avec la date de délivrance par le pays d'origine, elles sont reportées sur la liste de l'ensemble des propriétaires des bateaux.

3.20 UTILISATION DES BATEAUX, BATEAUX DE REMPLACEMENT

3.20.1 QUANTITE DE BATEAUX PAR PILOTE

- a) Chaque pilote peut participer dans la classe respective avec un seul bateau.
- b) Chaque pilote peut employer un bateau de remplacement à la place de son bateau, si celui-ci a été endommagé ou si une importante réparation immédiate paraît exclue. Ce n'est cependant possible que si le bateau de remplacement a été dûment enregistré pour la régata et si il possède sa propre feuille de jauge. L'autorisation de l'utilisation du bateau de remplacement est donnée par le juge du lieu de départ.
- c) Pour les bateaux de remplacement aucun droit de départ n'est perçu.
- d) Si le bateau de remplacement est utilisé, la régata se poursuit et se termine avec celui-ci.

3.20.2. APPARTENANCE DES BATEAUX A UNE CLASSE

Pour chaque bateau seulement une lettre de classe peut être apposée. Cependant chaque bateau peut être enregistré conformément aux définitions de jauge dans plusieurs classes et y être contrôlé

3.21. PROPRIÉTÉ DES BATEAUX ET AFFILIATION DU PILOTE

3.21.1. RELATION ENTRE LE PROPRIETAIRE ET PILOTE

- a) Un pilote d'une régates peut ne pas être le propriétaire du bateau qu'il règle.
- b) Sans consentement préalable du juge arbitre, un propriétaire ne peut régler un autre bateau que le sien si son propre bateau participe à la course.

3.21.2 AFFILIATION DU PILOTE

Chaque pilote doit être membre d'un club affilié à la fédération de son pays.

3.22 DEPLACEMENT OU MODIFICATION DU LEST

3.22.1. RESTRICTIONS GENERALES

- a) Le fait de déplacer, d'échanger ou de modifier un lest ou une des parties du lest est interdit pendant toute la durée d'une régates.
- b) Pendant une régates de l'eau ne peut pas être ajoutée et supprimée, excepté l'introduction par les passages d'écoutes qui peut survenir à tout moment.
- c) Le lest, le safran, la dérive, etc. peuvent être réalisés démontables, ils doivent également être maintenus pour tout le déroulement d'une régates, ils sont fixés dans une seule et même position. Ces éléments peuvent être échangés seulement après un dommage et seulement après l'autorisation de la direction de course, ils doivent être remplacés à l'identique en forme, profil et poids.

3.22.2. ECHANGE D'ELEMENTS D'UNE RADIOCOMMANDE

- a) Des parties de radiocommande à bord d'un bateau peuvent être échangées pendant une régates seulement par des éléments approximativement identiques en poids (par exemple : l'échange d'accumulateur, etc.). Un changement perceptible du déplacement du bateau ne peut pas résulter de l'échange.
- b) Comme le changement de poids pouvant être toléré lors de l'échange des parties de radiocommande, 10% du poids propre de la partie échangée sont à vérifier

3.22.3. CHANGEMENT AUTORISE DU DEPLACEMENT

Les uniques changements autorisés du déplacement pendant une régates sont les changements des jeux de voile et par autorisation du comité de course pour des réparations où les éléments de rechange sont apparents.

3.22.4. SANCTION LORS DE MODIFICATION ILLEGALE DU DEPLACEMENT

Si lors de la mise au concours et dans les instructions de course il n'y a pas de modification de la règle 3.22, un bateau qui ne respecte pas les définitions de la règle 3.22 et conformément à la règle 6.74.3 est exclu.

3.23 ANNEXES DE RADIOCOMMANDE ET D'AUTOMATISME

- a) Des installations d'automatisme et d'équipements électroniques pour une conduite automatique ou automatisée, sont interdits.
- b) Le radio pilotage du bateau ne peut résulter que du pilote. Sauf en 2,4 GHz à dispositif annexe, où aucun renseignement ne doit être transmis du voilier radiocommandé vers le pilote.
- c) Si aucune exception n'est rencontrée dans la mise au concours aux régates internationales seulement des ensembles avec une bande passante étroite de 10 kHz sont admis.
- d) Chaque pilote doit avoir à sa disposition au moins 4 paires de quartz rapidement interchangeable dans des fréquences différentes pour la conduite de son bateau pendant toute la régates. Les paires de quartz sont déjà à donner lors de l'inscription à la régates.
- e) Lors de l'utilisation des équipements de radiocommande, le pilote doit avoir avec lui la licence de son

pays et la présenter à toute demande des autorités locales. Le pilote est seul responsable des inconvénients qui apparaissent par manque de licence. L'utilisateur de la radiocommande supporte les conséquences juridiques du pays dans lequel a lieu la régate. Si les renseignements nécessaires sont contenus dans la mise au concours, aucune objection ne peut être faite à l'organisateur.

- f) Les batteries ou accumulateurs contenant du cadmium sont interdits.
Les dites batteries ou accumulateurs sont à éliminer par le participant.

3.24. PUBLICITE

Les définitions sur la publicité se trouvent dans les règles générales de concours de la NAVIGA.

Chapitre 4 REGLES DE COURSE A LA VOILE ISAF 2009 – 2013

PRINCIPE DE BASE

Les participants dans les régates de bateaux voile sont dirigés par des règles, il est entendu que ceux-ci les exécuteront et s'y soumettront. Un principe de base sportif est : des compétiteurs violent une règle, ils ont à accepter une sanction qui peut aussi être une pénalité.

RENCONTRE DE BATEAUX

Les règles du chapitre 2 sont valables pour les bateaux qui naviguent dans une régate ou à sa proximité ainsi que ceux qui veulent y participer, doivent s'y soumettre d'eux même. Un bateau non en course peut être puni lors de la violation contre la règle 4.23.1, mais pas pour des manquements à une de ces règles.

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 ».

4.10 SUR DES BORDS OPPOSES

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

4.11 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 du bateau sous le vent.

4.12 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.

4.13 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 même règle en même temps, celui qui est du côté bâbord de l'autre doit se maintenir à l'écart.

Section B – LIMITATIONS GENERALES

4.14 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 de la place,
- b) ne doit pas être pénalisé sauf si le contact cause un dommage.

4.15 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.

4.16 MODIFIER SA ROUTE

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

4.16.2 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 quand le bateau bâbord amures se maintient à l'écart du bateau tribord amures, le bateau tribord amures ne doit pas modifier sa route, en conséquence le bateau bâbord amures est immédiatement contraint de modifier sa route pour continuer de se maintenir à l'écart.

4.17 SUR LE MEME BORD ET ROUTE NORMALE

Si un bateau en route libre derrière devient engagé à moins de 2 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'il reste engagé 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 l'autre bateau au vent est tenu par la règle 4.13 de se maintenir à l'écart.

Section C – AUX MARQUES ET OBSTACLES

Les règles de la section C ne s'appliquent pas à une marque de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage à partir du moment où les bateaux s'en approchent pour prendre le départ et jusqu'à ce qu'ils les aient passées. Si la règle 4.20 est considérée, les règles 4.18 et 4.19 ne sont pas appliquées.

4.18 CONTOURNER ET PASSER DES MARQUES ET DES OBSTACLES

4.18.1 DOMAINE D'APPLICATION DE LA REGLE

La règle 4.18 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
- c) entre un bateau qui s'approche de la marque de parcours et l'un qui quitte celle-ci, ou
- d) si la marque de chemin est un obstacle étendu, dans ce cas il est appliqué la règle 4.19.

4.18.2 DONNER DE LA PLACE, SE MAINTENIR A L'ECART

S'il existe un doute sur le fait qu'un bateau a obtenu ou a rompu un engagement, 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 à la marque lorsque l'engagement commence, les règles 4.18.2a et 4.18.2b ne s'appliquent pas

- a) Engagement entre bateaux, le bateau se trouvant à l'extérieur doit donner de la place à la marque au bateau se trouvant à l'intérieur, si la règle 4.18.2b n'est pas applicable.

- b) Engagement entre bateaux, si un bateau est en route libre devant lorsqu'il atteint la zone, le bateau en route libre derrière à ce moment-là doit par la suite lui donner la place à la marque.
- c) Quand un bateau est tenu de donner de la place à la marque en vertu de la règle 4.18.2b, il doit continuer à le faire même si par la suite un engagement est rompu ou un nouvel engagement est établi. Cependant, si le bateau ayant droit à la place à la marque dépasse la position bout au vent ou quitte la zone, la règle 4.18.2b cesse de s'appliquer.
- d) 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.
- e) Si un bateau a établi un engagement à l'intérieur depuis une position en route libre derrière, et que depuis le moment où l'engagement a commencé le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la place à la marque, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

4.18.3 VIRER DE BORD A UNE MARQUE

Si deux bateaux s'approchaient d'une marque sur des bords opposés et que l'un d'eux vire de bord, devenant de ce fait soumis à la règle 4.13 dans la zone alors que l'autre bateau pare la marque, la règle 4.18.2 ne s'applique pas par la suite.

- 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 du côté requis, et
- b) doit donner la place à la marque si l'autre bateau devient engagé à l'intérieur.

4.18.4 EMPANNER

Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque pour suivre sa route normale, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il empanne, passer plus loin de la marque qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 4.18.4 ne s'applique pas à une marque d'une porte.

4.18.5 EXONERATION

Quand un bateau prend la place à la marque à laquelle il a droit, il doit être exonéré de sanction

- a) Si, du fait du manquement de l'autre bateau à lui donner la place à la marque, il enfreint une règle de la section A, ou
- b) Si, en contournant la marque sur sa route normale, il enfreint une règle de la section A ou la règle 4.15 ou 4.16.

4.19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

4.19.1 DOMAINE D'APPLICATION DE LA REGLE 19

La règle 4.19.1 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 4.19.1 s'applique, la règle 4.18 ne s'applique pas

4.19.2 DONNER DE LA PLACE A UN OBSTACLE

- a) Un bateau prioritaire peut choisir de passer un obstacle d'un côté ou de l'autre.
- b) Lorsque des bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle, sauf s'il a été incapable de donner de la place depuis le moment où l'engagement a commencé.
- c) Lorsque des bateaux passent un obstacle continu, si un bateau qui était en route libre derrière et tenu de se maintenir à l'écart devient engagé entre l'autre bateau et l'obstacle et, qu'au moment où l'engagement commence, il n'y a pas la place pour lui de passer entre eux, il n'a pas droit à la place

prévue par la règle 4.19.2b. Tant que les bateaux restent engagés, il doit se maintenir à l'écart et les règles 4.10 et 4.11 ne s'appliquent pas.

4.20 PLACE POUR VIRER DE BORD A UN OBSTACLE

4.20.1 HELER ET REpondRE

Quand il s'approche d'un obstacle, un bateau qui navigue au plus près ou au-delà du plus près peut heler pour demander la place pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même bord. Après qu'un bateau a hélé :

- a) Il doit donner au bateau hélé le temps de répondre.
- b) Le bateau hélé doit répondre soit en virant de bord aussitôt que possible, soit en répondant immédiatement « Vous virez » et en donnant alors au bateau qui a hélé la place de virer de bord et de l'éviter, et
- c) Quand le bateau hélé répond, le bateau qui a hélé doit virer de bord aussitôt que possible.

4.20.2 EXONERATION

Quand un bateau prend la place à laquelle il a droit selon la règle 4.20.1b, il doit être exonéré s'il enfreint une règle de la section A ou la règle 4.15 ou 4.16

4.20.3 QUAND NE PAS HELER

Un bateau ne doit pas heler sauf si la sécurité exige qu'il fasse un changement de route conséquent pour éviter un obstacle. De plus, il ne doit pas heler si l'obstacle est une marque que le bateau hélé pare.

Section D - AUTRES REGLES

Lorsque la règle 4.20 ou 4.21 s'applique entre deux bateaux, les règles de la section A ne s'appliquent pas.

4.21 ERREURS DE DEPART ; ROTATIONS DE PENALITES ; CULER

4.21.1 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 4.20.1 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.

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

4.21.3 un bateau qui cule, doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même. Si la règle 4.20 ou 4.21 est valable entre deux bateaux, les règles de la section A ne sont pas considérées.

4.22 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 un bateau en danger. Un bateau est chaviré lorsque sa tête de mât est à l'eau.

4.23 GENER UN AUTRE BATEAU

4.23.1 Dans la mesure du possible, un bateau qui n'est pas en course ne doit pas gêner un bateau en course.

4.23.2 Un bateau ne doit pas délibérément gêner un bateau qui accomplit des rotations de pénalité dans le but de le retarder.

4.24 ADDITIF POUR LA NAVIGA

Si un contact n'a pas pu être empêché par les dérives des bateaux pendant une accalmie, la course peut être annulée par le juge de régata.

Chapitre 5 AUTRES INSTRUCTIONS DE COURSE

Devoirs et droits du pilote pour diriger son bateau.

5. 51. DES QU'IL NAVIGUE SUR LE PARCOURS

5.51.1. COMPORTEMENT AU DEPART ET A L'ARRIVEE

- a) Selon les définitions un bateau doit partir et aller jusqu'à l'arrivée.
- b) Dans le cas où les instructions de course prescrivent autrement, un bateau ne part pas si il se trouve dans la dernière minute avant le signal de départ avec une partie quelconque de sa coque ou de son équipement sur le passage de la ligne de départ ou sa prolongation, il est sorti de la zone de départ.
- c) Si un bateau oublie d'entendre ou de voir une annonce de rappel, il n'est pas libéré de l'obligation de prendre le départ.

5.51.2. COMPORTEMENT SUR LE PARCOURS

Un bateau doit dès qu'il navigue effectuer le parcours, il contourne chaque marque du parcours du côté prescrit dans l'ordre correct de manière qu'une ficelle qui serait présente dans son sillage irait du départ jusqu'à l'arrivée, comme si elle traçait une ligne droite entre les marques du parcours et touchait les arrondis des marques.

5.51.3 SENS DE PASSAGE D'UNE MARQUE DE PARCOURS

Le passage d'une marque de parcours pour un bateau s'effectue du côté prescrit, il commence son tracé à l'entrée de celle-ci et se termine à sa sortie.

5.51.4. FAUX PASSAGE D'UNE MARQUE DE PARCOURS

Un bateau qui contourne une marque de parcours du mauvais côté ou en dessous, peut compenser son erreur en conformité avec le 5.51.2 il apporte la correction nécessaire.

5.51.5. PASSAGE DE LA LIGNE D'ARRIVEE

- a) Un bateau n'a pas besoin d'avoir complètement franchi la ligne d'arrivée pour être arrivé. Après le passage de la ligne d'arrivée le bateau terminant doit dégager la zone de course sans gêner les autres bateaux. Une entrave à un bateau encore en course, bien qu'il n'ait pas contact entre les bateaux, est sanctionnée par l'annulation de son arrivée. Le bateau est estimé de nouveau en course, il doit effectuer une pénalité et repasser la ligne d'arrivée.
- b) Le passage de la ligne d'arrivée d'un bateau doit être confirmé par une annonce de la direction de course avec la mention du bateau arrivé ou en nommant son pilote.

5.52. TOUCHER UNE MARQUE DU PARCOURS

- a) Le fait de toucher des marques de parcours est interdit si seulement :
 - 1) une vue irréprochable du pilote à la zone de départ à chaque instant de la course pour chaque marque du parcours est préconisée, ceci sans restriction possible. De même il ne doit pas y avoir de recouvrement de la visibilité sur les routes normales des autres bateaux, la possibilité de mouvement du pilote dans la zone de départ est à prendre en considération.
 - 2) les marques du parcours doivent se trouver assez proche du lieu de départ pour qu'une estimation des distances de toutes les marques du parcours soit possible. C'est pour cette raison qu'avant le début de la régata, un bateau doit effectuer le parcours sans toucher les marques.

Si cet essai réussit, une possibilité d'estimation satisfaisante de la visibilité peut être acceptée.

- b) Dans la mise au concours est à fixer, si le fait de toucher ou non des marques de parcours est permis.

5.52.1. INTERDICTION DU CONTACT DES MARQUES DU PARCOURS

Contact d'un bateau avec :

1. une marque de la ligne de départ avant le signal de départ
2. une marque de parcours qui commence, délimite ou termine la section sur laquelle le bateau navigue.
3. une marque de la ligne d'arrivée pendant qu'il se trouve dans une course, il doit selon la règle 5.52.2 réparer son erreur, ou procéder selon la règle 6.68 (des protestations contre des bateaux), au cas où il affirme y avoir été contraint de manière illégale par un autre bateau. L'autre bateau peut se décharger par l'acceptation de la peine de réparation.

5.52.2. REPARATION AU CONTACT DES MARQUES DU PARCOURS

- a) Si un bateau touche une marque du parcours qui est entourée d'eau navigable, il peut compenser son erreur dès qu'il a fini sa manœuvre, il doit se dégager du parcours afin d'exécuter sa pénalité par une rotation de 360°.
- b) Si un bateau touche une marque du parcours qui n'est pas entourée d'eau navigable, il peut compenser son erreur par une rotation de 360° à la première occasion.
- c) Si un bateau touche
 1. une marque de la ligne de départ, il doit avant de partir effectuer une rotation de 360° et seulement ensuite pouvoir démarrer,
 2. une marque de la ligne d'arrivée, il doit exécuter une rotation de 360° et seulement ensuite repasser correctement la ligne d'arrivée.
- d) Il doit être accordé à un bateau qui a touché une marque du parcours, suivant les règles de la partie 4, le droit de continuer sa route en se dégageant jusqu'au moment évidemment où il peut réparer.

5.52.3. ETABLISSEMENT D'UN CONTACT

- a) Un contact doit être accepté, si un membre de la direction de course l'annonce par une exclamation haute et bien perceptible "au contact avec la marque de parcours" y compris en nommant le bateau concerné. Cet appel doit être fait directement dès le constat du contact et ainsi selon le cas être entendu par tous les pilotes au lieu de pilotage. La dénomination du bateau touché peut s'effectuer de différentes façons, toutes les dénominations sont permises : du numéro de voile, ou indication de couleur de la coque et de la voile, ou en mentionnant le nom du pilote, etc. Cela est possible avec des indications convenables des bateaux concernés.
- b) Si l'exclamation "contact avec la marque de parcours" cesse et si elle est aussi déclarée par la réclamation selon la règle 6.68 d'un autre bateau (réclamation contre des bateaux) il doit être supposé qu'aucun contact n'ait eu lieu.

5.53. GRAND COURANT, OBSTACLE SURVENU ET ELOIGNEMENT DES POLLUTIONS

- a) En raison des courants ou d'un obstacle survenu, un bateau peut être libéré à tout moment pendant une course.

Pour la libération d'un bateau ou l'éloignement des pollutions, le bateau peut être touché. Cela peut résulter du pilote, de son aide ou d'une personne chargée par le pilote. Donc, il doit être fait attention que les bateaux présents dans une course ne peuvent pas être gênés par de telles actions. Un bateau qui est gêné par une manœuvre de libération, peut réclamer à l'égard du bateau à libérer selon la règle 6.68. Le bateau à libérer porte la responsabilité de son aide ou des autres personnes.

- b) Si un bateau est rendu de nouveau flottant d'après la règle 5.53.a, il récupère tous ses droits selon les règles du chapitre 4.
- c) En mettant à flot, un bateau ne peut pas recevoir d'impulsion pour le relancer.

5.54. MOYEN D'AUTO MOTRICITE

5.54.1. FONDAMENTAL

Un bateau ne peut évoluer seulement que par l'influence naturelle du vent sur les voiles. Les voiles et le corps du bateau ainsi que l'eau sur toutes les parties de la coque le font avancer et son déplacement ne peut pas être accéléré ou ralenti par des moyens peu naturels.

5.54.2. METHODES D'AUTO MOTRICITES INTERDITES

Le changement d'auto motricité naturelle est interdit :

- a) le gouvernail se déplace vigoureusement comme une rame,
- b) la voile est continuellement ou rapidement agitée, phénomène de pompage,
- c) chaque stimulation motrice ou autre technique de tout élément qui sert exclusivement à la conduite du bateau au lieu des voiles.

5.55. USAGE DES ELEMENTS DE RADIOCOMMANDE ET DE PILOTAGE

5.55.1. RESPONSABILITE DES MATERIELS ANNEXES ET DE LEUR USAGE

- a) Les éléments de radiocommande restent sous la garde du propriétaire ou du pilote pendant toute la durée de régates. Ceux-ci conformément à cette règle sont aussi responsables de l'usage réglementaire de leur installation.
- b) Des éléments de radiocommande peuvent être mis en service seulement entre le premier appel à une course et jusqu'après avoir déposé le bateau à terre ou après l'arrivée de la course, seulement si celui-ci fait parti du groupe de la course. Le restant du temps les éléments doivent rester coupés à moins qu'une autorisation spéciale ait été donnée par la direction de course.
- c) Un pilote est pris à avoir mis en service sans autorisation son installation de radiocommande, par laquelle des perturbations de fréquence se sont produites pendant une course, le participant peut être puni par le fait que son bateau sera exclu de la participation à la prochaine course. En cas de récidive, il peut résulter une exclusion pour toute la régates.

5.55.2. CONTROLE AVANT LE DEPART

- a) Chaque pilote a à s'assurer lui-même, pendant la période d'attente, devant un juge que son installation de radiocommande ne perturbe aucun autre bateau ou installation et qu'il n'est pas perturbé par d'autres.
- b) Si une perturbation de fréquence est prouvée pendant la période d'attente, le départ est interrompu et sera recommencé après la fin du dérangement avec une nouvelle période d'attente.

5.55.3. TROUBLES DE RECEPTION PENDANT UNE COURSE

- a) Un bateau n'étant plus sous contrôle, le pilote doit l'annoncer verbalement et de façon audible à la direction de course.
- b) Un bateau non contrôlé est considéré à partir de l'annonce selon 5.55.3.a comme un obstacle. Il doit abandonner immédiatement la course même si il en obtient plus tard de nouveau le contrôle.
- c) Conformément à la règle 6.74.1 (demande d'une réparation) un bateau peut solliciter une réparation, si il prouve que la perte du contrôle entrain sur la base de la superposition de fréquence.

Chapitre 6 RECLAMATIONS, PENALITES ET NOMINATIONS

6.67. DEFINITIONS

a) Les règles qui sont à rapprocher au traitement des réclamations

- 1- les règles de régates
- 2- la mise au concours et les instructions de course de la régates

b) Réclamations

Selon la règle 6.68 (réclamation contre des bateaux) un bateau a été déclaré lésé par une ou plusieurs règles. La notion de "réclamation" contient aussi s'il y a lieu une demande de la réparation selon la règle 6.74.1

c) Réclamant

Le réclamant est le bateau ou son pilote. Ainsi le protestataire et le bateau peuvent être puni à la suite d'une réclamation.

d) Arbitrage

Pour le jugement des réclamations en conséquence aux règles, l'organe compétent est :

1. le juge de régates
2. le jury (pour le traitement des réclamations écrites)

6.68. RECLAMATIONS CONTRE DES BATEAUX

6.68.1. BIEN-FONDE DE LA PROTESTATION

- a) Une réclamation peut être effectuée contre tout autre bateau pour mettre en cause une violation prétendue aux règles des chapitres 4 et 5, mais seulement par un bateau qui participe à la course et pendant le moment où elle se déroule, uniquement dans son groupe.
- b) Le juge de régates et l'observateur peuvent réclamer contre tout bateau, si il est observé une violation apparente d'une manière quelconque d'une règle par ce bateau.

6.68.2. ENREGISTREMENT DE LA RECLAMATION D'UN PILOTE

- a) **Le pilote du bateau réclamant doit déclarer son intention de réclamer suite à une violation des règles du chapitre 4 pendant une course, par une exclamation haute et bien perceptible "protestation" en spécifiant son propre numéro de voile et de la mention de réclamation à l'adversaire.** Cette exclamation directe fait office d'enregistrement de la réclamation. L'élément d'évaluation est valable dans un délai de 10 secondes.
Avec cela la mention de réclamation à l'adversaire peut résulter de façons différentes : par la mention du numéro de voile du bateau adverse ou par l'indication de la couleur de la coque et de la voile, ou par la mention du nom du pilote du bateau adverse, etc. Afin de permettre une instruction convenable de la réclamation toutes les possibilités sont admises pour découvrir la vérité. Une réclamation peut cependant être la cause d'instructions défectueuses sur l'adversaire, toutes les autres manières d'informations permettant de le découvrir ne sont pas à rejeter.
- b) **La réclamation est acceptée dès qu'un membre de la direction de course répète l'exclamation de réclamation avec la mention des deux adversaires d'une manière audible par tous les pilotes au lieu de départ.** La mention des adversaires de réclamation peut aussi résulter, comme dans le 6.68.2.a, d'une description.
- c) Tant que la réclamation n'a pas été acceptée d'après le 6.68.2.b, le pilote réclamant doit partir du fait que son exclamation n'a pas été entendue et doit la répéter avec une exclamation de volume audible.
- d) Le bateau réclamant doit remettre après la fin de la course une réclamation écrite contre l'autre bateau à la direction de course, dans le cas contraire l'appel de réclamation est considéré sans objet.

6.68.3. ENREGISTREMENT D'UNE RECLAMATION PAR LA DIRECTION DE COURSE

- a) Pour l'enregistrement d'une réclamation par la direction de course pendant une course ou après celle-ci (selon 6.68.1.b) une exclamation exceptionnelle entendue par tous les pilotes au lieu de départ suffit, avec la mention du bateau couvert par la réclamation (le numéro de voile ou nom du pilote) et une instruction sur le fond de la réclamation.
- b) L'exclamation de la direction de course est à exécuter dès que possible après la reconnaissance de la situation de réclamation pour permettre l'acceptation d'une pénalité au bateau couvert par la réclamation.

6.68.4. AVERTISSEMENT

- a) Un bateau couvert par la protestation doit être averti dès que possible, en conformité avec les règles 6.68.2.b. et 6.68.3, que contre lui une réclamation est déclarée.
- b) L'avertissement cesse si celui-ci ne peut plus être poursuivi plus tard pour une infraction aux règles prétendue à moins qu'il soit exclu dans une décision du jury selon la règle 6.74.3.2 comme troisième bateau.

6.68.5. DECHARGE PAR UNE PENALITE

Par l'acceptation d'une pénalité, chacun des bateaux couverts par une réclamation peut pendant une course en raison de la violation d'une règle du chapitre 4, se décharger indifféremment de celui qui a déposé la réclamation.

6.68.6. PREMIERE ASSIGNATION AU FAUTIF

- a) Après la fin d'une course, le juge de régates annonce, après la consultation avec les observateurs sur toutes les réclamations déclarées pendant la course qui n'auraient pas été levées par l'acceptation d'une pénalité, une première décision aux fautifs par une assignation de pénalité. Une argumentation simplement est tenue d'être jointe à l'annonce de la décision.
- b) Si le juge de régates décide qu'un bateau a violé une règle d'une manière quelconque, le bateau doit être exclu de la course. (il obtient la dernière place de tous les bateaux du groupe de la course).
- c) Contre cette première assignation du juge de régates, la présentation d'une réclamation écrite est possible.

6.68.7. DELAI DE RECLAMATION ET DETAIL DESCRIPTIF

- a) Contre la première assignation du juge de régates le bateau réclamant doit déposer sa réclamation au cours des 15 minutes après l'annonce de la première assignation du jury sous la forme écrite et annoncer son intention directement au juge de régates.
- b) La réclamation écrite doit être signée par le pilote protestant et contenir les détails suivants :
 - 1- Indication exacte de la course et l'endroit.
 - 2- La règle concernée ou les règles qui sont à appliquer à l'établissement de la faute ou de l'innocence.
 - 3- Une description du cas
 - 4- Une esquisse du cas
- c) La réclamation écrite doit être rédigée dans l'une des langues officielles de la NAVIGA.

6.68.8. ELIMINATION SUPPLEMENTAIRE DES MANQUES D'UNE RECLAMATION

Le jury doit permettre au protestataire par manquement dans les détails (comme il est exigé par le 6.68.7.b) de corriger et que la réclamation indique plus précisément les éléments essentiels du cas.

6.68.9. RETRAIT D'UNE RECLAMATION

Une réclamation déposée par écrit ne peut pas être retirée, sauf si lors des débats l'un ou plusieurs bateaux reconnaissent la violation des règles, elle peut être retirée par le jury. Donc le protestataire

peut retirer exceptionnellement sa réclamation au cas où le jury établisse que le contact était insignifiant entre 2 bateaux et aussi était inévitable.

6.68.10. TAXE DE RECLAMATION

Si les instructions de voile ne prévoient aucun règlement, aucune taxe de réclamation ne peut être prise pour la présentation d'une réclamation écrite.

6.70. DECISION DU COMITE DE COURSE OU DU JURY

6.70.1. DESAVANTAGE ESSENTIEL D'UN BATEAU

En considérant la règle 6.74.1.b le jury peut déplacer une réparation en faveur d'un bateau suivant les conditions mentionnées.

6.70.2. LIMITE D'AUTORITE DU JUGEUR

Si un jugeur établit qu'un bateau ne correspond pas à ses instructions de classe ou à sa feuille de jauge, il procède de la manière suivante :

- 1) Si la discordance est établie avant une régata, il doit prier le propriétaire ou le pilote d'éliminer la discordance. Si elle n'est pas éliminée, il présente au jury un rapport écrit. Le jury exprime l'exclusion du bateau de toute la régata ou maintient le bateau selon la règle le 3.19. (feuille de jauge). Le bateau a droit à sa demande à des explications.
- 2) Si la discordance est établie seulement après une course, le jugeur présente au jury un rapport écrit. Le jury informe le bateau concerné et le convoque pour explications.

Le jugeur n'est pas autorisé à exclure un bateau.

6.71. PROCEDE DE RECLAMATION – MODERATION DES INTERVENTIONS

6.71.1. DROIT AUX DEBATS DE RECLAMATION

Un bateau ne peut être puni sans débat de réclamation, selon la règle 6.68.6. (La première assignation).

6.71.2. PARTI CONCERNE - AUDITION

- a) Aucun membre d'un arbitrage ne peut participer à une audition du parti concerné ou à une décision d'une manière quelconque. Cependant cela n'exclut pas son témoignage.
- b) Un réclamant qui agit avec argumentation contre un membre de l'arbitrage peut faire lever l'objection, mais cela doit se faire pendant les débats en présentant des preuves ou au plus tard à la date où le conflit d'intérêts est établi.

6.72. ACCEPTATION OU REJET D'UNE RECLAMATION

6.72.1. ACCEPTATION D'UNE RECLAMATION

Si le jury établit qu'une protestation écrite déposée selon la règle 6.68 correspond aux faits, elle doit entrer dès que possible dans les débats.

6.72.2. REJET D'UNE RECLAMATION

Si le jury décide qu'une réclamation écrite déposée ne correspond pas à la règle 6.68, il doit l'annoncer à tous les partis concernés par la réclamation et faire valoir par une décision que la réclamation n'est pas valable. Une telle décision ne peut pas plaire, il appartient maintenant au réclamant de prouver que les conditions de la règle 6.68 étaient remplies.

6.72.3. ACCORD DES PARTIS DE LA RECLAMATION

Tous les partis de la réclamation doivent être informés du contenu de la réclamation ainsi que sur la date et l'endroit des débats.

6.73. POURPARLERS DE RECLAMATION

6.73.1 DROIT A LA PRESENCE

Les partis de la réclamation ou ses représentants ont le droit d'être présents pendant toute l'administration des preuves et l'interrogation des témoins. Les témoins ne sont pas membres du comité de réclamation, ils peuvent être présents seulement à leur propre initiative. D'autres personnes peuvent être admises comme observateurs après que le jury est estimé qu'ils ne peuvent pas cependant influencer les débats.

6.73.2. ADMINISTRATION DES PREUVES

Les éléments de preuves de réclamation doivent être proposés au jury par le réclamant.

6.73.3. TEMOIGNAGE DES MEMBRES DU COMITE DE COURSE

- a) Un membre du jury qui informe de sa propre observation d'un incident, il fait cette énonciation en qualité de témoin en présence des partis de réclamation et il peut être interrogé.
- b) Un membre de la direction de la zone de départ peut témoigner dans des débats de réclamation comme témoin.

6.73.4 LES DEBATS DE RECLAMATION

Si un parti de réclamation ou son représentant refuse de s'efforcer de participer sérieusement aux débats de réclamation, le jury est autorisé à décider de tenir les débats correctement sans huit clos.

6.73.5 REPRISE DES DEBATS DE RECLAMATION

Le jury peut reprendre des débats de réclamation, si il décide qu'une erreur décisive peut-être commise, ou si pendant la période de justification de nouvelles preuves essentielles sont mises à disposition. Par la décision de réclamation des bateaux concernés, les demandes des bateaux sur la reprise des débats doivent être déposées au plus tard avant la prochaine course.

6.74 DECISIONS ET PENALITES

6.74.1 REPARATION

- a) Un bateau qui affirme que par sa position le passage de la ligne d'arrivée n'a pas été perturbé par sa faute mais :
 - 1) par une action ou une négligence de la direction de course
 - 2) parce qu'il aurait été obligé de s'écarter à cause de la conduite d'un pilote ayant effectué une modification de route normale ou un virement de bord sans faire attention à la présence des autres bateaux.
 - 3) par un bateau ne respectant pas une navigation loyale ou ayant encouru une peine selon la règle 6.75 (pour lequel le comité de course ou le jury l'a sanctionné) la réparation peut être sollicitée auprès du jury.
- b) La demande d'une réparation doit être déposée sous la forme d'une réclamation écrite selon la règle 6.68.7, même si le bateau violant les règles s'est déchargé ou non par l'acceptation de la peine de réparation.
- c) En cas de la décharge d'un bateau adverse par l'acceptation de la pénalité de réparation on peut solliciter une majoration de la sanction lors des débats de réclamation. A moins qu'une punition supplémentaire du bateau adverse selon la règle 6.75 (grossières violations des règles ou comportements maladroits) ne puisse plus en résulter.

Les conditions d'une réparation sont :

- 1) Un préjudice dans le classement : au moins une rétrogradation de 3 places, sans entrave
- 2) L'innocence du bateau concerné

Si il est établi par le jury que les conditions d'une réparation sont présentes, il doit s'assurer que les points suivants s'appliquent :

- a) Si le bateau qui exige la réparation avait une route normale au moment de l'incident.
- b) Si le bateau était essentiellement empêché ou se dégageait
- c) Si le bateau faisait une tentative raisonnable de dégagement.
- d) Si le classement d'arrivée était plus mauvais que son classement avant l'incident.

Si le jury décide une réparation, il doit prendre en considération :

- a) Date et l'emplacement du parcours à laquelle l'incident a eu lieu.
- b) La perte vraisemblable de temps et/ou de trajet par l'incident
- c) La position qu'avait le bateau à l'instant de l'incident dans la course.
- d) Le classement vraisemblable sans incident.

Si le jury ne peut pas fixer la position du classement du pilote au moment de l'incident ou si l'incident se passait devant la 1^{ère} marque du parcours, une position moyenne de l'ordre des résultats peut être fixée.

Pour le cas où la réparation est donnée par le jury selon les restrictions suivantes :

- a) Aucun meilleur classement ne peut être attribué en compensation. Aucun plus mauvais classement que celui qu'il aurait pu obtenir en cas de course non terminée (nota : un classement ne peut être effectué que dans le groupe concerné).
- b) La réparation sous la forme d'un classement qui peut être le même, comme un classement identique à un autre bateau. (classement ex-aequo).
- c) Pour les autres cas le classement attribué est décisif.

6.74.2 RELEVÉ DES RECLAMATIONS

- a) Pour des réclamations de jauge selon la règle le 6.70.2.2. (Après une course), le jury a à établir la non-conformité aux instructions de jauge.
- b) Si une réclamation est présentée contre les feuilles de jauge sans influencer les performances du bateau, le jury peut prier le propriétaire ou le pilote de mettre le bateau en conformité avec les instructions de jauge et ainsi lui permettre de participer à la régata.
- c) Un bateau, auquel des manquements essentiels sont établis par rapport aux instructions de jauge (des manquements qui signifient un avantage très vraisemblable à l'égard des autres bateaux), est immédiatement exclu de la régata.

6.74.3 PUNIR

L'arbitrage ou le jury décide après l'établissement des faits suite à des débats de réclamation :

- 1) qu'un bateau a violé une règle,
- 2) qu'un bateau par l'inobservation d'une manière quelconque d'une règle a contraint d'autres bateaux à violer une règle, alors le bateau concerné doit être exclu de la course si il ne s'est pas déchargé par l'acceptation d'une peine de réparation.

Dans le cas décrit dans le paragraphe 2, les autres bateaux ont à se justifier.

Une telle exclusion doit être indépendamment appliquée si l'exclusion ou la punition à l'origine était mentionnée dans la réclamation et si le bateau violant la règle était appelé dans la réclamation ou était l'objet de la réclamation, c'est-à-dire que le réclamant lui-même peut ainsi qu'un troisième bateau être exclu et l'adversaire de la réclamation être réhabilité.

6.74.4 APPLICATION DES AMENDES DE PENALITE

Des amendes de pénalité peuvent être appliquées seulement pour des manquements contre l'application des règles du chapitre 4.

6.74.5 POINTS ET PLACES

- a) Pour l'attribution des points dans une régates, l'abandon peut être estimé après une faute non comme une exclusion. Cette peine peut être couverte seulement en conformité de la règle 6.74.4.
- b) Si un bateau est exclu ou a abandonné, les bateaux suivants avancent d'une place.
- c) Si un bateau est puni et rayé d'une régates ou d'une partie d'une régates, les courses suivantes ne sont pas comptabilisées et cela n'entraîne aucune modification du classement des autres bateaux dans la course.

Si l'incident qui a conduit à la punition est arrivé pendant une course déterminée, le bateau est exclu de cette course et tous les bateaux suivants qui y ont participé sont classés en remontant d'une place.

- d) Si un bateau est exclu après des débats de réclamation par le jury d'une course, il reçoit des pertes de points supplémentaires et chaque bateau de la course concernée reçoit une réduction de 0,5 points.

6.74.6 NOTIFICATION DE LA DECISION DE JURY

- a) Après que le jury ait pris sa décision, il l'annonce immédiatement aux partis de la réclamation:
 - 1- l'état des faits est établi
 - 2- la règle applicable
 - 3- la décision avec l'argumentation
 - 4- s'il y a lieu de punir le bateau
 - 5- s'il y a lieu la pénalité encourue ou s'il accorde une réparation.
- b) À sa demande mettre à la disposition du réclamant :
 1. les indications sous la forme écrite,
 2. une esquisse confirmée par le jury de l'incident si celui-ci n'est pas insignifiant.

6.74.7 POSSIBILITE DE NOMINATION

Les décisions de jury sont définitives. Une nomination contre une décision prise par le jury n'est pas possible. Seulement la reprise des débats de protestation est possible selon la règle 6.73.5.

6.75. VIOLATIONS FLAGRANTES AUX REGLES OU COMPORTEMENTS MALADROITS.

Après une grossière violation contre les règles de régates ou un manque de sportivité ou de navigation loyale, le comité de course ou le jury peut exclure un pilote d'une course ou de toute la régates ou prendre d'autres mesures disciplinaires selon la règle 6.73. Des pourparlers de réclamation et l'établissement du constat des faits sont à procéder. Le comité de course ou le jury doit annoncer chaque peine encourue par le pilote à son représentant et sa fédération nationale.

6.76. RESPONSABILITE

La responsabilité du pilote ou du propriétaire du bateau se règle d'après les textes en vigueur. Chaque participation à une compétition entraîne la propre responsabilité du pilote.

La responsabilité de l'organisateur ou réalisateur d'une régates est exclue pour tout comportement des pilotes.

6.77. AMENDES DE PENALITE POUR DES VIOLATIONS A UNE REGLE DU CHAPITRE 4

L'un des deux procédés suivants est à utiliser lors d'une violation des règles du chapitre 4 :

Pénalité de réparation

Pénalité de points.

La peine de réparation devrait toujours être retenue à moins que les circonstances extraordinaires rendent le procédé impossible. Le procédé d'application est à inscrire dans les instructions de course.

6.77.1 ROTATION DE 360 °

Un bateau qui reconnaît avoir violé une règle de la partie 4 peut se décharger pendant qu'il effectue une rotation de 360 °, le cercle qui se compose d'un tournant et une amure dans la même direction. Le cercle doit être fini sur la même proue commencée et être exécuté d'un trait.

- a) Un bateau est renseigné sur son infraction aux règles selon la règle 6.68.4 ou sur la possibilité d'une infraction aux règles par l'établissement d'un contact entre 2 bateaux par la direction de course.
- b) Un bateau informé d'une infraction aux règles a le droit de la reconnaître. Si il a reconnu sa propre violation à une règle du chapitre 4, dans ce cas il s'éloigne immédiatement de tous les autres bateaux et dès qu'il se trouve en l'eau libre il effectue immédiatement son cercle. Pendant qu'il l'accomplit, il doit s'éloigner de tous les autres bateaux et en dehors de la trajectoire normale à la marque suivante du parcours ceci jusqu'à ce que son cercle soit terminé.
- c) Si la violation des règles a lieu avant le signal de départ, le bateau violant la règle doit accomplir son cercle après le signal et avant de traverser la ligne de départ.
- d) Si une violation des règles à la ligne d'arrivée se produit, le bateau violant la règle doit accomplir son cercle sur la dernière partie du parcours avant qu'il ne franchisse officiellement la ligne d'arrivée.
- e) Si un bateau reconnaît sa propre faute et affirme cependant avoir établi aussi une violation aux règles de la partie 4 de la part des autres, le bateau participant doit se comporter selon la règle 6.68 (réclamation contre des bateaux), en outre il se décharge en effectuant son cercle.
- f) Si aucun des bateaux participants ne reconnaît une faute, les deux ont à déposer une réclamation selon la règle 6.68.2.b.
- g) Si un bateau reconnaît sa propre faute, cependant affirme avoir subi une violation des règles d'après le chapitre 4 de la part des autres bateaux, il doit se selon la règle 6.68 déposer des protestations contre les bateaux.
- h) Si aucun des bateaux participants ne reconnaît une faute, les deux ont à déposer une réclamation.
- i) Si un bateau qui a violé une règle du chapitre 4 n'a pas répondu à l'appel de la faute, il se trouve exclu de la course
- j) Si un bateau violant la règle est impliqué dans une collision avec des dommages sérieux sur l'un des bateaux participants, il est exclu de la course.
- k) L'arbitrage peut exclure immédiatement de la course un bateau qui, en raison d'une infraction aux règles, effectue une rotation de 360° le mettant dans une position avantageuse après l'achèvement de la pénalité, si un préjudice sérieux apparaît ou non.

Chapitre 7 CAHIER TECHNIQUE ET DES CHARGES DE REALISATION DE REGATE

7.80 NOMBRE DE PARTICIPANTS AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

7.80.1 QUANTITE MINIMALE DE PARTICIPANTS

Un titre de champion du Monde peut être attribué si pour les :

- Seniors : au moins 10 bateaux de 5 pays différents ont pris le départ
- Juniors : au moins 6 bateaux de 3 pays ont pris le départ

7.80.2. ATTRIBUTION DU QUOTAS DE PARTICIPANTS

- a) Aux championnats du Monde chaque pays membre a la possibilité d'inscrire 3 bateaux par classe.
- b) Pour cela il peut aussi être choisi un autre mode de la répartition des quotas de participants des pays membres qui dépend d'une part du nombre des bateaux enregistrés par pays, d'autre part du nombre de pilotes justifiables au maximum dans la régates sur le plan d'eau prévu. De ce fait des pays avec une plus grande quantité de bateaux enregistrés peuvent recevoir plus de places de participation que d'autres pays. Cependant chaque pays doit recevoir au moins 3 places de participation.
- d) La participation d'invités n'est pas possible (AWR en 1999)
- e) Le champion du Monde sortant est inscrit automatiquement au championnat du Monde suivant dans sa classe, sans influencer sur le nombre de participants de son pays.

7.80.3 JUNIORS

- a) Aux championnats du Monde les juniors ont leur propre classement, ils participent aux mêmes régates.
- b) Les juniors doivent partir ensemble avec les seniors dans une régates. Après la fin de la régates, les juniors sont à classer séparément.
- c) Les nécessités pour la distribution du titre d'un champion du Monde junior sont fixées par les règles de concours.

7.81. DROITS, TACHES ET DEVOIRS LORS DE LA PREPARATION D'UNE REGATE

7.81.1 COMITE D'ORGANISATION

- a) Le comité décide du délai opportun d'envoi du dossier d'inscription et contrôle son contenu. Aux championnats du Monde, le dossier d'inscription est à expédier au moins 9 mois avant la date de régates à tous les pays membres de la NAVIGA.
- b) Le comité établit la liste des membres ou confirme les membres proposés par l'organisateur du jury et de la direction de course.
- c) Le comité rédige en commun avec l'organisateur du jury le programme des régates avec les instructions de course éventuellement supplémentaires, il est responsable de son contenu.

7.81.2 ORGANISATEUR

- a) L'organisateur est responsable à l'égard des organes de contrôle de l'Etat. Il a à effectuer en temps utile toutes les déclarations légales, ainsi que les autorisations nécessaires.
- b) Il a à assurer toutes les conditions organisatrices et techniques qui garantissent une réalisation irréprochable de la régates.

7.82. SURVEILLANCE AUX CHAMPIONNATS DU MONDE

7.82.1 TACHES DU REPRESENTANT DE LA PRESIDENCE DE LA NAVIGA

Les tâches du représentant de la NAVIGA sont fixées par les AWR (les règles de concours Générales) de la NAVIGA.

7.82.2 FONCTIONS MULTIPLES DU REPRESENTANT DE LA PRESIDENCE

Le représentant de la présidence de la NAVIGA peut aussi être employé, s'il a la qualification correspondante, comme membre du jury ou comme juge arbitre.

7.83 PLAN D'EAU

7.83.1 CRITERES DE CHOIX

- a) L'organisateur est responsable du choix du plan d'eau de régates.
- b) Le plan d'eau de régates est à choisir en fonction des conditions locales et des conditions de vent normale qui garantissent les possibilités les plus favorables d'obtention de bons résultats. Il faut faire attention particulièrement à ce point.

La possibilité de l'interprétation d'un parcours avec un large départ, celui-ci donnant un espace suffisant pour l'arrivée, d'apercevoir en tout point le parcours de régates et d'assurer une vue sur toutes les marques du parcours dans chaque situation normale de course au lieu de départ.

- c) L'eau salée est à éviter pour l'organisation des régates où l'usure matérielle est augmentée. Les championnats du Monde sont organisés en eau douce.

7.83.2 ESPACE DE PREPARATION

- a) La zone de préparation avant départ des bateaux doit être dimensionnée en fonction du plus grand nombre de pilotes, la zone mise à disposition est entourée de barrières. Des tentes ou d'autres possibilités d'abris doivent être mises à la disposition des pilotes en cas de mauvais temps.
- b) La zone de préparation doit être à proximité du lieu de départ.

7.83.3 ZONE DE DEPART

- a) La zone de départ est distincte et décrite dans les instructions de voile. Elle est l'espace de déplacement qui est à la disposition exclusivement des pilotes et des membres de la direction de course, pendant une course. Pour un pilote en course, son aide ou d'autres personnes ne peuvent entrer dans la zone de départ pendant la course.
- b) La zone de départ en fonction des données locales est à choisir pour garantir la meilleure vue du parcours. Il doit aussi être considéré que la possibilité d'annonce verbale peut être effectuée à tout moment.

7.83.4 PLACE DE DEPART

A l'intérieur de la zone de départ se trouve l'emplacement où le pilote ou son aide met le bateau dans l'eau. Le pilote ou son aide peuvent entrer dans la zone de départ seulement pendant la période d'attente.

7.83.5 REALISATION DU PARCOURS

- a) Les parcours sont construits sous la surveillance du juge arbitre d'après ses indications.
- b) Faire attention particulièrement à :
 - 1) la ligne de départ est perpendiculaire à l'axe du vent et sa longueur, dans le cas où les données locales le permettent, soit au moins égale à la somme des longueurs des bateaux partants.
 - 2) un grand espace perpendiculaire après la ligne de départ est à établir avant la 1^{ère} marque du parcours, elle doit être visible de la zone de départ.
 - 3) de même pour la dernière marque du parcours avant la ligne d'arrivée de nouveau un grand espace perpendiculaire doit être prévu, les autres marques du parcours offrent des directions différentes du vent.
 - 4) une vue irréprochable du pilote à la zone de départ à chaque instant de la course pour chaque marque du parcours, ceci sans restriction possible.
De même il ne doit pas y avoir de recouvrement de la visibilité sur les routes normales des autres bateaux et aussi la possibilité de mouvement du pilote dans la zone de départ est à prendre en considération.
 - 5) les marques du parcours doivent se trouver assez proche du lieu de départ pour qu'une estimation des distances de toutes les marques du parcours soit possible.
- c) Plus de bouées que nécessaires peuvent aussi être mises dans l'eau pour un parcours déterminé par le juge arbitre en cas de changement de direction du vent, ceci donne en conséquence un changement de parcours au prochain départ. Les bouées de loisirs sont cependant à caractériser, il est ainsi possible à tout moment à un pilote de reconnaître facilement les marques correspondantes au parcours de sa course.

- d) La longueur du parcours doit être choisie pour qu'une course dure au moins 10 minutes et la longueur d'un côté du parcours doit être d'au moins 60 mètres.
- e) Comme marques du parcours, les bouées avec un diamètre d'au moins 50 cm sont à utiliser, avec une hauteur de 30 cm hors de l'eau.

7.83.6 TABLEAUX POUR DES PUBLICATIONS

- a) Dans la zone de préparation, au moins un tableau est à mettre à disposition pour des publications.
- b) Le parcours de la prochaine course et la répartition des bateaux dans les divers groupes des courses suivantes.
 - 1) L'attribution des fréquences pour chaque bateau participant à la régata est à établir par la direction de course, il en résulte l'attribution au pilote.
 - 2) Les résultats de la course naviguée doivent être affichés le plus tôt possible après le passage de la ligne d'arrivée.
 - 3) Les résultats du jury des pourparlers de réclamation.

7.83.7. LOCAL POUR DES POURPARLERS DE RECLAMATION

A la proximité de la zone de départ, un local pour des pourparlers de réclamation est à mettre à la disposition de l'organisateur. Si aucun bâtiment n'est dans la proximité, en conséquence une grande tente peut aussi être installée dans ce but. Dans le local, une table de débats avec assez de sièges est à installer. Il doit être mis à la disposition des mini-voiliers et les symboles de marque de parcours pour la représentation de la situation de course. Aux championnats du Monde et championnats Internationaux, un moniteur est à prévoir pour le contrôle de l'enregistrement vidéo.

7.83.8 VIDEOSURVEILLANCE

C'est à l'organisateur aux championnats du Monde et Internationaux de s'occuper de la possibilité d'une vidéosurveillance.

Au minimum il est nécessaire:

- 1 caméra avec une autonomie suffisante de l'accumulateur
- 1 écran dans l'espace du jury
- 1 cameraman. Pour cela un membre du jury peut aussi être employé à ce besoin.

D'une manière quelconque si possible une personne supplémentaire est à mettre à la disposition du cameraman.

7.83.9 DEFINITIONS SUPPLEMENTAIRES POUR LE JURY LORS D'UNE VIDEOSURVEILLANCE

- 1) La vidéosurveillance peut être utilisée seulement pour la clarification par le participant ou par la direction du lieu de départ des réclamations évidentes.
- 2) Aucune nouvelle réclamation par la suite ne peut être exprimée en raison de l'enregistrement vidéo.
- 3) Le participant a le droit d'être présent lors de la présentation de l'enregistrement vidéo. Il peut décider en raison de la présentation, s'il met une réclamation contre la décision de la direction de course. Le temps de réclamation commence dès l'annonce de la décision de la direction de course.
- 4) Si la direction de course utilise l'enregistrement vidéo pour une prise de décision, le jury n'a ici aucun droit de codécision.

7.84 PERSONNEL AUXILIAIRE

L'organisateur doit mettre suffisamment de personnel auxiliaire à la disposition pour la réalisation des tâches organisatrices. Il doit penser particulièrement au :

- 1) soin correspondant au parcours de régata
- 2) travaux d'écriture de la direction des courses

- 3) l'appel des bateaux pour la période de préparation
- 4) l'enregistrement à la ligne d'arrivée et à l'autorité de publication des résultats
- 5) soutien des observateurs pour la prise de note pendant une course
- 6) soin des tableaux d'affichage
- 7) travail du secrétaire du jury
- 8) Auxiliaires de course, etc.
- 9) Cameraman pour la vidéosurveillance.

7.85 ENREGISTREMENT DES BATEAUX ANNONCES

- a) Chaque pilote est obligé de se faire enregistrer ainsi que le bateau ou les bateaux inscrits à la régata sur le lieu du concours et aux heures fixées. A l'enregistrement, une feuille de jauge valable est à présenter.
- b) L'organisateur a à s'occuper des locaux correspondants et du personnel auxiliaire nécessaire pour la réalisation de l'enregistrement.
- c) Aux championnats du Monde, un contrôle des jauges est à exécuter simultanément lors de l'enregistrement. Comme jaugeur, les membres de la direction de course peuvent remplir cette charge.

7.86 DOCUMENTATION DES RESULTATS

7.86.1 TACHES DU JUGE ARBITRE

- a) Le juge arbitre a à élaborer l'estimation finale de la régata, a à établir une liste des départs et de présenter celle-ci au jury pour confirmation.
- b) Lors de régates Internationales ou aux championnats du Monde, il a à diffuser la liste des résultats en suivant la chronologie des régates à la commission sportive de la NAVIGA et au secrétariat général dans un délai de 14 jours après la conclusion de la compétition.

7.86.2 TACHES DU JURY

Le jury a à confirmer par sa signature de la liste des résultats présentés par le juge arbitre que la régata était en conformité avec les règles de régata ou dans la mise au concours et que les compléments aux instructions de course ont été appliqués.

7.86.3 TACHES DE L'ORGANISATEUR

- a) L'organisateur a à publier la liste des résultats confirmés aux panneaux d'affichage prévus à cet effet - si possible une copie de la liste des résultats est remise à chaque pilote à la remise des prix ou est expédiée par la poste.
- b) L'organisateur des régates internationales ou des championnats du Monde est obligé de garder tous les documents de la régata au moins 3 ans :
 1. Le dossier du concours
 2. L'instruction de course
 3. Le registre des courses, en cas de besoin
 4. Les listes des estimations au lieu de départ
 5. Tous les procès-verbaux sur les contrôles et les pourparlers de contestation
 6. Les listes des résultats
- c) L'organisateur a à s'occuper des locaux correspondants et du personnel auxiliaire nécessaire à la réalisation de l'enregistrement.
- d) Aux championnats du monde, un contrôle de jauge est à exécuter simultanément à l'enregistrement. Comme jaugeur, les membres du comité de course peuvent être désignés.

Chapitre 8 SYSTEMES DE REGATE

Les systèmes de régates suivants décrits sont recommandés pour l'organisation des régates, mais non obligatoires. Le choix de l'application d'un système de régates est donné à l'ouverture du concours.

8.90. CONDITIONS GENERALES

8.90.1 REPARTITION DES GROUPES

- a) Pour la réalisation de la régates, les pilotes sont répartis en groupes identiques. La 1^{ère} répartition résulte du tirage au sort, alors les autres répartitions résultent conformément au système respectif de régates.
- b) La taille des groupes s'effectue d'après les données locales par le secrétariat de course, les bateaux sont à répartir individuellement dans des groupes de taille importante afin qu'ils puissent effectuer le maximum de courses.
- c) La répartition des bateaux dans les groupes pour la 1^{ère} course doit être annoncée au moins 15 minutes avant le 1^{er} départ par l'affichage sur le tableau.

8.90.2 DETERMINATION DE LA DUREE D'UNE REGATE

- a) La quantité des passages à naviguer ou l'heure de départ du dernier passage est à fixer dans les instructions de voile.
- b) Une régates est considérée comme non valable, si au moins 5 courses n'ont pas eu lieu.
- c) Une régates peut être terminée avant le temps défini dans le paragraphe de la durée d'une régates seulement par décision prise à l'unanimité du comité de course (en raison de circonstances particulières), mais dans tous les cas seulement après la fin d'un passage et tenant compte du paragraphe b.

8.90.3. DETERMINATION D'UNE RESTRICTION DE TEMPS

Fondamentalement il devrait être essayé de se passer de la détermination d'une restriction de temps. Si c'est nécessaire cependant il faut procéder comme suit :

- a) Le temps maximum pour une course doit être de 20 minutes. Dans ce temps le 1^{er} bateau doit avoir passé la ligne d'arrivée, dans le cas contraire toute la course est annulée
- b) Les bateaux restants ont 5 minutes pour passer la ligne d'arrivée. Tous les bateaux qui se trouvent après ce temps encore en course, sont classés à la dernière place.

8.91. SYSTEME RAPIDE (le système RCYRS Remote Controlled Racing)

8.91.1 PREFACE

Dans le système rapide on navigue dans plusieurs groupes dans lesquels chaque fois une quantité déterminée de bateaux montent dans le groupe suivant ou descendent dans le groupe précédent.

8.91.2 REPARTITION DES GROUPES

- a) Les bateaux déclarés sont répartis par lot dans les groupes qui doivent se composer d'au moins 6 bateaux. Dans l'intérêt d'une grande quantité de courses, les grands groupes sont choisis en considération pour un déroulement de la régates sans incident.
- b) Le 1^{er} groupe est appelé « A », 2^e « B », 3^e « C », etc.
- c) 3 bateaux changent à chaque course et à ces mouvements de changement il peut en résulter entre les groupes d'après 2 différentes méthodes:
 1. soit le système italien et son estimation de point selon la règle 92. (Le système de régates à l'italienne)

2. soit un nouveau tirage au sort après chaque course, avec l'estimation de point conformément au système rapide, cependant tous les groupes reçoivent les mêmes points.
- d) La détermination de quel système de répartition doit être publié avant le 1er départ par l'affichage sur le tableau prévu à cet effet pour publication.
- e) Après la fin des tours de répartition, le nombre total de point de chaque bateau est donné et une nouvelle répartition de groupe est entreprise. Les bateaux avec les plus petits chiffres de point partent dans le groupe « A », les bateaux suivants dans le groupe « B », etc. à l'égalité de point un tirage au sort est décisif !

8.91.3 MONTANT - DESCENDANT

- a) Après la fin de chaque course de répartition on fixe l'équipe reculante de chaque groupe d'après la méthode suivante:
1. De 11 à quelques bateaux dans le groupe « A » :
Les 3 premiers bateaux d'un groupe, sauf dans « A », avec la plus petite quantité de point montent et descendent les 3 derniers bateaux avec la plus haute quantité de point, sauf dans le dernier groupe.
 2. De 12 à 15 bateaux dans le groupe « A » :
Les 4 premiers bateaux d'un groupe, sauf dans « A », avec la plus petite quantité de point montent et descendent les 4 derniers bateaux avec la plus haute quantité de point, sauf dans le dernier groupe.
 3. De 16 à 19 bateaux dans le groupe « A » :
Les 5 premiers bateaux d'un groupe, sauf dans « A », avec la plus petite quantité de point montent et descendent les 5 derniers bateaux avec la plus haute quantité de point, sauf dans le dernier groupe.
 4. De 20 à 23 bateaux dans le groupe « A » :
Les 6 premiers bateaux d'un groupe, sauf dans « A », avec la plus petite quantité de point montent et descendent les 6 derniers bateaux avec la plus haute quantité de point, sauf dans le dernier groupe.
- b) Si plusieurs bateaux avec un déplacement finissent le tour, ils sont concernés par le fait de descendre, la quantité sur l'équipe reculante est augmentée. Alors le groupe suivant est également concerné et la quantité de l'équipe reculante est augmentée.
- c) Un bateau qui a abandonné la régata, il est classé à la fin des résultats, il est descendu jusqu'au dernier groupe. Si seulement 4 bateaux restent dans le dernier groupe, les groupes doivent être re-divisés. Dans la nouvelle division, les points du dernier tour navigué sont recalculés. En aucun cas, un bateau ne peut monter ou descendre de plus d'un groupe.

8.91.4 SYSTEME DE NOTATION

- a) Les bateaux arrivés reçoivent des points conformément à leur ordre d'arrivée suivant le tableau de point :

Place	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	etc
Points	0	1,7	3	4	5	6	7	8	9	etc

- b) Disqualification par le juge de régata
Un bateau est mis en disqualification, en première décision par le juge de régata, à la dernière place, il reçoit les points de la dernière place.
- c) Disqualification par le jury :
La dernière place de la course + des points de pénalité conformément à la quantité des bateaux partis dans la course x 0,5. Points annulables suivant la règle 8.91.5.
- d) Disqualification non annulable
Les points de la dernière place sont attribués sur le champ pour faute particulièrement grave du pilote. La disqualification peut être exprimée seulement par le jury.
- e) Le bateau avec la plus petite quantité de point gagne la régata.

- f) Après la conclusion de la régata en cas d'égalité de points de différents bateaux d'après la règle le 2.11 une course de départage doit si possible être effectuée.

Aux cours de la répartition de groupe les points attribués sont pris en considération dans le classement général. A la possibilité d'erreurs éventuelles, les résultats des courses de répartition peuvent être aussi rayés.

Excepté le passage en course de répartition, tous les points seront donnés en continu du 1^{er} bateau dans le 1^{er} groupe jusqu'au dernier bateau dans le dernier groupe. En conséquence un bateau collectionne des points conformément à son classement, avec les exceptions suivantes :

- Le 1^{er} bateau dans le groupe « A » reçoit 0 point, le 2^e bateau 1,7 points.

8.91.5 SUPPRESSION DE RESULTATS

Après la fin de la régata, les suppressions des plus mauvais résultats, y compris les places de podium, doivent être exécutées comme suit :

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| 1. de 5 à 10 manches courues | 1 enlevée |
| 2. de 11 à 15 manches courues | 2 enlevées |
| 3. de 16 à 20 manches courues | 3 enlevées |
| 4. de 21 à 25 manches courues | 4 enlevées, etc. |

8.91.6 EGALITE AU SCORE DE POINT AUX PLACES DE PODIUM

Au cas où il soit nécessaire de résoudre une égalité au score de points entre 2 bateaux. S'il y a des erreurs de course, le bateau ayant les meilleurs points sans mauvais résultats reçoit la priorité. Si encore l'égalité au score de points existe alors un numéro de tirage au sort sera décisif.

8.92. SYSTEME DE REGATE A L'ITALIENNE

8.92.1 PREFACE

Le système de régata suivant fonctionne sur une idée de Luigi Badinelli. C'est appliqué depuis longtemps avec succès et il offre en particulier les avantages suivants :

1. La possibilité de l'égalité complète est donnée à chaque participant dans le cadre de la régata à l'égard de tous les concurrents. Cependant il existe aussi au début la possibilité que les meilleurs bateaux naviguent toujours l'un contre l'autre.
2. Au début tous les points pour l'estimation finale sont attirés. Aucune répartition par groupe n'est nécessaire, de par quoi aussi la durée de régata sera relativement courte pour un résultat égalitaire.
3. De part le regroupement des pilotes, les plus mauvais bateaux rencontrent aussi les meilleurs bateaux d'une régata. Les possibilités de navigation des pilotes sont augmentées. Néanmoins de plus grands groupes signifient un gain de temps dans le déroulement de la régata.

8.92.2 REPARTITION ET MOUVEMENT ENTRE LES GROUPES

- a) Les pilotes déclarés sont partagés par le tirage au sort dans des groupes qui doivent se composer d'au moins 6 bateaux. Dans l'intérêt d'une grande quantité de passages la composition des groupes doit prendre en considération un déroulement des régates sans problème. Cependant au moins 3 groupes sont à constituer.
- b) Lors de la répartition des groupes faire attention à ce que le nombre des bateaux soit tout de suite le plus grand dans chaque groupe et qu'il soit divisible par la quantité des groupes.
- c) Après la réalisation d'un tour, les différents groupes de bateaux sont aussitôt attribués. Dans ce but, les bateaux de chaque groupe sont classés conformément à l'ordre de passage à l'arrivée. Le groupe est divisé selon une nouvelle répartition de bateaux en section. Chaque groupe est à diviser en autant de sections qu'il y a de groupes disponibles dans la régata et dans chaque section y avoir la même quantité de bateaux finalement disponibles. C'est ainsi les meilleurs bateaux du groupe de la section « A » d'une course, après cela vont dans la section « B », etc.

- d) Au tour suivant, la somme de tous les groupes des sections « A » donne le nouveau groupe « A », la somme de tous les groupes des sections « B » le nouveau groupe « B », etc.
- e) Si la quantité des bateaux annoncés ne permet pas de répartir les groupes ou si la quantité des bateaux n'est pas divisible dans les différents groupes par la quantité du nombre de sections, il est établi alors avant le début de la régate par le jury que de la répartition résultera les différentes sections. Cette détermination est à publier avant le 1^{er} départ par l'affichage sur le tableau prévu à cet effet.
- f) La répartition doit résulter cependant ainsi de la quantité des bateaux dans les diverses sections différentes à l'entier supérieur de un bateau. Elle doit en résulter dans tous les groupes différents que la somme des sections « A » donne de nouveau un groupe également grand de « A » (comme avant une nouvelle répartition). Ceci est valable dans ce sens aussi pour tous les autres groupes.
- g) Si la nouvelle division de groupe est influencée par le passage simultané de l'arrivée de 2 ou plus de bateaux, la quantité des places à monter est augmentée en conséquence. Dans le groupe correspondant concerné la quantité correspondante de places descendantes augmente. Alors de cette manière de procéder entraîne toujours des contraintes pour le dernier groupe dans lequel descendent quelques bateaux et aussi dans ce dernier groupe quelques bateaux montent.

8.92.3 SYSTEME DE NOTATION

- a) Chaque bateau qui finit une course ne se retire pas, il reçoit les points suivants :

Place	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	etc
Points	0	1,7	3	4	5	6	7	8	9	etc

- b) Après le 1^{er} tour, les bateaux du nouveau groupe « B » reçoivent 3 points en plus aux chiffres de points donnés dans le paragraphe a, les bateaux du nouveau groupe « C » 6 points de plus, les bateaux du nouveau groupe « D » 9 points de plus, les bateaux du nouveau groupe « E » 12 points de plus, etc.
- c) Disqualification par le juge de régate:
Un bateau est mis en disqualification, en première décision par le juge de régate, à la dernière place, il reçoit les points de la dernière place.
- d) Disqualification par le jury :
La dernière place de la course + des points de pénalité conformément à la quantité des bateaux partis dans la course x 0,5. Points annulables suivant la règle 8.91.5.

Pour le classement final, les résultats de toutes les courses sont additionnés. Il y a des erreurs de course comme dans le système rapide. Les mêmes définitions comme dans le système rapide sont valables pour la réparation.

8.93 SYSTEME MSS « Most Simple System »

But visé :

- Les mêmes chances pour tous les participants par n'importe quel temps et dans chaque course
- Elimination de chaque classification au rendement
- Personne sur le fait de descendre
- Dépense d'organisation minimale
- Simplicité de réalisation
- Aucune répartition

8.93.1 REALISATION

- a) L'organisateur répartit les pilotes, d'après le principe du hasard, en groupes
- b) La quantité de pilotes par groupe est définie par le juge arbitre
- c) La composition du tour suivant, des groupes, résulte de l'ordre d'arrivée à chaque passage:

2 groupes :

1, 3, 5, 7, 9 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « A »
 2, 4, 6, 8, 10 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « B »

3 groupes :

1, 4, 7, 10, 13 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « A »
 2, 5, 8, 11, 14 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « B »
 3, 6, 9, 12, 15 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « C »

4 groupes :

1, 5, 9, 13, 17 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « A »
 2, 6, 10, 14, 18 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « B »
 3, 7, 11, 15, 19 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « C »
 4, 8, 12, 16, 20 navigateurs etc. naviguent dans le prochain groupe « D »

d) La distribution de points résulte pour chaque groupe d'après le système de points ci-dessous :

Place	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	etc.
Points	1	2	3	4	5	etc.

Au cours de ce système l'erreur d'attribution de points n'est pas absolument envisageable, cependant cela peut arriver. Les points de contestation et de réparation sont comme dans le système rapide.

Chapitre 9 DEFINITIONS DES JAUGES

9.94. DEFINITIONS GENERALES

9.94.1 INSTANCE SUPERIEURE

Malgré des manques de clarté concernant les instructions de jauge et la définition des classes, actuellement la diffusion allemande des règles de régates ou ses compléments sont les seuls valables. Si des manques de clarté se présentent tout de même, respectez la prise de position du compte-rendu « voile » de la NAVIGA.

9.94.2 STATUT DES DEFINITIONS

- Les définitions de classe avec les schémas insérés sont toujours valables.
- Les définitions de jauge ne peuvent pas être modifiées par un comité de course.
- Des modifications ou des compléments sont en cours bien que soit établi la mise au concours des régates.

9.94.3 CLASSE UNIQUE

Dans une classe unique, est interdit tout ce qui n'est pas permis catégoriquement dans les définitions de classe.

9.94.4 CLASSE DE CONSTRUCTION

Dans une classe de construction, est permis tout ce qui n'est pas interdit catégoriquement dans les instructions de classe.

9.94.5 MARQUES DE JAUGE

- Les marques de relevé de jauge doivent être de couleur différente à la coque et avoir au moins 3 millimètres de large.
- Si les dimensions à une marque sont effectuées, la partie limitée par la marque de relevé de jauge ne peut pas dominer la restriction intérieure à telle marque de relevé.

9.94.6. MATERIAU DE VOILE, RELEVÉ DE VOILE

- a) Les voiles peuvent aussi être réalisées dans de la matière non textile. Elles peuvent être renforcées par n'importe quel moyen. Cependant les voiles doivent pouvoir être roulées sur un rouleau d'un diamètre de 8 cm sans que celles-ci soient détériorées.
- b) Les voiles sont à présenter à plat sur une table, la surface de la toile doit être sans pli, le côté de référence de la voile est complètement positionné le long de la ligne de mesure.

9.94.7 POIDS SPECIFIQUE DU MATERIAU DE LEST

Le matériel de lest ne peut avoir un poids spécifique supérieur à celui du plomb (11,3 kg / dm³).

9.95 DEFENSE

- a) Chaque bateau doit être équipé d'une défense. La défense de proue doit être produit dans un matériau mou, gommeux (par exemple en silicone) pour éviter tout dommage, même le plus petit possible, envers un autre bateau en cas de collision.
- b) La défense est à monter pour des raisons de sécurité sur la surface plate de la proue, la protection de la proue ne devant pas la rendre pointue. Son épaisseur doit avoir au moins 1,0 cm d'épaisseur, au cas où les instructions de classe ne la définissent pas autrement.
- c) On mesure un bateau sur toute sa longueur y compris la défense.

9.96 CARACTERISTIQUES DE CLASSE, NATIONALITE ET NUMERO DE VOILE

9.96.1 DESCRIPTION DES IDENTIFICATEURS

Les identificateurs doivent correspondre aux nécessités du formulaire ISAF (Sail Identification Marks).

Chaque bateau doit porter les identificateurs suivants sur leur voile :

- a) un signe de la classe à laquelle il appartient,
- b) une ou plusieurs lettres qui caractérisent la nationalité d'après les instructions ISAF en vigueur,
- c) un signe de pays et le numéro de voile attribué,
- d) le numéro de voile correspond aux 2 ou 3 derniers chiffres, ou l'unique chiffre, du numéro d'enregistrement qui était attribué au pilote (**Nota : pour la France les 3 derniers chiffres de la licence**) ils sont appliqués à l'emplacement prévu,
- e) la place devant le numéro de voile doit permettre de rajouter un chiffre complémentaire. Le chiffre supplémentaire peut être prescrit par la direction de course en cas de numéro identique,
- f) les dimensions des caractéristiques de classe, les lettres nationales et les numéros de voile sont fixés par le formulaire ISAF « Sail Identification Marks »,
- g) tous les numéros et les lettres doivent être placés de telle façon qu'une identification irréprochable soit réalisée à distance,
- h) les numéros de voile et les identificateurs de nationalités doivent être sur les 2 côtés de la voile. Sur une voile transparente ils doivent être positionnés à des hauteurs différentes et en quinconce l'un au-dessus de l'autre. Les signes de classe peuvent être positionnés dos à dos,
- i) sur le foc, les numéros de voile doivent être portés,
- k) les identificateurs sont à réaliser dans une couleur qui contraste avec la couleur de fond de la grand-voile. Les caractères d'imprimerie sont à utiliser sans décor et en chiffres arabes.

9.96.2. SANCTIONS

Un bateau ne peut pas être exclu parce qu'il ne correspond pas aux instructions de la règle 96 sans

en être averti par avance et sans avoir eu la possibilité de correction.

9.97 ADMISSIONS D'ANCIENNES GENERATIONS DE BATEAU

Si les définitions de jauge sont changées, mais qu'un bateau possède jusque là une feuille de jauge valide, il est autorisé à l'avenir à participer aux régates à moins qu'il soit exécuté des changements qui demandent un nouveau relevé de jauge. Alors, une nouvelle feuille de jauge pourra être présentée d'après les définitions de jauge en cours.