

# ANNEXE E

## REGLES DE COURSE POUR LES BATEAUX RADIOCOMMANDES

---

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

### **E1 TERMINOLOGIE, SIGNAUX DE COURSE, DEFINITIONS ET REGLES FONDAMENTALES**

#### **E1.1 Terminologie**

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

#### **E1.2 Signaux de course**

Supprimer Signaux de course. Tous les signaux doivent être donnés verbalement ou au moyen d'autres signaux sonores décrits dans cette annexe ou dans les instructions de course.

#### **E1.3 Définitions**

- (a) Ajouter à la définition *Partie intéressée* : « mais pas un concurrent quand il agit comme observateur ».
- (b) Supprimer la définition *Zone des deux longueurs* et ajouter une nouvelle définition, *Zone des quatre longueurs* : « L'espace autour d'une *marque* ou d'un *obstacle* sur une distance de quatre longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. » A chaque utilisation de « *Zone des deux longueurs* » dans la règle 18, la remplacer par « *Zone des quatre longueurs* ».

#### **E1.4 Flottabilité personnelle**

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

#### **E1.5 Antennes**

Les extrémités des antennes d'émetteurs doivent être protégées de façon adéquate. Quand un comité de réclamation établit qu'un concurrent a enfreint cette règle, il doit soit l'avertir et lui donner le temps de s'y conformer, soit le pénaliser.

### **E2 CHAPITRE 2 QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT**

La règle 21 est remplacée par

#### **CHAVIRE OU ENCHEVETRE**

Si possible, un bateau doit éviter un bateau qui est chaviré ou enchevêtré, ou qui n'est pas encore maîtrisé après un chavirage ou un enchevêtrement. Un bateau est

chaviré quand sa tête de mât est dans l'eau. Deux bateaux ou plus sont enchevêtrés durant la période où ils sont accrochés les uns aux autres de telle sorte qu'aucun d'entre eux n'est capable de manœuvrer pour se libérer de(s) l'autre(s).

### **E3 CHAPITRE 3 DIRECTION D'UNE COURSE**

#### **E3.1 Courses avec des observateurs**

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

#### **E3.2 Tableau de parcours**

La règle J2.1 (4) est supprimée. Un tableau de parcours montrant le parcours et les limites de la zone de contrôle et de la zone de mise à l'eau doit être situé près de ou à l'intérieur de la zone de contrôle de sorte que les informations soient clairement visibles par tous les concurrents pendant qu'ils sont *en course*.

#### **E3.3 Zones de contrôle et de mise à l'eau**

Les zones de contrôle et de mise à l'eau doivent être définies par les instructions de course. Les concurrents *en course* doivent rester dans la zone de contrôle pendant qu'une flotte se déroule, sauf qu'ils peuvent brièvement faire l'aller-retour à la zone de mise à l'eau pour effectuer les actions autorisées dans la règle E4.5. Les concurrents qui ne sont pas *en course* doivent rester à l'extérieur des zones de contrôle et de mise à l'eau sauf quand ils portent assistance selon la règle E4.2 ou quand ils agissent en tant qu'observateurs de course.

#### **E3.4 Règles non applicables**

Supprimer la deuxième phrase de la règle 25 et la règle 33 en entier.

#### **E3.5 Donner le départ des courses**

La règle 26 est remplacée par

Les signaux sonores pour donner le départ d'une flotte doivent être faits à intervalles d'une minute et doivent constituer le signal d'avertissement, le signal préparatoire et le signal de départ. Pendant la minute précédant le signal de départ, des signaux à la voix doivent être faits à intervalles de dix secondes, et à intervalles d'une seconde pendant les dix dernières secondes. Chaque signal doit être compté à partir du début de son signal sonore.

#### **E3.6 Pénalités de départ**

Dans les règles 29.1 et 30, supprimer le mot «équipage». Pour l'ensemble de la règle 30, les annonces à la voix doivent être utilisées à la place des signaux faits par pavillons.

#### **E3.7 Lignes de départ et d'arrivée**

Les lignes de départ et d'arrivée doivent être tangentes au côté parcours des *marques* de départ et d'arrivée.

### **E3.8 Rappel individuel**

Dans la règle 29.1, tout remplacer après « le comité de course doit rapidement» par « héler deux fois « Rappel, (numéros de voile)» ».

### **E3.9 Rappel général**

Dans la règle 29.2, tout remplacer après « le comité de course peut » par « héler deux fois « Rappel général » et faire deux signaux sonores ». Le signal d'avertissement d'un nouveau départ pour la classe rappelée doit être donné peu de temps après, et les départs de toutes classes à venir doivent suivre le nouveau départ.

### **E3.10 Réduire ou annuler après le départ**

Dans la règle 32.1(b) remplacer « du mauvais temps » par « des orages ». Supprimer la règle 32.1(c).

## **E4 CHAPITRE 4 AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE**

### **E4.1 Règles non applicables**

Les règles 43, 47, 48, 49, 50, 52 et 54 sont supprimées.

### **E4.2 Aide extérieure**

La règle 41 est remplacée par

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

### **E4.3 Propulsion**

La règle 42 est modifiée de telle sorte que toute référence au mouvement du corps est supprimée. La règle 42.3(f) est également supprimée.

### **E4.4 Pénalités pour infraction aux règles du chapitre 2**

Pour l'ensemble de la règle 44, la pénalité doit être un tour comprenant un virement de bord et un empannage.

### **E4.5 Mise et remise à l'eau**

La règle 45 est remplacée par

- (a) Un bateau programmé pour *courir* dans une flotte peut être mis à l'eau, tenu au bord de l'eau, sorti de l'eau ou remis à l'eau à n'importe quel moment pendant la

flotte. Cependant, il ne doit pas être relâché entre le signal préparatoire et le signal de départ.

- (b) Les bateaux doivent être mis à l'eau ou récupérés seulement à l'intérieur d'une zone de mise à l'eau, sauf tel que permis dans la règle E4.2(b)(1).
- (c) Pendant qu'ils sont à terre ou à l'intérieur d'une zone de mise à l'eau, les bateaux peuvent être réglés, vidés de leur eau ou réparés ; leurs voiles peuvent être remplacées ou arisées ; tout objet enchevêtré peut être retiré ; et leur équipement radio peut être réparé ou remplacé.

#### **E4.6 Personne responsable**

Dans la règle 46, remplacer « avoir à bord » par « être radiocommandé par ».

#### **E4.7 Radio**

- (a) Un concurrent ne doit pas émettre de signaux radio qui créent des interférences avec la réception radio des autres bateaux.
- (b) S'il est établi qu'un concurrent a enfreint la règle E4.7(a), il ne doit pas *courir* tant qu'il n'a pas prouvé sa mise en conformité avec cette règle.

#### **E4.8 Bateau hors de contrôle radio**

Un concurrent qui perd le contrôle radio de son bateau doit rapidement héler et répéter « (le numéro de voile du bateau) hors de contrôle ». Un tel bateau doit être considéré comme ayant abandonné et doit dès lors être un *obstacle*.

### **E5 CHAPITRE 5 RECLAMATIONS, REPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS**

#### **E5.1 Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69**

Ajouter à la règle 60.1(a) : « Une *réclamation* pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 doit être faite seulement par un concurrent présent dans la zone de contrôle ou de mise à l'eau, et par un bateau programmé pour *courir* dans la flotte au cours de laquelle l'incident s'est produit. »

#### **E5.2 Informer le réclamé**

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

#### **E5.3 Temps limite pour réclamer**

Dans la règle 61.3, remplacer « deux heures » par « 15 minutes » et ajouter : « Un bateau ayant l'intention de réclamer doit également informer le comité de course dans les cinq minutes suivant la fin de la flotte en question. »

#### **E5.4 Accepter sa responsabilité**

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

## **E5.5 Réparation**

- (a) Ajouter à la règle 62.1 :
  - (e) interférence radio, ou
  - (f) un enchevêtrement ou un échouage dû à l'action d'un bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas *en course* et qui avait l'obligation de se maintenir à l'écart.
- (b) Dans la règle 62.2, remplacer « deux heures » par « 15 minutes ».

## **E5.6 Droit d'être présent**

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

## **E5.7 Recueillir les dépositions et établir les faits**

Ajouter à la règle 63.6 : « Une déposition faite par des concurrents à propos d'une infraction présumée à une règle du chapitre 2, 3 ou 4 doit être acceptée seulement de la part d'un concurrent qui se trouvait dans la zone de contrôle ou de mise à l'eau et dont le bateau était programmé pour *courir* dans la flotte où l'incident est survenu. »

## **E5.8 Pénalités et exonération**

Quand un comité de réclamation établit qu'un bateau a enfreint la règle E3.3, E4.2(a) ou E4.5, il doit soit le disqualifier pour la course suivante ou exiger qu'il effectue un ou plusieurs tours de pénalité dans sa prochaine course aussitôt que possible après avoir *pris le départ*.

## **E5.9 Décisions de réparation**

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

## **E5.10 Rouvrir une instruction**

Dans la règle 66 remplacer « 24 heures » par « dix minutes ».

## **E6 ANNEXE G IDENTIFICATION SUR LES VOILES**

L'annexe G est modifiée comme suit :

- (a) Le texte de la règle G1.1 avant la règle G1.1(a) est remplacée par

Chaque bateau d'une classe ISAF Division Voile Radiocommandée (VRC) doit arborer un numéro de voile des deux côtés de chaque voile. L'emblème de classe et les lettres de nationalité doivent être portés sur les grand-voiles comme précisé dans les règles G1.1(a), G1.1(b) et E6(f)(1).

- (b) La règle G1.1(c) est remplacée par

un numéro de voile, qui doit être constitué des deux derniers chiffres du numéro d'enregistrement du bateau ou du numéro personnel du concurrent, attribué par l'autorité compétente concernée. Un numéro avec un seul chiffre doit être précédé d'un « 0 ». Un espace doit être laissé devant le numéro de

voile pour le préfixe « 1 » qui peut être imposé par le comité de course en cas de conflit entre des numéros de voile. Quand un conflit persiste, le comité de course doit exiger que les numéros de voile soient modifiés jusqu'à ce que le conflit soit résolu. Tout préfixe « 1 » ou autre changement requis doit devenir partie intégrante du numéro du voile.

(c) Supprimer la phrase après la règle G1.1(c).

(d) La règle G1.2(b) est remplacée par

La hauteur des caractères et la distance entre eux du même côté et sur les côtés opposés de la voile doivent être les suivantes :

	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
<b>Emblème de classe :</b>		
Sauf quand positionnés dos à dos, distance la plus courte entre l'emblème sur les côtés opposés de la voile	20 mm	
<b>Numéros de voile :</b>		
Hauteur des caractères	100 mm	110 mm
Distance la plus courte entre des caractères attenants du même côté de la voile	20 mm	30 mm
Distance la plus courte entre des numéros de voile sur les côtés opposés de la voile et entre les numéros de voile et une autre identification	60 mm	
<b>Lettres de nationalité :</b>		
Hauteur des caractères	60 mm	70 mm
Distance la plus courte entre des caractères attenants du même côté de la voile	13 mm	23 mm
Distance la plus courte entre les lettres de nationalité sur les côtés opposés de la voile	40 mm	

(e) La règle G1.3(e) est remplacée par

- (1) L'emblème de classe peut être positionné dos à dos sur les côtés opposés de la voile quand le dessin coïncide. Sinon, l'emblème de classe, les numéros de voile et les lettres de nationalité doivent être positionnés à différentes hauteurs, ceux du côté tribord au-dessus.
- (2) Sur une grand-voile, les numéros de voile doivent être positionnés au-dessus des lettres de nationalité et sous l'emblème de classe.

- (3) Les numéros de voile doivent être positionnés, sur une grand-voile, au-dessus d'une ligne perpendiculaire au guindant passant par le point de quart de chute.
- (f) Quand la taille d'une voile est telle qu'il est impossible de respecter les dimensions minimales de la règle E6(d) ou les exigences de position de la règle E6(e)(3), des exceptions sont autorisées dans l'ordre de priorité suivant :
- (1) omission des lettres de nationalité ;
  - (2) position des numéros de voile de la grand-voile plus basse que la ligne perpendiculaire au guindant passant par le point de quart de chute ;
  - (3) réduction de la distance la plus courte entre les numéros de voile sur les côtés opposés de la voile, à condition que la plus courte distance ne soit pas inférieure à 20 mm ;
  - (4) réduction de la hauteur des numéros de voile.