

RÈGLES DE COURSE PAR ÉQUIPES

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

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

D1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DE COURSE

D1.1 Modifications aux définitions et aux règles du chapitre 2

- (a) Dans la définition de *Zone*, la distance est changée en deux longueurs de coque.
- (b) La deuxième phrase de la règle 18.2(b) est remplacée par « Si un bateau est en *route libre devant* lorsqu'il atteint la *zone*, ou s'il devient ensuite en *route libre devant* quand un autre bateau dépasse la position bout au vent, le bateau en *route libre derrière* à ce moment-là doit par la suite lui donner la *place-à-la-marque*. »
- (c) La règle 18.4 est supprimée.
- (d) Ajouter une nouvelle règle 23.3 : « Un bateau qui *a fini* ne doit pas agir pour gêner un bateau qui n'a pas *fini*. »
- (e) Ajouter une nouvelle règle 23.4 : « Quand des bateaux de courses différentes se rencontrent, toute modification de route de l'un de ces bateaux doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner sa propre course. »

D1.2 Autres règles additionnelles

- (a) Il ne doit pas y avoir de pénalité pour une infraction à une règle du chapitre 2 quand l'incident survient entre des bateaux d'une même équipe et qu'il n'y a pas de contact.
- (b) Ajouter à la règle 41 : « Cependant, un bateau peut recevoir de l'aide d'un autre bateau de son équipe à condition qu'aucune communication électronique ne soit utilisée. »
- (c) Un bateau n'a pas le droit de recevoir une réparation basée sur un dommage ou une blessure occasionné par un autre bateau de son équipe.
- (d) La première phrase de la règle 45 est supprimée.

D2 RÉCLAMATIONS ET PÉNALITÉS

D2.1 Réclamations et exonération

- (a) La règle 60.1(a) est remplacée par « réclamer contre un autre bateau, mais pas pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 à moins qu'il ait été impliqué dans l'incident ou que l'incident ait donné lieu à un contact entre des membres de l'autre équipe ; ou ».
- (b) La troisième phrase de la règle 61.1(a) et la totalité de la règle 61.1(a)(2) sont supprimées.
- (c) Un bateau qui, pendant qu'il est *en course*, est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 (à l'exception de la règle 14 quand il a causé un dommage ou une blessure) ou la règle 42, peut effectuer une pénalité d'un tour selon la règle 44.2.

- (d) Les instructions de course peuvent spécifier que la règle D2.4(b) s'applique à toutes les *réclamations*.

D2.2 Courses arbitrées sur l'eau

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

- (a) Quand un bateau réclame selon une règle du chapitre 2 ou selon la règle 31, 42 ou 44, il n'a pas droit à une instruction. A la place, quand le bateau réclamé manque soit à reconnaître avoir enfreint une *règle* soit à effectuer la pénalité adéquate, le bateau réclamant peut demander une décision en arborant ostensiblement un pavillon jaune et en hélant « Umpire ».
- (b) Un umpire doit signaler une décision de la façon suivante :
- (1) Un pavillon vert et blanc ou un pavillon vert signifie « Pas de pénalité ».
 - (2) Un pavillon rouge signifie « Un ou plusieurs bateaux sont pénalisés. » L'umpire doit héler ou faire signe pour identifier chaque bateau devant être pénalisé.
- (c) Un bateau pénalisé selon la règle D2.2 (b)(2) doit effectuer une pénalité de deux tours selon la règle 44.2.
- (d) PÉNALTÉS À L'INITIATIVE DES UMPIRES

Un umpire peut engager une action sans une *réclamation* d'un autre bateau quand

- (1) un bateau enfreint la règle 31 ou 42, ou une règle du chapitre 2 par un contact avec un autre bateau de son équipe, et n'effectue pas de pénalité ;
- (2) un bateau manque à respecter la règle D2.2(c) ;
- (3) un bateau commet une violation à la sportivité ; ou
- (4) un bateau enfreint la règle 14 quand un dommage ou une blessure peut avoir été causé ;
- (5) un bateau ou son équipe obtient un avantage bien qu'ayant effectué une pénalité.

L'umpire peut imposer une pénalité d'un ou plusieurs tours, chacun comprenant un virement de bord et un empannage, signalée en montrant un pavillon rouge et en hélant le bateau en conséquence, ou faire un rapport de l'incident au jury et le signaler en montrant un pavillon noir, ou les deux.

D2.3 Autres règles d'arbitrage sur l'eau

Chacune de ces règles s'applique seulement si les instructions de course le spécifient.

- (a) PROCÉDURE DE RÉCLAMATION AVEC PAVILLON SIMPLE

La règle D2.2(a) est remplacée par

Quand un bateau réclame selon une règle du chapitre 2 ou selon la règle 31, 42 ou 44, il n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut rapidement reconnaître l'infraction à une *règle* et effectuer la pénalité correspondante. Si aucun bateau n'effectue de pénalité, un umpire doit décider si un bateau a enfreint une *règle* et doit signaler la décision conformément à la règle D2.2(b).

(b) COURSES AVEC ARBITRAGE PARTIEL SUR L'EAU

La règle D2.2 s'applique, sauf que quand un bateau respecte la règle D2.2(a) et que soit il n'y a pas de décision signalée soit un umpire montre un pavillon jaune signalant qu'il n'a pas suffisamment de faits pour décider, le bateau réclamant a droit à une instruction.

D2.4 Règles additionnelles pour les réclamations et les réparations quand les courses sont arbitrées sur l'eau

- (a) Ni le comité de course ni le jury ne doivent réclamer contre un bateau pour une infraction à une règle citée dans la règle D2.2(a). Cependant, à réception d'un rapport d'une source, quelle qu'elle soit, le jury peut réclamer contre un bateau selon la règle 14 en cas d'allégation de dommage ou de blessure.
- (b) Les *réclamations* et demandes de réparation n'ont pas besoin d'être faites par écrit. Le jury peut recueillir les faits de toute façon qu'il considère appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.
- (c) Il ne doit pas y avoir de demande de réparation ou d'appel d'un bateau suite à une décision, action ou absence d'action d'un umpire. Le jury peut décider d'envisager d'accorder réparation quand il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

D3 CLASSEMENT D'UNE COURSE

D3.1 (a) Chaque bateau qui *fini* une course, que la règle 28.1 ait été respectée ou non, doit recevoir le nombre de points égal à sa place d'arrivée. Tous les autres bateaux doivent recevoir le nombre de points égal au nombre de bateaux admis à *courir*.

- (b) De plus, les points d'un bateau doivent être augmentés de la façon suivante :

<i>Règle enfreinte</i>	<i>Points de pénalité</i>
Règle 28.1 quand en conséquence le bateau ou son équipe a obtenu un avantage	10
Toute autre <i>règle</i> enfreinte <i>en course</i> pour laquelle une pénalité n'a pas été effectuée	6

- (c) Après une instruction, le jury peut pénaliser de la façon suivante :
- (1) Quand un bateau a enfreint une *règle* et qu'en conséquence son équipe a obtenu un avantage, il peut augmenter les points de ce bateau.
- (2) Quand un bateau a enfreint la règle 1 ou 2, la règle 14 quand il a causé un dommage ou une blessure, ou une *règle* quand il n'est pas *en course*, il peut pénaliser l'équipe du bateau de la moitié ou plus de ses victoires, ou peut ne pas imposer de pénalité.
- (d) L'équipe avec le plus petit total de points gagne la course. Si les totaux sont égaux, l'équipe n'ayant pas le bateau classé premier gagne.

D3.2 Quand tous les bateaux d'une même équipe ont *fini*, abandonné ou manqué à *prendre le départ*, le comité de course peut arrêter la course. Les bateaux de l'autre équipe *en course* à ce moment doivent recevoir les points qui leur auraient été attribués s'ils avaient *fini*.

D4 CLASSEMENT D'UNE SÉRIE

D4.1 Quand deux équipes ou plus courent dans une série, le vainqueur doit être l'équipe ayant gagné le plus grand nombre de courses. Les autres équipes doivent être classées dans l'ordre du nombre de victoires.

D4.2 Quand cela est nécessaire, les égalités dans une série terminée doivent être départagées en utilisant, dans l'ordre,

- (a) le nombre de courses gagnées quand les équipes à égalité se sont rencontrées ;
- (b) les points marqués quand les équipes à égalité se sont rencontrées ;
- (c) si deux équipes restent à égalité, la dernière course entre ces équipes ;
- (d) le total des points obtenus dans toutes les courses contre des adversaires communs ;
- (e) une course décisive si cela est possible, sinon un tirage au sort.

Si une égalité multiple n'est que partiellement départagée par l'un des points ci-dessus, les égalités restantes doivent alors être départagées en recommençant à la règle D4.2(a).

D4.3 Si une série n'est pas terminée, les équipes doivent être classées en fonction des résultats des rounds terminés, et les égalités doivent être départagées chaque fois que possible en utilisant les résultats des courses entre les équipes à égalité dans le round non terminé. Si aucun round n'a été terminé, les équipes doivent être classées dans l'ordre de leurs pourcentages de courses gagnées. Les autres égalités doivent être départagées comme prévu dans la règle D4.2.

D5 AVARIES QUAND LES BATEAUX SONT FOURNIS PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE

D5.1 Un bateau fourni victime d'une avarie et demandant réparation en conséquence, doit envoyer un pavillon rouge à la première occasion raisonnable et, si possible, continuer à *courir*. Le comité de course doit décider de la réparation comme prévu dans les règles D5.2 et D5.3.

D5.2 Quand le comité de course décide que la place d'arrivée d'un bateau a été aggravée de façon significative, que l'avarie n'était pas de la faute de l'équipage, et que dans les mêmes circonstances un équipage raisonnablement compétent n'aurait pas pu éviter l'avarie, il doit prendre une décision aussi équitable que possible. Elle peut être d'ordonner de recourir la course, ou, si la place d'arrivée du bateau était prévisible, de lui attribuer les points pour cette place. En cas de doute sur la place d'un bateau au moment de l'avarie, le doute doit être levé en sa défaveur.

D5.3 Une avarie causée par un équipement fourni défectueux ou par une infraction à une *règle* de la part d'un adversaire, ne doit normalement pas être considérée comme étant de la faute de l'équipage, mais une avarie causée par un maniement négligent, un chavirage, ou une infraction commise par un bateau de la même équipe, doit l'être. En cas de doute sur la faute de l'équipage, le doute doit être levé en faveur du bateau.