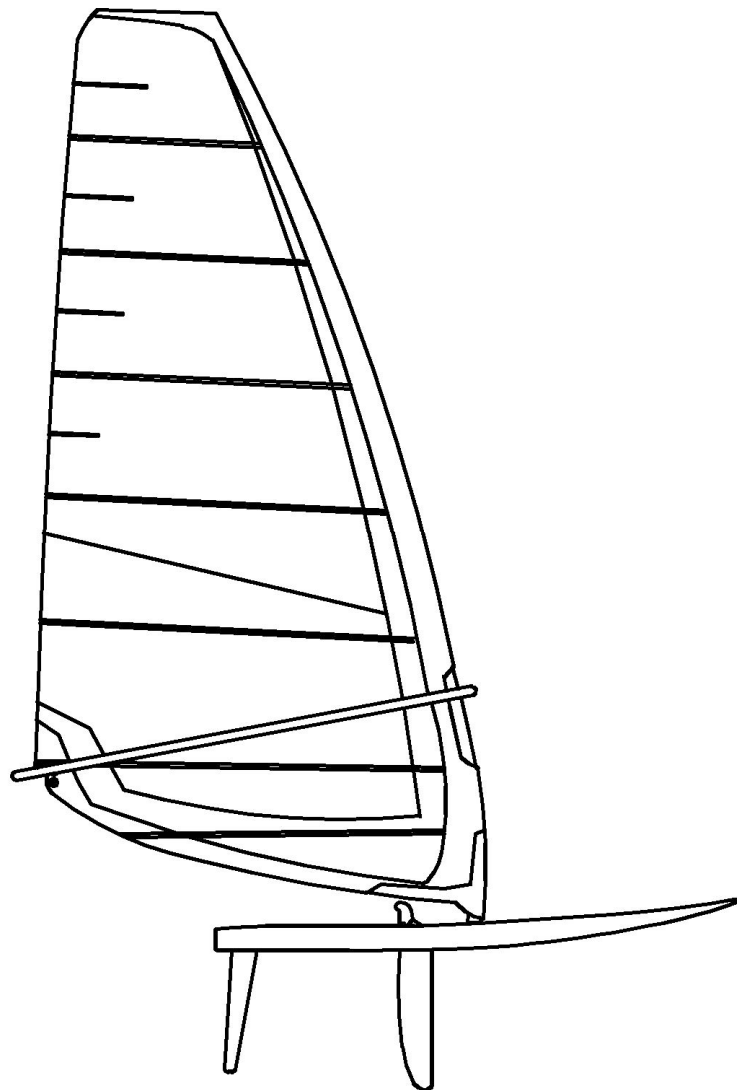




REGLES 2012

CLASSE INTERNATIONALE RS:X



La Neil Pryde RS :X a été mise au point par Neil Pryde Limited en 2004

SOMMAIRE

Introduction

CHAPITRE I – ADMINISTRATION

Section A – Généralités

- A.1 Langue
- A.2 Abréviations
- A.3 Autorités et responsabilités
- A.4 Règles ISAF
- A.5 Modifications aux règles de Classe
- A.6 Interprétation des règles de Classe
- A.7 Numéros de voile
- A.8 Constructeurs agréés

Section B – ADMISSIBILITE DE L'EQUIPEMENT

- B.1 Certificat
- B.2 Inspection d'épreuve
- B.3 Marques limites d'épreuves

CHAPITRE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

Section C – Obligations en *Course*

- C.1 Généralités
- C.2 Equipage
- C.3 Equipement personnel
- C.4 Equipement amovible
- C.5 Publicité
- C.5 Equipement amovible
- C.6 Flotteur
- C.7 Appendices de flotteur
- C.8 Gréement
- C.9 Voiles

Section D – Flotteur

- D.1 Généralités
- D.2 Matériaux, construction et dimensions
- D.3 Accastillage

Section E – Appendices de flotteur

- E.1 Eléments
- E.2 Généralités
- E.3 Matériaux, construction et dimensions

Section F – Gréement

- F.1 Généralités
- F.2 Matériaux, Construction et dimensions
- F.3 Accastillage

Section G – Voiles

- G.1 Eléments
- G.2 Généralités
- G.3 Matériaux, construction et dimensions
- G.4 Accastillage

CHAPITRE III – ANNEXES

Section H – Poids du flotteur

- H.1 Pesée du flotteur

INTRODUCTION

La RS :X est une windsurf créée par Neil Pryde Ltd.

Les flotteurs, appendices de flotteurs, gréements et voiles de RS :X doivent être fabriqués uniquement par Neil Pryde Ltd ou par des constructeurs agréés. Cet équipement doit respecter le manuel de construction RS :X et est soumis au système de contrôle de fabrication approuvé par l'ISAF.

Un flotteur, un appendice de flotteur, un gréement ou une voile peuvent, en sortie de constructeur agréé, être modifiés seulement dans les limites de la section C des présentes règles de classe.

L'attention des propriétaires et coureurs est attirée sur le fait que le respect à la section C n'est pas vérifié, car il est induit par le processus fondamental de jauge initiale chez le constructeur.

Les règles régissant l'utilisation de l'équipement pendant une course sont répertoriées dans la section C des présentes règles de classe, dans les Règles pour l'Équipement des Voiliers, chapitre I, et dans les Règles de Course à la Voile.

La RS :X est une windsurf monotype, avec un ensemble fermé de règles de classe, éditées pour s'assurer que les coureurs privilégient la navigation à la modification des équipements. La Classe RS :X se base sur la recherche du coureur le plus talentueux et décourage les coureurs cherchant à trouver un moyen de contourner les règles pour en tirer avantage.

Ces règles de classe promeuvent l'équipement standard tel que fourni par Neil Pryde et les changements autorisés sur l'équipement sont destinés à assurer une durée d'utilisation optimale et à favoriser le plaisir que l'on peut retirer de l'utilisation de cette windsurf.

Si vous pensez qu'il est nécessaire de modifier quelque chose sur une RS :X – STOP ! Il y a de fortes chances que cela soit interdit et illégal. Nous vous conseillons fortement de consulter un jaugeur ou un mesureur de classe avant de faire une modification.

Cette introduction est une information générale et ne fait pas partie intégrante des règles de classe RS :X.

Note de la Commission Centrale d'Arbitrage de la FFVoile :

Le texte anglais est le texte faisant foi .La traduction de ces règles de classe n'est qu'une aide.

CHAPITRE I – ADMINISTRATION

Section A – GENERALITES

A.1 LANGUE

- A.1.1 L'anglais est la langue officielle de la Classe et en cas de litige concernant la traduction, la version du texte en anglais doit prévaloir.
- A.1.2 Le mot "doit" implique une obligation et le mot "peut" une possibilité.

A.2 ABREVIATIONS

A.2.1	ISAF	Fédération Internationale de Voile
	ANM	Autorité Nationale membre de l'ISAF (FFVoile pour la France)
	ANC	Association nationale de classe
	IRXCA	Association internationale de la classe RS :X
	NPL	Neil Pryde Ltd
	REV	Règles pour l'Equipe des Voiliers
	RCV	Règles de Course à la Voile

A.3 AUTORITES ET RESPONSABILITES

- A.3.1 L'autorité internationale de la classe est l'ISAF qui doit gérer tout ce qui concerne ces **règles de classe** conjointement avec l'IRXCA.
- A.3.2 La responsabilité de l'ISAF ou de l'IRXCA ne peut être engagée de quelque manière que ce soit en ce qui concerne ces **règles de classe** ou toute plainte s'y rapportant.

A.4 REGLES ISAF

- A.4.1 Ces **règles de classe** doivent être lues conjointement avec les REV.
- A.4.2 Sauf lorsqu'utilisé dans les titres, quand un mot est imprimé en **gras**, la définition des REV s'applique, et quand il est imprimé en *italique*, la définition des RCV s'applique

A.5 MODIFICATIONS AUX REGLES DE CLASSE

Les modifications à ces **règles de classe** doivent être approuvées par l'ISAF, après avoir été adoptées par un vote à la majorité simple des délégués au cours d'une assemblée générale de l'IRXCA. Seuls les délégués en règle avec la constitution de l'IRXCA seront admis en tant que votants.

A.6 INTERPRETATION DES REGLES DE CLASSE

Les interprétations de ces **règles de classe** doivent être effectuées par l'ISAF qui devra consulter l'IRXCA avant de prendre une décision.

A.7 NUMEROS DE VOILE

Les numéros de voile doivent être délivrés par pays (c'est-à-dire que chaque pays délivre ses propres numéros). Si l'ANM est gestionnaire de la classe, le propriétaire doit demander son numéro de voile à son ANM. Sinon, il doit demander son numéro de voile à son ANC.

A.8 CONSTRUCTEURS AGREES

L'équipement RS :X doit être fabriqué par Neil Pryde Ltd (sauf si mentionné différemment dans ces **règles de classe**) ou par d'autres constructeurs agréés, possédant une licence NPL, en consultation avec ce que l'ISAF référence en tant que constructeur agréé dans ces **règles de classe**.

Section B – ADMISSIBILITE DE L'EQUIPEMENT

Pour qu'un équipement puisse être utilisé *en course*, il doit satisfaire aux exigences de cette section.

B.1 CERTIFICAT

B.1.1 Aucun **certificat de flotteur** ne sera émis.

B.2 INSPECTION D'EPREUVE

B.2.1 GENERALITES

(a) Au sens de la RCV 78, **les équipages** sont considérés comme étant les propriétaires.

(b) Le rôle des **jaugeurs d'épreuve** lors d'une épreuve est de vérifier que l'équipement a été fabriqué par un constructeur agréé et n'a pas été modifié ultérieurement (autrement que ce qui est autorisé par ces règles), en utilisant toute méthode d'inspection qui leur paraîtra appropriée, y compris la comparaison avec un gabarit ou avec un autre équipement présenté au contrôle. Si cette comparaison venait à révéler des différences supérieures à ce que le jaugeur d'épreuve estime être dans les tolérances de construction, le jaugeur d'épreuve devra faire un rapport au délégué technique de l'ISAF, de l'IRXCA et de NPL pour enquête et décision sur la conformité de l'équipement. Si cette recherche est plus longue que le temps de contrôle de jauge, le propriétaire peut présenter un autre équipement au contrôle.

B.3 MARQUES LIMITES D'EPREUVE

B.3.1 Tous les éléments de l'équipement d'un **coureur** soumis à un contrôle, en fonction du programme du formulaire de contrôle de jauge de la régata et qui nécessitent des **marques limites d'épreuve** doivent être marqués en conséquence.

B.3.2 Certains éléments de l'équipement peuvent avoir deux **marques limites d'épreuve**, une en position clairement visible, et l'autre sous une protection l'abritant des dégradations.

CHAPITRE II – OBLIGATIONS ET LIMITATIONS

L'**équipage** et son équipement doivent respecter les règles de ce chapitre quand ils sont *en course*. Le contrôle pour vérifier la conformité à ces règles de la section C ne fait pas partie de la **jauge initiale**.

Les règles du chapitre II sont des **règles de classe fermées**. Le contrôle doit être effectué conformément aux REV, sauf si autrement spécifié dans ce chapitre.

Section C – OBLIGATIONS EN COURSE

C.1 **GENERALITES**

C.1.1 REGLES

Les REV suivantes ne s'appliquent pas : A.2 Certificat, B.9 Etablir, border et changer les voiles.

C.1.2 SECURITE ET MATERIEL DE SECURITE

a) conformément à la RCV 1.2, la disposition suivante est prise : les concurrents ne sont pas obligés de porter un équipement personnel de sécurité (flottabilité) sur l'eau, sauf lorsque la RCV 40 s'applique et oblige les concurrents à porter un **équipement individuel de flottabilité**. Lorsqu'il est utilisé, l'**équipement individuel de flottabilité** doit être conforme à la norme ISO 12402-5. Des normes équivalentes ou supplémentaires peuvent être prescrites dans l'avis de course.

b) chaque concurrent doit à tout moment porter un sifflet approuvé SOLAS.

c) un bout de remorquage d'une longueur minimum de 5 mètres et d'un diamètre recommandé de 4 mm peut être porté par l'**équipage**. Le bout de remorquage peut être rendu obligatoire en le mentionnant dans l'avis de course d'une épreuve.

C.2 **EQUIPAGE**

C.2.1 LIMITATIONS

L'**équipage** doit être composé d'une seule personne.

C.2.2 MEMBRE

Aucun **équipage** n'est autorisé à participer à une régata nationale ou internationale s'il n'est pas membre de son ANC. En l'absence d'ANC, l'**équipage** doit être membre de l'IRXCA.

C.2.3 DIVISIONS

a) **Divisions par genre**

- i) Hommes (A)
- ii) Femmes (B)

b) **Divisions par âge**

- i) Jeunes (C) – moins de 19 ans au 31 décembre de l'année en cours.

C.3 EQUIPEMENT PERSONNEL

C.3.1 L'équipement personnel n'est pas obligatoirement fabriqué par un constructeur agréé.

C.3.2 a) FACULTATIF

En sus de la nourriture et des effets personnels permettant d'être au sec et au chaud, et/ou de protéger le corps, ce qui suit peut être emporté sur le flotteur :

- i) un harnais
- ii) un récipient pour boissons, conformément à la RCV B2.1(b)
- iii) un système de chronomètre électronique ou mécanique
- iv) un système de suivi de rythme cardiaque.

C.3.2 b) POIDS TOTAL

i) les vêtements et équipements, harnais inclus, mais récipient à boisson non compris, portés par l'équipage ne doivent pas excéder 6 kg lorsqu'ils sont pesés conformément à l'annexe H des RCV.

C.4 EQUIPEMENT AMOVIBLE

C.4.1 L'équipement amovible ne doit pas obligatoirement être fabriqué par un constructeur agréé.

C.5 PUBLICITE

La publicité choisie par l'équipage est autorisée, dans les limites de la Régulation 20 de l'ISAF, Code de Publicité. (<http://www.sailing.org.documents/isaf-regulations.php>)

C.6 FLOTTEUR

C.6.1 LIMITATIONS

a) un seul **flotteur** doit être utilisé pendant une épreuve, sauf lorsqu'il est perdu ou endommagé de façon non intentionnelle au-delà de toute réparation. Les remplacements doivent être faits seulement avec l'accord du comité de course. Le comité de course doit alors mettre une **marque limite d'épreuve** sur le **flotteur** de remplacement et enlever toute **marque limite d'épreuve** du flotteur qui a été remplacé.

b) un maximum de 9 et un minimum de 5 foot straps, soit la version originale (modèle GNPRSXFS) et/ou le nouveau modèle (modèle GNPRSXFSL) d'un constructeur agréé, doivent être fixés dans les emplacements existants en utilisant des vis et rondelles en acier inoxydable. Les foot straps doivent être fixés avec au moins une vis et une rondelle à chaque extrémité. Les foot straps peuvent être changés ou remplacés pendant une épreuve.

c) A partir du 1^{er} janvier 2010, seuls les **flotteurs** avec le numéro de série NP8RSX08020020 (numéro de série #020) ou numéros suivants doivent être utilisés par les divisions A et B et peuvent être utilisés par la division C pendant les championnats d'Europe ou du Monde (voir C.2.3).

C.6.2 POIDS DU FLOTTEUR

a) Le poids du **flotteur**, avec le seul accastillage listé ci-après et les accessoires s'y rapportant, ainsi qu'avec la **dérive** ne doit pas être inférieur à 17,20 kg :

- le pied de mât complet,
- plaques de support de dérive,
- vis d'aération,

b) Les **poids correcteurs** posés en usine ne doivent pas être modifiés.

c) Le **flotteur** peut être pesé humide, après un minimum de 10 minutes en position verticale sur son bord arrière.

C.6.3 ENTRETIEN ET MODIFICATIONS

a) Le **flotteur** ne doit pas être modifié, de quelque façon que ce soit, sauf tel que permis par ces **règles de classe**.

b) Des réparations peuvent être effectuées, à condition qu'elles ne modifient pas l'essentiel de la forme, des caractéristiques ou des fonctions d'origine. Les numéros de série doivent rester lisibles.

c) l'anti dérapant du flotteur peut être remis en état d'origine, avec un gel coat clair, à condition que les graphiques originaux restent lisibles.

d) des trous supplémentaires de fixation peuvent être ajoutés aux footstraps. Les footstraps peuvent être scotchés.

e) Un lubrifiant peut être utilisé pour l'ensemble du rail de mât et des joints.

f) le pivot et la butée de rotation de la **dérive** doivent être fixés de façon permanente tels qu'ils ont été fournis.

g) la protection du bord de fuite de la dérive et ses vis peuvent être remplacées par une sangle d'au moins 25mm de large et 135 mm de long et deux vis pour tout « orifice de vis » existant. Tout orifice de vis non utilisé peut être rempli.

h) le **flotteur** peut être légèrement abrasé et/ou polishé.

i) l'espace entre le joint du puits de dérive et le **flotteur** peut être rempli et lissé. Les orifices de vis du joint du puits de dérive peuvent être remplis et lissés.

j) les graphismes des constructeurs imprimés sur la couche intérieure du film ne doivent pas être modifiés, sauf en cas de réparations locales suite à un dommage non intentionnel. L'avis de course ou les instructions de course d'épreuves autres que la coupe du monde ISAF, les championnats continentaux ou du monde, peuvent modifier cette règle.

k) les vis d'aération doivent être amovibles

l) du matériau supplémentaire peut être ajouté à l'intérieur du puits de dérive. Il doit être fixé uniquement avec de la colle ou de l'adhésif. Le matériau ajouté ne doit pas toucher ou modifier le joint du puits de dérive.

C.7 APPENDICES DE FLOTTEUR

C.7.1 LIMITATIONS

a) les concurrents hommes doivent utiliser l'**aileron** de 660 mm. Les concurrentes femmes doivent utiliser l'**aileron** de 600 mm. Les concurrents courant en division Jeunes doivent utiliser l'**aileron** de 600 mm.

b) *En course*, la **dérive** doit être maintenue en permanence dans le puits de dérive.

c) une seule **dérive** et un seul **aileron** doivent être utilisés pendant une épreuve, sauf s'ils ont été perdus ou endommagés de façon non intentionnelle au-delà de toute réparation. Les remplacements peuvent être faits uniquement avec l'accord du comité de course. Le comité de course devra alors fixer une **marque limite d'épreuve** sur l'**appendice de flotteur** de remplacement et enlever ou effacer la **marque limite d'épreuve** de l'**appendice de flotteur** qui a été remplacé.

d) à partir du 1^{er} janvier 2010, seuls l'**aileron** et la **dérive** Mark 2 doivent être utilisés. Ils sont identifiés par un logo jaune RS :X Racing. L'avis de course ou les instructions de course d'une épreuve autre que la coupe du Monde, les championnats continentaux ou du monde, peuvent modifier cette règle.

C.7.2 ENTRETIEN ET MODIFICATIONS

- a) les **appendices de flotteur** ne doivent pas être modifiés, de quelque façon que ce soit, sauf tel que permis par ces **règles de classe**.
- b) Des réparations peuvent être effectuées, dans la mesure où elles ne modifient pas l'essentiel de la forme, des caractéristiques ou la fonction d'origine.
- c) Les **appendices de flotteur** peuvent être légèrement abrasés et/ou polishés à condition que l'essentiel de la forme et des caractéristiques des **appendices de flotteur** ne soient pas modifiés.
- d) tout lubrifiant peut être utilisé dans l'orifice du puits de dérive
- e) les côtés de la base de l'aileron peuvent être abrasés ou calés pour s'adapter à son logement. L'espace entre la base de l'aileron et le **flotteur** peut être rempli et lissé. Le matériau de comblement ou de lissage ne doit pas dépasser de la surface du flotteur.
- f) la **dérive** ou les plaques de fixation de dérive peuvent être calées pour les adapter au puits de dérive.
- g) les graphismes du fabricant imprimés sur les appendices ne doivent pas être modifiés, sauf en cas de réparations locales suite à un dommage non intentionnel. L'avis de course ou les instructions de course d'épreuves autres que la coupe du monde ISAF, les championnats continentaux ou du monde, peuvent modifier cette règle.

C.8 GREEMENTS

C.8.1 LIMITATIONS

- a) Un seul **gréement** peut être utilisé pendant une épreuve, sauf quand un élément a été perdu ou endommagé de façon non intentionnelle au-delà de toute réparation. Cet élément peut être remplacé seulement par un élément du même type, et avec l'accord du comité de course. Le comité de course doit alors mettre une **marque limite d'épreuve** à l'élément de remplacement, et enlever ou effacer la **marque limite d'épreuve** de l'élément ayant été remplacé.
- b) Les sections inférieures du **mât** avec des numéros de série égaux ou supérieurs à 629545 (mât de 490) et 629932 (mât de 520) doivent être utilisés avec des sections supérieures avec des numéros égaux ou supérieurs à 629545 (mât de 490) et 629932 (mât de 520). Les sections inférieures du **mât** avec des numéros inférieurs à 629545 (mât de 490) et 629932 (mât de 520) doivent être utilisées avec des sections supérieures ayant des numéros inférieurs à 629545 (mât de 490) et 629932 (mât de 520) ou des sections supérieures sans numéro de série quand elles sont fabriquées en usine. Les numéros de série doivent être lisibles.

C.8.2 ENTRETIEN ET MODIFICATIONS

- a) Les **gréements** ne doivent pas être modifiés de quelque façon que ce soit, sauf tel que permis par ces **règles de classe**.
- b) Des réparations peuvent être effectuées, dans la mesure où elles ne modifient pas l'essentiel de la forme, des caractéristiques ou de la fonction d'origine.
- c) Le **mât** doit être allongé en utilisant la rallonge de mât RS :X.
- d) un tire-veille peut être ajouté
- e) une sécurité (bout ou autre système) peut être utilisée pour assurer le **gréement** au **flotteur**
- f) un système de hale-bas réglable avec un débattement mécanique d'un maximum de 8 :1 peut être fixé à l'extrémité du bout de hale-bas du constructeur agréé 4 :1.
- g) un système de palan réglable peut être utilisé et une poulie peut être fixée au point d'écoute de la **voile**
- h) la surface de prise du **wishbone** peut être rendue anti dérapante en utilisant un matériau abrasif. La surface de prise du **wishbone** peut être remplacée par une surface RS :X fournie par le constructeur agréé.

- i) un bout de harnais peut être utilisé
- j) un lubrifiant peut être utilisé sur les palans
- k) Les poulies et bouts peuvent être remplacés par un matériel de taille et type équivalent.
- l) du matériau supplémentaire peut être ajouté sur la bôme sur le dessus de la surface de prise du wishbone, dans la zone touchant le taquet de hale-haut tel que fourni par le constructeur agréé. Le matériau d'anti dérapant supplémentaire mentionné dans cette règle est facultatif.
- m) en complément au chronomètre cité au C.3.2(a)(iv), un autre système de chronométrage électronique ou mécanique peut être fixé au **gréement**.
- n) des bouts ou accastillages supplémentaires peuvent être ajoutés sur le wishbone pour stocker l'**équipement personnel** ou autres éléments autorisés
- o) de l'adhésif peut être ajouté sur le wishbone, à proximité immédiate de la poignée placée à l'extrémité avant du **wishbone**.
- p) de l'adhésif peut être ajouté sur le mât ou le manchon une distance de 100 mm du joint et de 100 mm du bas de chaque section de mât.

C.9 VOILE

C.9.1 LIMITATIONS

- a) Les concurrents hommes doivent utiliser la voile de 9,5 m². Les concurrentes femmes doivent utiliser la voile de 8,5 m². Les concurrents en division Jeune doivent utiliser la voile de 8,5 m².
- b) Une seule **voile** peut être utilisée pendant une épreuve, sauf lorsqu'une **voile** a été perdue ou endommagée de façon non intentionnelle au-delà de toute réparation. Le remplacement ne peut être fait qu'avec une **voile** de même taille et avec l'accord du comité de course. Le comité de course doit alors placer une **marque limite d'épreuve** sur la voile de remplacement et supprimer ou effacer la **marque limite d'épreuve** de la **voile** qui a été remplacée.
- c) les lattes (de une à sept) doivent être placées dans leur **gousset de latte** correspondant, la latte une étant la plus proche de la **tête**. Des cambers doivent être utilisés dans les goussets 5 et 6.
- d) A partir du 1^{er} janvier 2010, seules les **voiles** avec un numéro de série #200502259 ou postérieur doivent être utilisées par les divisions A et B et peuvent être utilisées par la division C pendant les championnats d'Europe ou du Monde (voir C.2.3).
- e) A partir du 1^{er} décembre 2011, seules les **voiles** avec un numéro de série #200505025 ou postérieur doivent être utilisées par les divisions A et B et peuvent être utilisées par la division C pendant les championnats d'Europe ou du Monde (voir C.2.3).

C.9.2 IDENTIFICATION DE LA VOILE

(a) Lettres de nationalité et numéros

Les lettres de nationalité et le numéro de voile doivent être de couleur noire et appliqués dos à dos sur un fond opaque blanc sur la **voile** juste sous la 4^{ème} latte et aussi proche que possible de la **chute**. Le fond opaque doit s'étendre au minimum jusqu'à 30 mm au-delà des lettres de nationalité et du numéro de voile. Pour tous les autres aspects, ils doivent être conformes à l'annexe G.1.2 des RCV pour les flotteurs de moins de 3,5m de long.

(b) Identification de la division

Pour les épreuves où l'autorité organisatrice spécifie l'utilisation d'identification de divisions, l'identification doit être apposée sur la **voile** au dessus de l'emblème de

classe. Sa hauteur minimum doit être de 230 mm. Les divisions et identifications doivent être :

RS :X JEUNES - GARCONS triangle noir (pointe vers le bas)

RS :X JEUNES - FILLES triangle rouge (pointe vers le haut)

(c) Pavillons nationaux

Lors des championnats du monde et d'Europe des divisions A et B, le pavillon national du concurrent doit être arboré des deux côtés de la **voile** entre les lattes 4 et 5. Le matériau utilisé pour le pavillon doit être auto-collant et doit être placé dos à dos à 100mm de la **chute**. Le pavillon national doit être au minimum de 6000 cm² et le rapport hauteur sur largeur du pavillon ne doit pas être modifié. Le pavillon national doit être clairement visible de chaque côté de la **voile**. L'avis de course ou les instructions de course d'une épreuve peuvent modifier cette règle.

C.9.3 **ENTRETIEN ET MODIFICATIONS**

a) Les **voiles** et l'accastillage ne doivent pas être modifiés de quelque façon que ce soit, excepté comme permis par ces **règles de classe**.

b) des réparations peuvent être faites, dans la mesure où elles ne modifient pas l'essentiel de la forme, des caractéristiques ou de la fonction d'origine.

c) des autocollants transparents mono film peuvent être fixés sur la **voile** à côté du **wishbone**.

d) un lubrifiant peut être utilisé dans les cambers

e) un nombre quelconque de spacers RS :X fournis par le constructeur agréé, peut être utilisé dans chaque camber

f) Les lattes, cambers et spacers peuvent être remplacés. Ces remplacements doivent être faits avec du matériel équivalent, utilisant l'accastillage fourni par le constructeur agréé.

g) des autocollants transparents sur les zones de frottement sont permis au **point d'écoute** et sur les zones du hale-bas réglable, si nécessaire.

h) quand la réparation d'une **voile** nécessite le remplacement d'un panneau ou quand la réparation inclut une couture et/ou un gousset de latte sur toute sa longueur, la voile ne doit pas être autorisée pour une utilisation dans un championnat d'Europe ou du Monde pour les divisions A et B

i) les lattes 5 et 6 peuvent être recouvertes d'adhésif transparent. L'adhésif appliqué ne doit pas modifier la caractéristique de la courbure ou de la performance de la latte.

j) les lattes peuvent être raccourcies à leur extrémité extérieure (à la chute)

Section D – FLOTTEUR

D.1 GENERALITES

D.1.1 CONSTRUCTEURS

a) Le **flotteur** et l'accastillage doivent être fabriqués par un constructeur agréé.

b) Le **flotteur** doit être fabriqué en utilisant les moules en possession du constructeur agréé.

D.1.2 IDENTIFICATION

- a) Le **flotteur** doit porter un numéro de série du constructeur, juste à l'arrière des plaques de fixation des footstraps arrières ou sur l'axe central du flotteur, juste devant le rail de mât.

D.2 MATERIAUX, CONSTRUCTION ET DIMENSIONS

Ils doivent respecter le manuel de construction RS :X de NPL.

D.3 ACCASTILLAGE

- a) Rail de mât complet
- b) Plaques de support de dérive
- c) couvercle de dérive
- d) Joint d'assemblage
- e) Footstraps
- f) vis de ventilation.

Section E – APPENDICES DE FLOTTEUR

E.1 ELEMENTS

- a) **Aileron** de 660 mm
- b) **Aileron** de 600 mm
- c) **dérive**

E.2 GENERALITES

E.2.1 CONSTRUCTEURS

- a) Les **appendices de flotteur** doivent être fabriqués par un constructeur agréé.
- b) Les moules doivent être faits à partir des moules mères, fabriqués d'après les fichiers sources, en possession du constructeur agréé, désigné par Neil Pryde Ltd, et doivent être approuvés par l'ISAF.

E.2.2 IDENTIFICATION

- a) La **dérive** doit avoir un numéro de série gravé dans le moule par le constructeur agréé.
- b) L'**aileron** doit avoir un numéro de série gravé dans le moule par le constructeur agréé.
- c) L'**aileron** et la **dérive** doivent être marqués du logo « RS :X Racing » tel qu'apposé par le constructeur agréé.

E.3 MATERIAUX, CONSTRUCTION ET DIMENSIONS

Ils doivent respecter le manuel de construction RS :X NPL.

Section F – GREEMENT

F.1 GENERALITES

F.1.1 CONSTRUCTEURS

Les **mâts, bômes** et l'accastillage doivent être fabriqués par un constructeur agréé.

F.1.2 IDENTIFICATION

a) Le haut de **mât**, les sections inférieures et le **wishbone** doivent porter l'identification du constructeur, telle qu'appliquée en usine.

F.2 MATERIAUX, CONSTRUCTION ET DIMENSIONS

Ils doivent respecter le manuel de construction RS :X NPL.

F.3 ACCASTILLAGE

- a) une extension de **mât**
- b) un joint universel
- c) une rondelle de pied de mât

Section G – VOILES

G.1 ELEMENTS

- a) une **voile** de 9,5 m²
- b) une **voile** de 8,5 m²

G.2 GENERALITES

G.2.1 CONSTRUCTEURS

Les **voiles** et l'accastillage doivent être fabriqués par un constructeur agréé.

G.2.2 IDENTIFICATION

- a) Voiles
 - i) L'emblème de classe doit être apposé par le constructeur agréé.
- b) Lattes
 - i) Les lattes doivent avoir une identification graphique unique appliquée par le constructeur agréé et doivent être numérotées de 1 à 7 suivant la position dans la **voile** depuis la **tête**.

G.3 MATERIAUX, CONSTRUCTION ET DIMENSIONS

Ils doivent respecter le manuel de construction RS :X NPL.

G.4 ACCASTILLAGE

- a) Lattes
- b) Cambers
- c) Spacers

CHAPITRE III – ANNEXES

Section H – PESEE DU FLOTTEUR

H.1 PESEE DU FLOTTEUR – HUMIDE

Lorsqu'un **contrôleur d'équipement** choisit d'appliquer la règle C.6.2(c), la procédure suivante doit être appliquée.

Le **flotteur** doit être présenté à ce test dans la condition décrite en C.6.1., qui exige d'enlever les footstraps et couvercle de dérive. La vis d'aération doit être en place pour ce test.

Le **flotteur** doit être placé dans l'eau et y rester en flottaison pendant 30 secondes. Le flotteur doit alors être retourné, et laissé en flottaison pendant 30 secondes supplémentaires.

Lorsque cela est fait, le **flotteur** doit être placé à la verticale, sur son bord arrière, pendant 10 minutes. Passées ces 10 minutes, le **flotteur** doit être pesé à nouveau.

Date de mise en application : 12 octobre 2011

Edition précédente : 10 décembre 2010

Traduction Française : Commission Centrale d'Arbitrage novembre 2011