

REGLES INTERNATIONALES DE LA CLASSE CONTENDER

1. GENERALITES

- 1.1. Le Contender est un dériveur monotype en solitaire à trapèze.
- 1.2. La langue officielle de la classe est l'anglais et en cas de litige sur l'interprétation le texte anglais prévaudra.
- 1.3. Les présentes règles de classe complètent les plans et le certificat de jauge. Toute interprétation sera faite par World Sailing qui peut prendre l'avis de l'International Contender Association (ICA).
 - 1.3.1. Ces règles de classe sont à lire conjointement aux Règles d'Equipement des Voiliers de l'ISAF World Sailing.
- 1.4. En cas de divergence entre ces règles, le certificat de jauge et/ou les plans, la question sera soumise à l'ISAF World Sailing.
- 1.5. Les bateaux doivent être construits conformément aux règles et aux spécifications de la classe.
- 1.6. Dans les pays où il n'y a pas d'Autorité Nationale (AN), ou si l'AN ne souhaite pas administrer la classe, ses fonctions telles qu'elles sont énoncées dans les présentes règles seront exercées par l'ICA ou ses représentants délégués (Associations nationales).
- 1.7. Ni l'ISAF World Sailing ni l'ICA n'acceptent de responsabilité légale en ce qui concerne ces règles ou toute réclamation en découlant.

2. CONSTRUCTEURS

- 2.1. Les constructeurs professionnels du Contender seront uniquement ceux qui sont agréés par l'ISAF World Sailing et les bateaux ou kits de coque seront construits pour la vente uniquement par ces constructeurs.
- 2.2. La demande de licence doit être faite par l'intermédiaire d'une AN à l'ISAF World Sailing qui consultera l'ICA avant d'accorder toute licence.
- 2.3. Les constructeurs amateurs de bonne foi sont autorisés seulement pour la construction en bois ou pour l'achèvement de kits de coque, et sont limités à la construction et à l'enregistrement d'un Contender par an, et ce pour leur propre usage et non pour la revente immédiate. Un kit de coque comprend au minimum une coque en fibre de verre construite par un constructeur agréé.

3. REDEVANCE A LA CLASSE INTERNATIONALE

- 3.1. La redevance à la classe internationale est déterminée par l'ISAF et peut être révisée annuellement.

3.2. L'ISAF World Sailing est responsable de la collecte et du reversement de la redevance à la classe internationale.

3.3. La redevance à la classe internationale est payable par le constructeur sur chaque bateau construit, qu'il soit ou non jaugé et enregistré par la suite. Le paiement sera effectué directement auprès de l'ISAF World Sailing qui délivrera un reçu de la classe internationale et une plaque World Sailing de l'ISAF. Le reçu et la plaque de la classe internationale seront remis au propriétaire lors de la vente du bateau.

4. ENREGISTREMENT ET CERTIFICAT DE JAUGE

4.1. Aucun bateau n'est autorisé à courir dans la classe à moins qu'il n'ait un certificat de jauge valide et que le propriétaire ne soit membre d'une Association Nationale.

4.2. Le numéro de voile sera le suivant :

i) Pour les numéros de plaque World Sailing ISAF supérieurs à 2380, le numéro de plaque sera le numéro de voile.

ii) Pour les numéros de plaque ISAF World Sailing entre 719 et 2381, le numéro de voile sera soit celui émis par l'autorité nationale, soit celui de la plaque.

iii) Pour les numéros de plaque ISAF World Sailing inférieurs à 720, le numéro de voile sera celui émis par l'autorité nationale.

iv) L'Autorité de certification peut délivrer des numéros de voile personnels entre 1-719. En cas de conflit de numéros de voile, le comité de course peut demander au bateau d'ajouter un préfixe supplémentaire ou d'utiliser le numéro de plaque World Sailing ISAF.

4.3. Le certificat de jauge est obtenu comme suit :

(i) Le propriétaire ou le constructeur doit demander à l'AN appropriée un numéro de voile, en joignant le reçu de la taxe de classe internationale. L'AN doit inscrire le numéro de voile sur le reçu des frais de classe internationale.

(ii) Le propriétaire ou le constructeur doit faire jauger le bateau par un jugeur officiellement reconnu par l'autorité nationale. Le certificat de jauge rempli doit être remis au propriétaire du bateau. Des étiquettes adhésives seront apposées sur la dérive, le safran, le mât et la bôme pour indiquer qu'ils sont jaugés.

(iii) Le propriétaire doit envoyer le certificat de jauge rempli à son AN, accompagné des frais d'enregistrement qui peuvent être exigés. Sur réception de ce document, l'AN peut délivrer un certificat au propriétaire.

4.4. Le nouveau propriétaire peut demander un nouveau certificat à son AN, en retournant l'ancien certificat accompagné des frais de réenregistrement requis et en indiquant les détails nécessaires. Un certificat est alors délivré au propriétaire.

- 4.5. Il est de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que son bateau, ses espars, ses voiles et son équipement respectent les règles de classe en tout temps et que les modifications ou remplacements du bateau, des espars, des voiles ou de l'équipement n'invalident pas le certificat.
- 4.6. Nonobstant toute disposition du présent règlement, l'ISAF World Sailing ou l'AN ont le pouvoir de refuser d'accorder ou de retirer un certificat à tout bateau.
- 4.7. L'ICA doit obtenir à intervalles réguliers de chaque AN le détail des numéros de voile et des certificats délivrés, ainsi que le nom et l'adresse des propriétaires.

5. JAUGE

- 5.1. Seul un jaugeur officiellement reconnu par une AN peut mesurer un bateau, ses espars, ses voiles et son équipement et signer sur le certificat de jauge la déclaration selon laquelle il respecte les règles de classe.
- 5.2. Les tolérances de mesure sont destinées à ne tenir compte que des véritables erreurs de construction et ne doivent pas être délibérément utilisées pour modifier la conception. Le jaugeur doit indiquer sur le certificat de jauge tout ce qu'il considère comme un écart par rapport à la nature et à la conception prévues du bateau, ou comme étant contraire à l'intérêt général de la classe, et un certificat peut être refusé, même si les exigences spécifiques des règles sont satisfaites.
- 5.3. Un jaugeur ne doit pas mesurer un bateau, des espars, des voiles ou de l'équipement qu'il possède ou construit par lui-même, ou dans lequel il est une partie intéressée ou a un intérêt direct.
- 5.4. Les gabarits utilisés pour les mesures officielles sont fournis par World Sailing.
- 5.5. Tous les bateaux, espars, voiles et équipements doivent être conformes aux règles en vigueur et au certificat de jauge ou aux règles correspondantes qui leur étaient appliquées au moment de la délivrance du certificat original. Toute modification ou tout remplacement doit être conforme aux règles en vigueur.
- 5.6. Les voiles neuves ou substantiellement modifiées seront mesurées par un jaugeur officiel qui estampillera ou signera et datera les voiles près du point d'amure.
- 5.7. Tous les bateaux, espars, voiles ou équipements seront susceptibles d'être rejaugés à la discrétion de l'AN ou du comité de course.

6. MARQUES D'IDENTIFICATION

- 6.1. La coque doit porter la plaque de redevance de classe internationale fixée à un endroit bien en vue à l'intérieur du cockpit.
- 6.2. La grand-voile doit porter les marques d'identification indiquées à la règle 17(4).

6.3. Tous les emblèmes, lettres et chiffres doivent être faits d'un matériau durable et solidement fixés.

7. MATERIAUX DE LA COQUE

7.1. i) Les bateaux en Polyester Renforcé de fibres de Verre (PRV) et en bois ne doivent être construits qu'avec les matériaux suivants : fibre de verre, résine, mousse, microballons, bois et contre-plaqué.

ii) Les résines polyester, vinylester ou époxy peuvent être utilisées pour la stratification de fibres de verre.

7.2. Coques composites :

Une coque composite comprenant une coque en PRV avec cockpit et pont en bois est autorisée. La coque en PRV doit être fabriquée dans un moule officiel par un constructeur agréé par l'ISAF World Sailing et doit être conforme aux présentes règles, en particulier 7.1(ii) ci-dessus. Le pont et le cockpit peuvent être de construction amateur et doivent être conformes à ces règles, en particulier à la règle 9(4).

7.3. Une structure capable de résister aux contraintes imposées par le mât, les haubans et l'étau peut être installée entre les cadènes ou les boulons en U, le pied de mât et la quille, directement sous le pied de mât et le point de fixation de l'étau. Cette structure peut être métallique mais ne doit pas contribuer à la rigidité de la coque ou du pont en dehors des points indiqués.

8. MESURE DE COQUE

8.1. La longueur totale de la coque, à l'exclusion du recouvrement du pont arrière et du pont avant, doit être de 4875 mm \pm 10 mm, mesurée entre perpendiculaires.

8.2. La coque doit être mesurée conformément au diagramme de mesure. Il ne doit y avoir aucune concavité dans la forme de la coque à l'arrière du couple 4 supérieure à 3 mm entre les couples dans la direction d'avant en arrière et parallèlement à la quille. Le tableau arrière ne doit pas être concave ou convexe de plus de 3 mm dans n'importe quelle direction. Il existe des gabarits métalliques pour les couples 1, 2, 3, 5, 5, 7, 8, le profil de la proue et de la poupe. Les points de mesure doivent être marqués en permanence au niveau de la quille et de la ligne longitudinale de mesure (livet) comme indiqué sur le diagramme de mesure avec une tolérance de \pm 2 mm. Les marques de mesure le long de la ligne longitudinale doivent être ajustées en tenant compte de l'inclinaison du tableau arrière. L'ajustement doit être effectué en faisant en sorte que le tableau arrière soit perpendiculaire la corde de la ligne de base. La section de la coque, le profil d'étrave et la

ligne de livet (de cockpit) doivent être conformes aux dessins avec une tolérance de ± 8 mm par rapport aux plans de l'ICA.

8.3. À l'exception de la ligne de quille, les bouchains vifs ne sont pas permis. La coque au niveau du bouchain doit avoir un rayon de courbure d'au minimum 35 mm en tout point entre la quille et le livet.

8.4. Le tableau arrière doit se trouver à l'extrémité arrière de la coque, à l'exclusion du recouvrement du pont arrière, et peut être incliné vers l'avant ou vers l'arrière sur une distance maximale de 15 mm mesurée entre le haut du pont et le fond de la coque.

8.5. Un point de référence doit être établi pour mesurer la courbure de la ligne de quille comme indiqué sur le diagramme de mesure. Le profil doit être conforme aux dimensions indiquées ± 7 mm.

9. COCKPIT ET PONT

9.1. Le cockpit et le pont doivent être conformes aux mesures indiquées sur le diagramme de mesure avec une tolérance de ± 20 mm. Pour les bateaux jaugés pour la première fois avant le 1er mars 1975, la profondeur du cockpit peut être mesurée soit à partir du bord intérieur du pont, soit à partir du livet et sa profondeur doit être comprise entre 170 mm et 210 mm à la section 3, entre 183 mm et 223 mm à la section 4 et entre 195 mm et 235 mm à la section 5. Dans ce cas, le bouge du pont ne doit pas être mesuré.

9.2. Le bouge du pont mesuré au pied de mât ne doit pas excéder 70 mm.

9.3. Le cockpit ne doit être vidé que par :

(i) Le puits de dérive.

(ii) Les dalots de tableau arrière, d'une section totale n'excédant pas 0,015 m².

9.4. Dans le cas d'une construction en bois, toute la surface du pont et du cockpit doit avoir une épaisseur minimale de 6 mm et le bois doit avoir une densité officiellement reconnue d'au moins 0,5. Le jaugeur peut percer six trous de contrôle aléatoire d'un diamètre maximal de 3 mm dans le pont et le cockpit pour vérifier cette épaisseur.

9.5. La structure du puits de dérive peut s'étendre dans le cockpit sans excéder 60 mm de haut ou 160 mm de large.

9.6. Une cloison étanche doit être montée transversalement aux extrémités avant et arrière du cockpit et des cloisons longitudinales étanches à l'extrémité intérieure des bancs latéraux. Les angles verticaux du cockpit peuvent être arrondis jusqu'à 200 mm maximum et les angles horizontaux du poste de pilotage peuvent être arrondis jusqu'à 68 mm maximum.

9.7. Un liston de 15 mm à 40 mm de large et de 10 mm à 40 mm de profondeur (mesurée verticalement) doit être montée le long de la ligne de quille et peut également être montée sur tout ou partie du haut du tableau arrière.

9.8. Un cale-pied de section triangulaire d'une largeur maximale de 60 mm, d'une hauteur de 30 mm et d'une longueur de 300 mm peut être installé jusqu'à 150 mm de l'axe central de chaque côté du plancher du cockpit.

10. FLOTTABILITE

10.1. Le constructeur doit s'assurer qu'au moins 100 kg de flottabilité positive sont fixés à la coque, un tiers à l'avant de la section 5 et le reste à l'arrière de la section 5, répartis également autour de l'axe longitudinal. Cette flottabilité peut être utilisée comme élément de structure. L'air atmosphérique n'est pas considéré comme une flottabilité positive.

10.2. Les trappes d'inspection doivent être fermées de façon étanche et munies de couvercles amovibles capables de résister au dévissage lorsque le bateau est à flot, chaviré ou rempli d'eau, et doivent être d'une taille suffisante pour permettre l'inspection de la flottabilité secondaire.

10.3. Le jaugeur doit s'assurer que les compartiments de flottabilité soient étanches.

11. DERIVE

11.1. La dérive doit être conforme à la forme indiquée sur le diagramme de mesure ± 8 mm, et l'épaisseur de la dérive s'étendant sous la quille ne doit pas dépasser 26 mm.

11.2. La dérive doit tourner autour d'un seul axe transversal qui ne doit pas se déplacer par rapport à la coque. La dérive doit être complètement rétractable dans le puits de dérive sans déplacer le point de pivotement.

11.3. La dérive, lorsqu'elle est complètement abaissée, ne doit pas dépasser 1214 mm en dessous de la quille.

11.4. La dérive doit être constituée d'une combinaison de bois, de mousse et de plastique renforcé de verre. Le renforcement par des fibres de carbone est autorisé.

11.5. Le poids de la dérive, y compris tous les équipements fixes, ne doit pas être inférieur à 3,5 kg.

12. SAFRAN ET BARRE

12.1. La lame de safran doit être conforme au profil immergé tel qu'indiqué sur le plan ± 8 mm.

12.2. Le safran, lorsqu'il est complètement abaissé, ne doit pas s'étendre à plus de 905 mm ni à moins de 805 mm au-dessous d'une ligne perpendiculaire au tableau arrière au niveau de la quille.

12.3. Le safran doit être constituée d'une combinaison de bois et/ou de plastique renforcé de verre. Le renforcement par des fibres de carbone est autorisé.

12.4. Le poids de l'appareil à gouverner ne doit pas être inférieur à 3,0 kg, y compris la barre, la tête de safran et les ferrures fixes, mais à l'exclusion de la rallonge de la barre.

13.MAT

13.1. Le mât peut être constitué d'une ou plusieurs sections et de n'importe quel(s) matériau(x). Les dimensions extérieures de l'espar (à l'exclusion de la gorge), mesurées entre le talon et la bande de mesure 3 doivent être constantes, sous réserve des tolérances suivantes :

La mesure hors-tout longitudinale du mât, y compris la gorge, ne doit pas être inférieure à 45 mm ni supérieure à 85 mm et la mesure transversale ne doit pas être inférieure à 45 mm ni supérieure à 70 mm. Avec une tolérance de +/-2mm sur toutes les dimensions sauf une tolérance de -2 mm et + 5 mm aux positions suivantes :

- a) jusqu'à 300 mm au-dessus du bord inférieur de la bande 1.
- b) jusqu'à 75 mm de part et d'autre de la ligne médiane des barres de flèche.
- c) jusqu'à 75 mm en dessous du bord supérieur de la bande 3.

13.2. La ou les sections peuvent être rétreintes à partir de la bande N°3 et la gorge peut être ouverte ou coupée en dessous d'un point d'entrée de voile normalement positionné, mais sinon la forme ne doit pas être modifiée.

13.3. Le mât ne doit pas pivoter.

13.4. Le mât doit être posé sur le pont.

13.5. Des bandes de mesure d'au moins 10 mm de large doivent être marquées sur le mât de façon à ce qu'elles soient clairement discernables en course comme suit :

No. 1 : Son bord supérieur ne doit pas se trouver à plus de 585 mm au-dessus du pont, mesuré le long du côté arrière du mât lorsqu'il est mis en place.

No. 2 : Son bord supérieur ne doit pas être à moins de 3350 mm au-dessus du no. 1 et situé en dessous du n°3.

No. 3 : Son bord inférieur ne doit pas être à plus de 3760 mm au-dessus du no. 1.

No. 4 : Son bord inférieur ne doit pas se trouver à plus de 5842 mm au-dessus du no. 1.

13.6. Le gréement dormant est facultatif, mais les haubans principaux, les câbles de trapèze et les étai(s) ou leurs extensions doivent croiser le mât entre le bord supérieur de la bande N° 2 et le bord inférieur de la bande N° 3. Il n'est pas permis de fixer des barres de flèche ou des poulies à l'étai ou aux étai(s).

13.7. Le poids du mât ne doit pas être inférieur à 7 kg, avec les accessoires fixes, tous les câbles de gréement et de trapèze.

- 13.8. Le mât complet avec tous les gréements dormant et courant et supporté au bord supérieur de la bande no.1 ne doit pas peser moins de 2,3 kg lorsqu'il est pesé à la bande N° 4. Aux fins de cette mesure, la drisse doit être en position de navigation et le gréement dormant fixé le long du mât au-dessus de la bande N° 1.
- 13.9. La distance entre la face arrière du mât, y compris la gorge ou son prolongement au niveau du pont et le côté arrière du tableau arrière à l'axe médian (à l'exclusion du recouvrement du pont arrière) ne doit pas être inférieure à 3050 mm ni supérieure à 3250 mm.
- 13.10. Le pied de mât, les haubans, les bas-haubans, les barres de flèche et l'(es) étai(s) ne doivent pas être réglés en course.
- 13.11. Tout gréement dormant doit être de section circulaire et sans carénage. Le diamètre des haubans et étai(s) principal(aux) ne doit pas être inférieur à 2,3 mm.
- 13.12. Le mât doit être percé près du talon d'un ou plusieurs trous d'une surface totale minimale de 200 mm², de manière à ce que l'eau soit immédiatement évacuée après un chavirage.

14. HAUBANS ET CADENE D'ETAI

- 14.1. Les haubans principaux doivent être reliés à des cadènes ou à des boulons en U en métal, qui ne doivent pas être situés à moins de 250 mm en arrière du côté arrière du mât. Les cadènes doivent être fixées à l'extérieur de la coque ; les boulons en U doivent être fixés sur le plat-bord.
- 14.2. L'étai ou les étai(s) doivent rencontrer l'axe médian du pont avant en un point situé à 4300 mm de l'arrière du tableau arrière sur l'axe médian, à l'exclusion du recouvrement du pont arrière.
- 14.3. Aucun autre étai ou hauban ne peut être fixé à la coque à l'avant du mât.

15. BOME

- 15.1. Le matériau de construction de la bôme est optionnel. Elle doit avoir une dimension extérieure constante sur toute sa longueur, à l'exception de la gorge, si elle est présente, qui peut être coupée à une longueur totale de 200 mm de la bande au point d'amure et/ou d'écoute pour éviter d'abîmer les renforts de voile. La section peut être coupée ou rétreinte pour s'adapter aux ferrures de point d'amure et de point d'écoute. La section peut être rétreinte à l'extrémité du point d'écoute au-delà de la bande de limite extérieure.
- 15.2. La bôme, à l'exclusion des accessoires, doit pouvoir passer à travers un cercle de 120 mm de diamètre.
- 15.3. Une bande de mesure d'au moins 10 mm de large doit être marquée sur la bôme de manière à ce qu'elle soit clairement visible en course avec son bord intérieur à 2700 mm

au maximum du côté arrière du mât, y compris la gorge ou son prolongement, la bôme étant attachée à son vit de mulet en position normale de navigation. La mesure doit être prise sur le haut de la bôme.

16. POIDS

- 16.1. La coque à l'état sec ne doit pas peser moins de 83 kg, y compris tous les équipements fixes et la pantoire de grand-voile mais à l'exclusion de la dérive. Si le compas est fixé à la coque, la marque et le type du compas doivent être notés dans le certificat de jauge.
- 16.2. Si le poids de la coque est inférieur à 83 kg, les correcteurs en plomb, dont le poids total ne dépassera pas 6 kg, doivent être également divisés et fixés aux extrémités avant et arrière du cockpit pour constituer le poids correct. Le poids et le nombre de correcteurs doivent être inscrits sur le certificat.
- 16.3. Ni les éléments d'accastillage fixes essentiels, ni les correcteurs ne doivent être enlevés ou modifiés sans que le bateau ne soit pesé de nouveau par un jaugeur.

17. VOILE

- 17.1. Deux voiles au plus sont autorisées pour l'utilisation lors d'une course internationale ou d'une épreuve majeure.
- 17.2. La voile doit être fabriquée et mesurée conformément aux Instructions de mesure de voile de l'IYRU de 1986, à l'exception de ce qui est défini dans les présentes règles.
- 17.3. Les voiles en matériau non tissé sont autorisées.
- 17.4. Le numéro de voile, la (les) lettre(s) et l'emblème de classe doivent être placés conformément aux règles de course à la voile. L'emblème de classe représentant le code international "C" doit avoir une hauteur de 300 mm à 350 mm et une largeur de 450 mm à 500 mm. Le numéro de voile et la ou les lettres doivent avoir les dimensions minimales suivantes :
Hauteur 300 mm
Largeur 200 mm
Epaisseur 40 mm
Espacement minimal entre les chiffres adjacents 60 mm
- 17.5. Aucune partie de la voile ou de la tête ne doit dépasser l'intérieur de la bande de mesure de la bôme ni le bord inférieur de la bande de mât N° 4. Aucune partie du guindant ne doit s'étendre au-dessous du bord supérieur de la bande de mât n° 1.
- 17.6. La largeur de la tête ne dépassera pas 140 mm.

- 17.7. Cinq lattes au plus sont autorisées et elles doivent diviser la chute en parties approximativement égales. La longueur des fourreaux de lattes ne doit pas dépasser 1050 mm. Le côté supérieur du fourreau de latte supérieur doit rejoindre la chute à la ralingue en un point situé à au moins 1230 mm du sommet de la tête, mesuré le long du guindant, avec juste assez de tension pour éliminer les plis adjacents au guindant.
- 17.8. La chute ne doit pas dépasser de plus de 5 mm à l'arrière des lignes droites entre :
- (1) le point de tête arrière et l'intersection entre la chute et le bord supérieur du fourreau de latte le plus proche.
 - (2) l'intersection de la chute et du bord inférieur d'un fourreau de latte et l'intersection de la chute et du bord supérieur du fourreau de latte inférieur adjacent,
 - (3) le point d'écoute et l'intersection de la chute et du bord inférieur du fourreau de latte le plus proche.
- 17.9. La longueur de la chute ne doit pas être supérieure à 6100 mm.
- 17.10. La chute de la grand-voile ne doit en aucun cas être concave lorsqu'elle n'est pas sous tension.
- 17.11. La largeur totale de la grand-voile doit être mesurée au quart, la moitié et aux trois quarts de hauteur de la voile. Tout creux dans la chute doit être rectifié par des lignes droites. La largeur de la voile au quart, à la moitié et aux trois quarts de la hauteur ne doit pas dépasser 1145 mm, 1970 mm et 2500 mm respectivement.
- 17.12. Les voiles à double guindant sont interdites.
- 17.13. Le maître-voilier doit apposer son numéro de série sur la voile de façon indélébile.

18. EQUIPEMENT

Les équipements suivants doivent être portés en course :

- 18.1. Un gilet de sauvetage, ou gilet de flottabilité, qui doit être porté en tout temps, à moins que les instructions de navigation n'en décident autrement.
- 18.2. Une ceinture de trapèze dont le poids n'excédera pas 4 kg et devant flotter.

19. INTERDICTIONS

- 19.1. Aides au rappel et dispositif extérieur (planche de rappel), à l'exception des cale-pied en sangle ou en caoutchouc, et de l'accastillage de trapèze.
- 19.2. Hydrofoils, tangons, lest, vide-vite, lèvres de quille sauf au niveau du puits de dérive, bandes de protection de la coque, équipements électriques et électroniques, hiloires et toute extension de la coque autre que les accessoires normaux, à l'exception d'une ou plusieurs pièces d'horlogerie électronique(s) et des dispositifs électroniques/mécaniques combinant les données relatives au Nord magnétique et au cap du bateau.

19.3. Lorsqu'il est interdit d'ajuster un dispositif ou un système pendant la course, tout dispositif ou arrangement de modification doit être saisi ou correctement fixé avant la course.

20. EQUIPAGE

20.1. Il n'y aura qu'une seule personne à bord lors des courses.

20.2. En référence à la règle de course 22.3(a) le poids total des vêtements et de l'équipement portés par un compétiteur, y compris tout appareil de flottaison et toute ceinture ou harnais de trapèze, ne doit pas dépasser 12 kg (douze) lorsqu'il est pesé conformément à l'annexe H des Règles de course à la voile. Les vêtements portés sous les combinaisons étanches seront pesés dans l'état dans lequel ils se trouvent lorsque le compétiteur arrive à terre. Les gilets de poids sont interdits.

21. ANCRE

Une ancre n'a besoin d'être embarquée que lorsque cela est spécifiquement prescrit dans les instructions de course.

22. PROPULSION

"La règle RRS 42 est modifiée comme suit :

(1) Le pavillon [Oscar] affiché au départ ou à proximité d'une marque, indique que : "Après le départ ou en arrondissant la marque la plus proche, la règle RRS 42 est modifiée en ce que sauf lors d'un louvoyage au vent, le pompage, le rocking et l'ooching sont autorisés".

(2) Le pavillon [Roméo] affiché près d'une marque indique que : "Après avoir arrondi la marque la plus proche, la règle RRS 42 s'applique sans modification".

(3) La règle 22(1) peut s'appliquer dans des vents de 10 nœuds et plus, mesurés au niveau du pont.

(4) Les pavillons spécifiés aux points (1) et (2) ci-dessus peuvent être modifiés dans l'Avis de course ou les Instructions de course.

NB La version anglaise des présentes instructions de course fait autorité, elle est téléchargeable à l'adresse suivante sur le site de World Sailing.

<http://www.sailing.org/classesandequipment/CNT.php>