



[www.ircrating.org](http://www.ircrating.org)

VERSION FRANCAISE

**OCTOBRE 2010**  
**MISE EN VIGUEUR AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2011**  
Copyright ©Seahorse Rating Ltd. & UNCL

Tous droits réservés. Cette Règle ne peut être reproduite, retransmise ou copiée par aucun moyen sans l'accord préalable de l'Union Nationale pour la Course au Large et de Seahorse Rating Ltd.

**Union Nationale pour la Course au Large**  
**UNCL**  
Face au 36 Quai Le Gallo  
92100 Boulogne/Seine  
France  
Tel : +33 (0)1 46 04 17 80  
Fax : +33 (0)1 46 04 17 73  
E-Mail : [irc@uncl.com](mailto:irc@uncl.com)  
Site Internet : <http://www.uncl.com>

**Royal Ocean Racing Club**  
**RORC**  
20 St James's Place  
London SW1A 1NN  
Tel : +44 (0) 207 493 2248  
Fax : +44 (0) 207 493 5252  
E-Mail : [info@rorc.org.uk](mailto:info@rorc.org.uk)  
Site Internet : <http://www.rorc.org>

Produit par  
**Seahorse Rating Ltd**  
Seahorse Building, Bath Road  
Lymington, Hampshire SO41 3SE  
England  
Telephone +44 (0) 1590 677030, Fax +44 (0) 1590 679478  
E-Mail : [info@rorcrating.com](mailto:info@rorcrating.com)

## PREAMBULE

Cette nouvelle version de la Règle IRC s'applique à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

L'IRC est une Règle de handicap permettant de faire courir deux classes de bateaux. Le Chapitre C autorise la publicité en accord avec la Règle 20 du Code de Publicité de l'ISAF. Le Chapitre D ne permet pas la publicité. Toute autorité organisatrice doit mentionner dans l'Avis de Course le chapitre qui sera appliqué (Chapitre C ou D du présent règlement). Si aucun de ces chapitres n'est précisé, le Chapitre C sera appliqué par défaut.

Les textes en rouge et les barres verticales en marge gauche indiquent les modifications par rapport à la version 2010.

## TERMINOLOGIE

Un terme est imprimé en caractères "**gras**" si il est utilisé avec la définition qu'il a dans les Règles d'Equipements des Voiliers de l'ISAF, en *italique* si il est utilisé avec la définition qu'il a dans les Règles de Course à la Voile (RCV) et souligné si il est utilisé avec la définition qu'il a dans la Règle IRC. Toute abréviation de l'Annexe 1 est utilisée avec le sens de sa définition sauf s'il est spécifié qu'il en est autrement.

## SOMMAIRE

### Chapitre A – PRINCIPES DE LA JAUGE

- 1 Introduction
- 2 Règles de base
- 3 Informations importantes

### Chapitre B - INFORMATIONS GENERALES

- 4 Administration
- 5 Interprétations
- 6 Dispenses
- 7 Langues et définitions de la Règle
- 8 Certificats de jauge
- 9 Révisions de rating
- 10 Réclamations sur un rating
- 11 Modifications aux règles de Classe
- 12 Unités de mesure et Temps corrigé
- 13 Mesures et conformité
- 14 Numéros de voile
- 15 Energie manuelle

### Chapitre C - IRC, PUBLICITE AUTORISEE

- 16 Publicité
- 17 Poids du bateau
- 18 Elancements et tirant d'eau
- 19 Quille, dérive et safran
- 20 Moteur et hélice
- 21 Gréement et voiles
- 22 Equipement et armement
- 23 Sécurité et qualités marines
- 24 Dayboats

### Chapitre D - IRC, PUBLICITE NON AUTORISEE

- 25 Règles
- 26 Publicité

## ANNEXE 1 – DEFINITION DES MESURES IRC - ABREVIATIONS

# CHAPITRE A - PRINCIPE DE LA JAUGE

## 1 INTRODUCTION

1.1 La Règle est développée en deux Chapitres C et D. Dans le cadre du Chapitre C, la publicité est autorisée. Dans le cadre du Chapitre D, elle ne l'est pas. L'IRC est un système de handicap basé sur les informations fournies par les propriétaires. Sa formule est secrète. L'accent est mis sur la simplicité et sur la concision des règles.

## 2 REGLES DE BASE

2.1 L'IRC est un système de mesure qui classe, pour la compétition, un large éventail de monocoques de course et de croisière en leur attribuant des ratings basés sur un facteur unique de correction de temps.

2.2 Le concept de l'IRC protège les flottes IRC existantes.

2.3 L'IRC encourage les innovations architecturales qui respectent les facteurs de stabilité des bateaux, leurs qualités marines et leurs performances ainsi que les règles de sécurité.

2.4 L'IRC décourage les dépenses excessives à tous les niveaux.

2.5 L'esprit de l'IRC exige que les propriétaires et les architectes ne doivent pas chercher des moyens pour réduire artificiellement le rating d'un bateau, par exemple en augmentant sa vitesse sans engendrer une augmentation de rating.

2.6 Le calcul des ratings IRC demeure secret et comporte des éléments subjectifs. L'appréciation de ces éléments subjectifs est de la seule responsabilité de l'Autorité de rating (voir Règle 4.1).

2.7 Les ratings IRC peuvent être établis à partir des éléments fournis par les propriétaires, mais une Autorité déléguée (voir définition dans la Règle 4.1), dans sa zone de compétence, peut exiger que les **bateaux** soient pesés et mesurés par un mesureur agréé (voir Règles 8.4 et 9). Toutes ou parties des dimensions des **bateaux** de série peuvent être standardisées.

2.8 Toute exploitation de la simplicité de la Règle IRC est découragée. Les Centres de Calcul du RORC et de l'UNCL se réservent le droit d'apporter, à tout moment, les modifications nécessaires à l'IRC pour décourager les développements indésirables ou non prévus.

## 3 INFORMATIONS IMPORTANTES

3.1 La sécurité d'un **bateau** jaugé en IRC et son entière gestion, assurance comprise, sont sous la seule responsabilité du propriétaire et/ou compétiteur, qui doit s'assurer que le **bateau** est correctement construit, présente des qualités marines suffisantes et est mené par un **équipage** expérimenté, suffisant en nombre et en compétence pour affronter le mauvais temps. Le propriétaire et/ou le compétiteur doit s'assurer que :

3.1.1 La **coque**, les **appendices**, le **mât**, le **gréement**, les **voiles** et tous les équipements sont en bon état.

3.1.2 Tout l'équipement de sécurité est à bord, entretenu de façon appropriée, correctement stocké et à jour de ses révisions.

3.1.3 L'**équipage** connaît l'emplacement de chacun des équipements de sécurité et en connaît le mode d'utilisation.

La décision de participer ou pas à une épreuve est sous la seule responsabilité du propriétaire ou de son représentant.

3.2 L'existence de ces Règles, leur utilisation par les organisateurs, la délivrance d'un certificat de jauge ou l'inspection d'un **bateau** sous ces mêmes Règles ne constituent en aucun cas une garantie par l'Autorité de rating des qualités marines d'un bateau et de la sécurité de ses équipements, ni ne peuvent limiter la responsabilité absolue du propriétaire et/ou du compétiteur présentée par la Règle 3.1. Cet avertissement doit être présenté à toute personne naviguant sur un **bateau** disposant d'un certificat de jauge établi selon ces Règles.

3.3 Les ratings IRC sont calculés de bonne foi à partir des données disponibles. Ni l'Autorité de rating ni une Autorité déléguée ne peuvent accepter de responsabilité pour toute erreur dans l'application de ces Règles, pour toute détermination de facteur qui modifierait le rating, pour toute appréciation dans l'application de ces Règles, pour la délivrance d'un certificat ou pour tout changement de ces Règles.

3.4 L'indication du nombre d'**équipiers** IRC ne constitue aucune garantie de la sécurité du **bateau** naviguant avec ce nombre d'**équipiers** ou tout autre nombre d'**équipiers** (voir Règle 3.1.). Si une loi domestique précise une limite de nombre d'**équipiers** différente de la valeur IRC, cette limite doit remplacer celle de l'IRC.

## CHAPITRE B - INFORMATIONS GENERALES

### 4 ADMINISTRATION

4.1 L'IRC est administrée uniquement par Seahorse Rating Limited (appelé RORC Rating Office dans cette Règle) et par le Centre de Calcul de l'UNCL (appelé UNCL dans cette Règle). L'expression «Autorité de rating» se définit comme l'action conjointe du RORC Rating Office et du Centre de Calcul de l'UNCL. L'expression «Autorité déléguée» désigne toute personne physique ou morale autorisée par l'Autorité de rating à agir localement pour l'Autorité de rating dans l'administration de l'IRC, sur une zone géographiquement définie.

4.2 Dans le but d'assurer l'intégrité des éléments secrets de la jauge IRC, tous les détails concernant cette Règle sont la seule propriété du RORC Rating Office et de l'UNCL qui désignent un Comité Technique IRC formé uniquement de personnes ayant la connaissance des éléments secrets de la Règle. Ce comité est le seul responsable des évolutions des algorithmes de la Règle.

4.3 Les TCC IRC sont édités sous copyright conjoint du RORC Rating Office et de l'UNCL. Toute action peut être menée contre un tiers qui utiliserait des handicaps dérivés de l'IRC, qu'ils soient précis ou non, dans le but d'attribuer un rating à un **bateau** qui n'aurait pas de certificat IRC valide. Les Stability and Safety Screening Numerals (SSS Numeral) sont édités sous copyright du RORC Rating Office.

4.4 Le Comité d'Orientation IRC est responsable de la direction de l'IRC au plus haut niveau. Le Comité d'Orientation IRC comprend des membres nommés par le RORC et l'UNCL et un membre nommé par les Associations de Propriétaires IRC.

4.5 Dans chaque pays les propriétaires dont le **bateau** dispose d'un certificat valide sont regroupés dans une Association nationale des propriétaires IRC. L'Association des propriétaires IRC a une représentation internationale qui reflète la répartition de la flotte. C'est pour les propriétaires un forum de discussion qui peut, après accord, transmettre des recommandations et des suggestions au Comité Technique IRC et au Comité d'Orientation IRC.

### 5 INTERPRETATIONS

5.1 Les demandes d'interprétation de la Règle IRC doivent être présentées par écrit à l'Autorité de rating par l'intermédiaire des Autorités déléguées. L'Autorité de rating délibère et communique sa décision aux Autorités déléguées.

## 6 DISPENSES

6.1 L'Autorité de rating peut accorder des dispenses à la jauge IRC, à son entière discrétion, pour un **bateau** particulier. De telles dispenses doivent apparaître sur le certificat IRC.

## 7 LANGUES ET DEFINITIONS DE LA REGLE

7.1 Les langues utilisées pour l'IRC sont l'anglais et le français. Dans l'éventualité d'une difficulté d'interprétation, c'est le texte anglais qui doit prévaloir. Le sens de chaque mot prend comme référence l'Oxford English Dictionary dans le contexte où il apparaît. Les mots "shall" et "must" désignent des obligations alors que les mots "may" et "can" sont des permissions. Le mot "should" a le sens de recommandation.

7.2 Toute référence aux Règles de Course (RCV) se rapporte à la version actuelle des Règles de Course à la Voile de l'ISAF (International Sailing Federation). Les références aux Règles d'Équipement se rapportent à la version actuelle de la Règle d'Équipement des Voiliers de l'ISAF (REV). Les références aux Règles Spéciales se rapportent à la version actuelle des Special Regulations de l'Offshore Racing Committee de l'ISAF.

7.3 Les Règles d'Équipements des Voiliers (REV) doivent s'appliquer, sauf si elles sont annulées ou modifiées par les règles IRC ou l'Annexe 1.

7.4 Toute contestation résultant de l'administration de la Règle IRC par l'Autorité de rating ou par une Autorité déléguée doit être présentée au Comité d'Orientation IRC (voir Règle 4.4). Ce Comité doit s'assurer du juste traitement de la requête du demandeur et veiller à ce que celui-ci reçoive une réponse écrite ou orale (à la discrétion du Comité). La décision du Comité d'Orientation est définitive.

## 8 CERTIFICATS DE JAUGE

8.1 Les TCC IRC sont calculés et les certificats IRC émis par l'Autorité de rating. Les Autorités déléguées peuvent être autorisées à émettre et imprimer des certificats de jauge sous licence.

8.2 **Tout bateau courant sous la Règle IRC doit posséder un certificat IRC valide.** A un instant donné un **bateau** ne peut détenir plus d'un certificat IRC valide, excepté dans le cas prévu par la Règle 8.2.1.

8.2.1 Un **bateau** peut détenir un second certificat pour équipage réduit. Ce certificat pour équipage réduit est valide uniquement pour les courses de classes ou divisions de classes, prévues par un avis de course, pour des équipages constitués au plus de deux équipiers. Le certificat pour équipage réduit est clairement identifié ; il peut se différencier du certificat de base uniquement, par les **largeurs de la grand voile**, les dimensions de voile d'avant, la prise en compte de l'utilisation d'une voile d'avant sur enrouleur, l'utilisation de l'énergie emmagasinée, la SPA, le STL, le **tangon/bout dehors**, les **ballasts mobiles** et les **ballasts variables**. **Un bateau ayant un certificat pour équipage réduit ne peut utiliser d'autre certificat pour des courses dans lesquelles l'équipage est limité à un ou deux équipiers.**

8.2.2 L'émission d'un nouveau certificat invalide automatiquement le précédent.

8.2.3 Une copie du certificat en cours de validité doit être conservée à bord du **bateau**.

8.3 Un certificat IRC est valide pour les courses sous Chapitre C avec publicité autorisée, et sous Chapitre D avec publicité non autorisée.

8.4 Les certificats sont émis avec l'entête de l'Autorité déléguée les ayant délivrés et toute marque de sponsoring appropriée.

8.5 Un certificat IRC ENDORSED est un certificat dont les données ont été auditées et si nécessaire vérifiées par des mesures ou toute autre méthode en accord avec les procédures standard en cours et publiées. Un propriétaire peut demander un certificat IRC Endorsed à son Autorité déléguée. L'Autorité déléguée informera le propriétaire de toute mesure, y compris la pesée du bateau, ou autres vérifications qui s'avèrent nécessaires avant de délivrer un certificat portant la mention ENDORSED (quelle que soit la langue dans laquelle le certificat est émis) sous le cachet de l'Autorité de rating (voir aussi la Règle 13).

8.6 Sur le certificat de tout **bateau**, jaugé avec une ou plusieurs voiles de portant (voir Règle 22.6), est imprimé un second TCC qui ne prend pas en compte le ou les spinnakers. Le TCC « sans spinnaker » ne peut être utilisé que pour les épreuves dont l'Avis de Course prévoit une classe de bateaux courant « sans spinnaker ». Les propriétaires doivent déclarer leur intention de s'inscrire dans une telle classe en utilisant leur TCC « sans spinnaker » au moins sept jours avant le début de l'épreuve. Il ne leur sera alors plus permis d'utiliser un spinnaker pour toute cette épreuve, quel que soit le nombre de courses. Cette Règle peut être modifiée par l'Avis de Course.

8.7 L'Autorité de rating peut à son entière discrétion réémettre ou refuser d'émettre ou de réémettre un certificat IRC si selon elle, la Règle 2.5 n'est pas respectée, ou pour tout autre motif, et sans avoir à en fournir la raison.

8.8 Le changement de propriétaire et/ou le changement de numéro de voile invalide automatiquement le certificat.

8.9 Toute modification apportée au **bateau**, susceptible d'affecter ses performances, doit être déclarée et peut entraîner l'invalidation du certificat.

#### 8.10 Dimensions pour la jauge

8.10.1 Les valeurs portées sur le certificat pour **LH**, le **bau**, le **tirant d'eau**, x, P, E, J, FL, MUW, MTW, MHW, LLmax, HHB, HSA, PY, EY, LLY, LPY, SPA et STL sont des valeurs maximum.

8.10.2 Les valeurs portées sur le certificat pour le **poids du bateau**, BO, h, SO, y et le poids des **ballasts internes** sont des valeurs minimum.

8.10.3 Si au cours d'une **Inspection d'équipement** par un **Inspecteur d'équipement** ou au cours d'une mesure effectuée dans le cadre de la Règle 13.6, toute mesure pour la jauge excède une valeur maximale ou est inférieure à une valeur minimale, alors le bateau n'est pas en conformité avec son certificat.

8.10.4 L'attention des propriétaires est attirée sur la Règle IRC 13 et sur la RCV 78, « Conformité avec les Règles de Classes, Certificats ».

8.11 Quand l'Autorité de rating a des preuves raisonnables qu'un bateau ne correspond pas à son certificat ou que la règle n'a pas été respectée, ou qu'une erreur est intervenue dans la détermination du rating ou qu'il y a un manquement évident aux Règles IRC et aux règles de sportivité et de bonne conduite, le certificat peut être invalidé sans compensation par l'Autorité de rating (à la discrétion absolue de cette même Autorité) et le propriétaire doit en être informé par écrit.

8.12 Les certificats sont validés par le paiement des frais s'y rapportant pour l'année en cours, mais à la discrétion de l'Autorité déléguée compétente et avec l'accord de l'Autorité de rating, l'année peut s'étendre du 1er juin au 30 mai de l'année suivante.

8.13 Quel que soit le pays d'immatriculation de son **bateau**, un propriétaire doit demander son certificat de jauge IRC à l'Autorité déléguée du pays dans lequel son bateau court le plus souvent. Exceptionnellement, avec l'accord de l'Autorité de Rating, il peut s'adresser à une autre Autorité déléguée.

8.14 Sur demande, moyennant le paiement des frais appropriés et en accord avec toute règle de gestion publiée par l'Autorité de rating, l'Autorité de rating peut fournir à toute partie valablement intéressée la copie d'un certificat IRC d'un bateau, valide ou immédiatement expiré, incluant le nom du propriétaire.

## 9 REVISIONS DE RATING

La Règle 9 ne s'applique pas à l'**Inspection d'équipement** lors d'une épreuve.

9.1 Un propriétaire peut à tout moment demander la révision de son rating en utilisant le formulaire de demande de rating disponible auprès de son Autorité déléguée et en l'adressant à l'Autorité de rating. Des frais peuvent être demandés.

9.2 Toute personne ayant un intérêt fondé concernant les données d'un certificat peut demander la révision de ce rating par l'Autorité de Rating en soumettant une demande de révision à l'Autorité de Rating par l'intermédiaire de son Autorité déléguée. Des frais peuvent être demandés. Le propriétaire du **bateau** soumis à révision devra fournir une réponse dès que possible.

9.3 L'Autorité de rating peut aussi, à son initiative, réviser un rating à tout moment.

9.4 Les révisions de rating sont basées sur les éléments de preuve disponibles. Les mesures seront reprises par un jugeur habilité quand cela sera nécessaire. La décision de l'Autorité de rating sur toute révision est définitive.

9.5 Pour les **bateaux** de série, des mesures peuvent être standardisées par l'Autorité de rating. Ces données standardisées ne peuvent pas être sujettes à révision ou protestation par une tierce partie. Cependant, une révision du rating peut être demandée par un constructeur ou une association de classe d'un **bateau** de série. Les modifications apportées à des données standard doivent être déclarées par le propriétaire.

9.6 Lorsque le TCC recalculé par l'Autorité de rating est trouvé supérieur à celui émis précédemment de moins de 0.005, le rating contesté est considéré comme valide jusqu'à la date à laquelle la demande de révision a été déposée auprès de l'Autorité de rating sauf si la Règle 8.6 s'applique ; dans ce cas le rating contesté est considéré invalide depuis la date de la modification du bateau. Cette règle peut être amendée par l'Avis de Course à condition que la limite fixée ne soit pas supérieure à 0,005.

9.7 Lorsque le TCC recalculé est trouvé supérieur à celui émis précédemment de plus de 0.005, le certificat contesté est considéré comme invalide depuis la date d'émission.

9.8 Quel que soit le cas de révision de rating, le certificat devient invalide quand une nouvelle mesure accroît le rating du **bateau** et diffère de celle apparaissant sur le certificat,

- de plus de 1% pour les mesures : P, E, STL, LH, LWP, **Bau**, **Tirant d'Eau**, FL, LLmax, J, MHW, MTW, MUW (voir Annexe 1, Définitions des mesures et Abréviations),
- de plus de 2% de SPA ou HSA ;
- de plus de 5% de y, x, h ou HHB ;
- de 5% ou 200 Kg (valeur la moins élevée) en matière de "poids" ;

ou si un détail spécifique est clairement erroné.

9.9 Après révision et nouvelle mesure, un nouveau certificat peut être délivré et antidaté du jour où la mesure erronée a été fournie.

9.10 La totalité des coûts relatifs aux mesures et au calcul du rating est à la charge du propriétaire qui demande la révision du rating de son **bateau**. Dans tous les autres cas, à moins que le certificat ne soit invalide selon les Règles 9.7 ou 9.8, les frais de mesures et de calcul du rating sont à la charge du demandeur de la révision à moins que l'Autorité de rating n'en décide autrement.

## 10 RECLAMATIONS SUR UN RATING

10.1 Comme permis par les RCV, une réclamation sur le rating peut être déposée auprès d'un Comité de Protestation. Le Comité de Protestation pourra en référer à l'Autorité de rating en accompagnant la demande des frais appropriés.

10.2 En cas de réclamation, les mesures du **bateau** peuvent être reprises par un jugeur habilité.

10.3 Un **bateau** dont le certificat est annulé suite à une erreur ou un oubli d'une Autorité déléguée ou de l'Autorité de Rating, et dont le propriétaire était raisonnablement dans l'impossibilité d'en être informé, peut être pénalisé à la discrétion du Comité de Protestation. De plus, le Comité de Protestation peut demander que les résultats des régates courues avec le certificat invalide soient recalculés en utilisant le TCC corrigé.

10.4 Un **bateau** dont le certificat est invalidé suite à l'application de la Règle 9.6 peut être pénalisé par le Comité de Protestation. De plus, le Comité de Protestation peut décider que les classements des courses sous son autorité, établis avec le certificat invalidé, soient recalculés en utilisant le TCC corrigé.

10.5 En accord avec les RCV, lorsque le Comité de Protestation pénalise un bateau en déclarant son certificat invalide selon les Règles 9.7 ou 9.8, les coûts relatifs aux mesures et au calcul du rating sont à la charge du propriétaire à moins que le Comité de Protestation ne statue différemment. Dans tous les autres cas, les coûts relatifs aux mesures et au calcul du rating sont à la charge du réclamant.

10.6 Si, après protestation dans une course ou une série de courses, ou après l'annulation d'un certificat par l'Autorité de rating, le rating recalculé d'un **bateau** aboutit à un TCC augmenté de plus de 0.010, l'Autorité de Rating peut demander à l'autorité nationale du bateau de rechercher les circonstances ayant mené à cette situation et de lui rapporter le résultat de ses investigations.

## 11 MODIFICATION DES REGLES DE CLASSE

11.1 Dans les Avis de Course, toutes les règles de l'IRC sont intangibles à l'exception des règles IRC 8.6, 9.6, 14.1, 15.1, 21.1.5 (d) (e) et (f), 21.8.4, 22.4. Aucune autre règle ne peut être amendée.

## 12 UNITES DE MESURE ET TEMPS COMPENSES

12.1 Les mesures sont prises avec les unités du système métrique. Les mesures de voiles doivent être prises en mètres avec deux décimales. Toutes les autres mesures linéaires doivent être prises en mètres avec trois décimales et arrondies à deux décimales à la saisie. Un "poids" est pris au kilogramme le plus proche, sauf dans le cas du "**poids du bateau**" qui est pris aux 10 kilogrammes les plus proches. Les conventions mathématiques normales s'appliquent avec l'arrondi à la demi-unité la plus proche (0.5 arrondi à l'unité supérieure) ; lors de calculs successifs, les résultats intermédiaires sont utilisés avec la définition maximale. Les ratings sont arrondis à la troisième décimale.

12.2 Le Rating IRC est un facteur de correction de temps (TCC) arrondi à la troisième décimale. Le temps compensé de chaque **bateau** est calculé en multipliant son temps réel de course par son TCC. Les temps compensés doivent être arrondis au niveau des secondes (0.5 arrondi à l'unité supérieure).

## 13 MESURES ET CONFORMITE

13.1 Les données doivent résulter d'une mesure ou être dérivées d'un autre certificat de jauge quand cela est possible.

13.2 Les mesures doivent être effectuées en respectant les Règles d'Équipement des Voiliers, Part III, Règles pour les Mesures.

13.3 L'exactitude des mesures fournies est sous la responsabilité du propriétaire. Un service de mesure est disponible auprès de l'Autorité déléguée du **bateau**.

13.4 Le fait de fournir intentionnellement de fausses informations est une atteinte à l'esprit de la Règle IRC. L'attention est attirée sur les Règles IRC 8.7 et RCV 69: "Allégations de Mauvaise Conduite Notoire".

13.5 L'Autorité de rating utilise les données fournies par une Autorité déléguée comme base de calcul, mais se réserve le droit de modifier certaines données ou de standardiser les dimensions de **bateaux** d'une même série.

13.6 L'Autorité de rating, ou l'Autorité déléguée d'un bateau, peut demander à un propriétaire de soumettre à tout moment son bateau à un contrôle des mesures sans avoir à en fournir la raison. Les mesures seront alors prises par un mesureur agréé par l'Autorité de Rating. Un nouveau certificat sera émis par l'Autorité de Rating sur la base des nouvelles mesures.

13.7 Dans le cas particulier d'un **bateau** monotype ayant un certificat portant cette mention, le rating suppose la conformité du bateau avec les règles de classe. Dans le cas d'un conflit, les Règles IRC primeront. Voir aussi la Règle 22.4.1.

## 14 NUMEROS DE VOILE

14.1 Tout **bateau** doit avoir un numéro de voile attribué par son autorité nationale. Ce numéro doit être visible sur les voiles conformément aux Règles de Course (RCV 77 - Identification sur les Voiles). Cette règle peut être amendée par l'Avis de Course.

## 15 ENERGIE MANUELLE

15.1 La RCV 52 - Energie Manuelle et la Règle d'Equipeement des Voiliers B.5 ne doivent pas s'appliquer. Cette règle 15.1 peut être modifiée par l'Avis de Course.

- 15.2
- (a) L'utilisation d'énergie emmagasinée pour hisser la **grand voile**, prendre un ris ou enrouler une **voile** n'a pas à être déclarée.
  - (b) Les **bateaux** qui utilisent de l'énergie emmagasinée uniquement pour le réglage du patacas doivent le déclarer.
  - (c) Les **bateaux** utilisant de l'énergie emmagasinée pour le réglage ou le contrôle de parties du **gréement courant** autres que celles mentionnées en 15.2(a) et (b) doivent le déclarer.

## CHAPITRE C / IRC- Publicité autorisée

### 16 PUBLICITE

16.1 Des marques de publicités peuvent être portées par les **bateaux** à condition qu'elles respectent la Règle ISAF 20, Code de Publicité.

### 17 POIDS DU BATEAU

17.1 Le **poids du bateau** est mesuré dans les conditions de mesures suivantes :

17.1.1 Le **bateau** doit être sec.

17.1.2 Complètement gréé avec tous les espars (y compris **tangon(s)** de spinnaker et jockey pole (s'il y a lieu), **gréement dormant**, **patacas**, **bastaques hautes et basses**, **drisses**, **écoutes** de grand-voile et d'artimon, hale-bas(s).

17.1.3 Moteur principal installé ou moteur hors bord arrimé dans la position qu'il occupe en course.

17.1.4 Batteries et coussins de banquettes à bord dans leur position normale si ils sont embarqués en régate. Ces éléments seront notés sur le certificat du **bateau**.

17.1.5 Tous les éléments des aménagements qu'ils soient amovibles ou pas, y compris éviers, couchettes, planchers et table de carré doivent être à bord dans leur position normale.

17.1.6 Equipements standard à bord s'ils figurent dans la liste des équipements du bateau standard.

17.2 Les éléments suivants ne doivent pas se trouver à bord dans les conditions de mesures :

17.2.1 Les **voiles, bras et écoutes** de génois et de spinnaker, les équipements et pièces de remplacement du **gréement courant** et du **gréement dormant**.

17.2.2 Carburant, eau et contenu de tous les autres réservoirs. Les bouteilles de gaz doivent être enlevées.

17.2.3 Nourriture, ravitaillement et ustensiles de cuisine.

17.2.4 Ancres, chaînes, câblots, aussières et défenses.

17.2.5 Vêtements, couchage et effets personnels.

17.2.6 Tous équipements de sécurité amovibles.

17.2.7 Outils et pièces de rechange.

17.2.8 Petit matériel.

■ 17.2.9 **Equipements électroniques portables non solidaires du bateau de façon permanente.**

17.2.10 **Equipage.**

17.3 Si pour des raisons pratiques, il n'est pas possible d'enlever tous les éléments décrits ci-dessus (par exemple le carburant), il est accepté d'en déduire le poids à partir du poids brut du bateau. L'Autorité de Rating se réserve le droit de refuser ces données si elles se révèlent inadaptées.

17.4 L'Autorité de Rating peut calculer le **poids d'un bateau** non pesé en se basant sur des informations contenues dans d'autres certificats, sur des informations d'architectes ou sur d'autres sources.

17.5 En absence d'autres informations, le **poids du bateau** peut être calculé par déduction des éléments décrits à la Règle 17.2 sur le poids d'un bateau ou de son déplacement.

## 18 ELANCEMENTS ET TIRANT D'EAU

18.1 Les mesures sont effectuées avec le **bateau** en conditions de mesures. Les points de mesures sont indiqués sur le schéma des formes de coque et sont définis en Annexe 1. La mesure "y" devra être fournie de même que les mesures "h" et "x" s'il y a lieu.

## 19 QUILLE, DERIVE ET SAFRAN

19.1 Tous les détails concernant les **appendices de la coque du bateau** doivent être fournis à L'Autorité de rating lors de la demande du certificat.

19.2 Tout carénage sur le voile de quille ayant une densité propre, y compris les cavités ou surépaisseurs situées plus bas que la structure principale du voile, doit être déclaré. Dans l'application de cette règle, un carénage de voile de quille n'inclut pas un carénage de surface, ni les matériaux, enduits ou peintures d'une épaisseur totale inférieure à 10mm ; cette épaisseur étant mesurée localement, normalement à la surface du voile.

19.3 Les quilles mobiles, **dérives, canards** et tous les autres **appendices mobiles** doivent être déclarés. Si les quilles mobiles ne sont pas fixées en position basse pendant les courses, elles seront jaugées comme des **appendices** mobiles.

19.4 Aucun matériau de densité supérieure à 11.3 ne doit être utilisé dans la construction des **appendices de coque**.

19.5 La Règle 19.4 ne s'applique pas aux **bateaux** dont les **appendices de coque** sont conçus avec un matériau de densité supérieure à 11.3, dont l'année de lancement est 2005 au plus tard et qui disposaient d'un certificat IRC valide à la date du 31 décembre 2005. En dehors des travaux d'entretien usuels, un **bateau** appartenant à cette catégorie et dont la quantité de matériau de densité supérieure à 11.3 serait modifiée, devrait se conformer à la Règle 19.4 et ne serait plus exempté de l'application de cette Règle.

## 20 MOTEUR ET HELICE

20.1 Les **bateaux** peuvent être jaugés, soit,

20.1.1 Sans moteur.

20.1.2 Avec un moteur hors bord (moteur dont l'hélice peut être retirée de l'eau pendant la course).

20.1.3 Avec un moteur inboard, incluant les configurations de transmission en S ou en Z. Le type d'hélice doit être déclaré lors de la demande de rating.

20.2 Les moteurs inboard doivent pouvoir propulser le bateau à une vitesse minimale de  $1,8 \times LWP^{0.5}$  nœuds. Les moteurs hors bord doivent être arrimés de façon sécurisée et dans la position qu'ils occupent en course.

## 21 GREEMENT ET VOILES

21.1 Généralités

21.1.1 Seuls les bateaux à un ou deux mâts peuvent être jaugés en IRC.

21.1.2 Les gréements "cat boat" sont des **gréements** où aucune **voile** n'est établie en avant du (des) **mât(s)** quand le bateau navigue à des allures proches du vent.

21.1.3 Les "vieux gréements" sont définis comme comprenant les voiles carrées, voiles à livarde et autres configurations similaires.

21.1.4 Les voiles d'artimon doivent être déclarées.

21.1.5 Il n'y a pas de limitation sur le nombre ou le type de **voiles** embarquées pendant les courses IRC sauf :

a) la limitation sur le nombre de spinnakers (voir Règle 21.6.1).

b) la limitation sur les voiles contenant des matériaux exotiques (voir Règle 21.4).

c) la limitation du nombre de voiles d'avant concerne uniquement les **bateaux** jaugés avec seulement une voile d'avant sur enrouleur. Excepté dans le cas d'une voile sérieusement endommagée ou pour les voiles de mauvais temps et tourmentins, les **bateaux** bénéficiant d'un bonus de rating pour utilisation d'une seule voile d'avant sur enrouleur doivent toujours utiliser la même voile d'avant pendant toute une course ou une épreuve comprenant plusieurs courses (voir Règle 21.8.1).

d) dans une régata courue sur plusieurs jours consécutifs, en incluant les jours de repos, les **voiles** embarquées doivent rester les mêmes et être à bord pour toutes les courses. Cette règle peut être amendée par l'Avis de Course.

e) une **grand-voile** de secours peut être embarquée mais ne peut pas être utilisée comme voile de rechange pour une régata ou pour une épreuve se déroulant sur plusieurs jours consécutifs, y compris les jours de repos. Cette règle peut être modifiée par l'Avis de Course.

f) exceptionnellement, dans le cas de perte ou de dommages importants, des **voiles** peuvent être remplacées par des voiles similaires. L'Avis de Course peut exiger que les bateaux obtiennent l'accord du Comité de Course avant de remplacer une voile. Cette règle peut être amendée par l'Avis de Course.

g) Les **voiles** doivent être établies à proximité immédiate du **bateau**.

#### 21.1.6

a) Le réglage ou le détachement de l'**étai** et/ou des **haubans** (y compris les haubans diagonaux et les guignols) ou le déplacement du **mât** au niveau du pied ou du pont, en course, ne sont pas autorisés, excepté :

i) dans le cas d'un **bateau** dépourvu de **bastaques hautes, de bastaques basses** ou de **pataras** réglable. Dans ce dernier cas, le réglage de l'**étai** est possible mais pas son détachement.

ii) dans le cas de Dayboats dont la Règle de Classe autorise expressément le réglage ou le détachement de l'**étai** et des **haubans** en course.

iii) lorsque la Règle 21.1.6 (b) le permet.

b) Un **bateau** équipé, ou ayant à bord, un ou des systèmes permettant d'ajuster, en course, l'**étai** ou le pied de mât doit le déclarer à l'Autorité de Rating. Les ridoirs conventionnels n'ont pas à être déclarés. A moins que le **bateau** ne déclare que ces systèmes ne sont pas utilisés en course, le **bateau** peut alors ajuster en course l'**étai** et le pied de mât (verticalement et/ou longitudinalement) mais ne doit pas détacher l'**étai**.

### 21.2 Facteur de gréement

21.2.1 Le facteur de gréement (RF) représente une évaluation par l'Autorité de rating des propriétés du gréement et des voiles en fonction de leurs caractéristiques et de leur efficacité par rapport à une configuration classique de croisière.

21.2.2 Des RF au dessus de l'unité peuvent être appliqués pour des gréements fractionnés de course et allégés, des plans de voilure à haut rendement, des voiles ailes, des voiles à zip ou équipées de chaussettes, des voiles lattées, des larges plaquettes de tête, des mâts contrôlables en matériaux high-tech ou exotiques, des winches assistés, des aménagements de pont particulièrement efficaces, des ponts flush-deck, ou toute autre caractéristique pouvant augmenter l'efficacité sous voiles et qui n'est pas déjà prise en compte dans les données utiles au calcul de la jauge.

21.2.3 Des RF inférieurs à l'unité peuvent être appliqués pour : des gréements moins performants, des voiles de croisière sur enrouleur, des bateaux à roofs proéminents, des croiseurs lourds ou présentant un fardage élevé, des bateaux ne disposant que d'équipements de base ou toute autre caractéristique réduisant l'efficacité et qui n'est pas déjà prise en compte dans les données utiles au calcul de la jauge.

21.2.4 Toutes les caractéristiques du **gréement** doivent être fournies lors de la demande de certificat. L'Autorité de rating se réserve le droit d'appliquer un facteur de gréement élevé jusqu'à obtention des informations complètes.

### 21.3 Ecoutes de voiles, définitions des voiles, bout-dehors et tangons de spinnakers

21.3.1 Les voiles d'avant et les spinnakers ne peuvent pas être bordés avec plus d'un point d'écoute.

21.3.2 Toutes les **voiles** doivent être gréées et réglées en accord avec la Règle RCV 50 "Etablir et Border les Voiles" et ses annexes.

21.3.3 La règle RCV 50.3(a) est modifiée et amendée afin qu'un spinnaker ou une voile d'avant puisse être amuré sur un bout dehors.

21.3.4 La règle RCV 50.3(c) est annulée et remplacée par :

Une voile d'avant peut avoir son **point d'écoute** ou son **point d'amure** fixé à un **tangon de spinnaker** ou à un **tangon de foc** si et seulement si :

a) un spinnaker n'est pas établi,

b) les dimensions HSA et LLmax ne dépassent pas celles inscrites sur son certificat,

c) pour un bateau jaugé sans spinnaker, un **tangon de foc** est déclaré,

d) la longueur du tangon utilisé mesuré comme le STL ne doit pas excéder la valeur STL du certificat.

Une deuxième voile d'avant peut être établie simultanément.

21.3.5 Si un spinnaker peut être amuré à un **bout-dehors** en avant de l'**étais**, le **bout-dehors** est considéré comme un **tangon de spinnaker**. Le STL est alors la plus grande des dimensions mesurées sur le plus grand **tangon de spinnaker** ou jusqu'à l'extrémité du **bout-dehors**.

21.3.6 Les **bateaux** seront jaugés selon qu'ils utilisent un **tangon de spinnaker** et/ou un **bout-dehors**, selon les configurations suivantes :

- a) Pas de **tangon de spinnaker** (spinnaker amuré sur le pont) ou un **bout-dehors** dans l'axe seulement.
- b) Un **bout-dehors** articulé seulement.
- c) Un **tangon de spinnaker** ou des tangons avec ou sans **bout-dehors**.

#### 21.4 Matériaux des voiles

21.4.1 Les **voiles** contenant des matériaux exotiques (actuellement aucun existant) subiront une taxation supplémentaire.

21.4.2 Les **voiles** contenant des matériaux exotiques devront être déclarées sur le formulaire de demande de certificat, lors de la revalidation ou de la modification de l'inventaire des **voiles**.

21.4.3 Seules les **voiles** contenant des matériaux exotiques qui ont été déclarées et notifiées sur le certificat pourront être utilisées pendant une course IRC.

#### 21.5 Grand-voiles

21.5.1 A moins qu'elles ne soient déclarées supérieures selon la Règle 21.5.2 ou inférieures selon la Règle 21.5.3, les largeurs de grand-voile aux sept huitièmes de la hauteur de la chute (MUW), aux trois quarts de la hauteur de la chute (MTW) et à mi-hauteur de la hauteur de la chute (MHW) seront supposées être respectivement de 0.22 x E, 0.38 x E et 0.65 x E.

21.5.2 Les mesures de MUW qui excèdent 0.22 x E, les mesures de MTW qui excèdent 0.38 x E et les mesures de MHW qui excèdent 0.65 x E doivent être déclarées.

21.5.3 Les mesures MUW inférieures à 0.22 x E dans la limite inférieure de 0.125 x E, les mesures MTW inférieures à 0.38 x E dans la limite inférieure de 0.25 x E et les mesures MHW inférieures à 0.65 x E dans la limite inférieure de 0.50 x E, peuvent être déclarées. **MUW, MTW et MHW, ou leurs limites inférieures si les valeurs mesurées sont inférieures, sont portées sur le certificat du bateau comme les valeurs maximum permises.**

#### 21.6 Spinnakers

21.6.1 (a) Les **bateaux** embarquant plus de trois spinnakers à bord en course, voient leur TCC augmenter.

- (b) Une Autorité déléguée peut décider que, pour des courses sous sa juridiction, exigeant la conformité avec les Règles ISAF OSR de Catégorie 3 ou au dessus, un **bateau** peut embarquer un spinnaker de plus que le nombre porté sur son certificat, sans augmentation de rating, à condition que sa surface ne soit pas plus grande que la surface SPA retenue pour son rating. Cette possibilité doit être indiquée dans l'Avis de Course.

21.6.2 La surface de spinnaker (SPA) est calculée par la formule suivante :

$$SPA = \frac{(SLU+SLE)}{2} \times \frac{(SF+(4 \times SHW))}{5} \times 0.83$$

Les longueurs de chute (SLU), de guindant (SLE), de bordure (SF) et la largeur à mi-hauteur (SHW) du spinnaker ayant la plus grande surface doivent être déclarées. La surface calculée de ce spinnaker doit être présente sur le certificat du **bateau** comme étant la surface de spinnaker maximum autorisée.

#### 21.7 Voiles d'avant

21.7.1 La surface d'une voile d'avant pour la jauge (HSA) est calculée par la formule suivante :

$$\text{HSA} = 0.125 \times \text{LL} \times ( 2 \times \text{LP} + 3 \times \text{HHW} + 2 \times \text{HTW} )$$

Dans le calcul de HSA :

- a) HHW est au moins égal à 50% de LP et HTW au moins égal à 25% de LP.
- b) Si HHB est supérieure à la plus grande des deux valeurs 0.09 m ou  $0.008 \times \text{LL}$ , une valeur égale à 5 fois l'excédent est ajoutée à LL dans le calcul de HSA.

21.7.2 Les mesures de LL, LP, HHW, HTW, LLmax et HHB doivent être déclarées.

21.7.3 Les valeurs HSA, LP, HHW et HTW (ou les limites inférieures ci-dessus) de la voile d'avant ayant la plus grande surface, LLmax et HHB (ou la plus grandes des deux valeurs 0.09m ou  $0.008 \times \text{LL}$ ) sont inscrites sur le certificat. HSA, LLmax et HHB représentent les valeurs maxima permises.

## 21.8 Voiles d'avant sur enrouleur

21.8.1 Les **bateaux** peuvent se voir attribuer un bonus de rating pour l'utilisation d'une voile d'avant sur enrouleur, à condition que :

- a) Le **bateau** soit équipé d'une voile d'avant sur enrouleur complet avec au moins un tambour, un émerillon de tête et un tube profilé sur lequel s'enroule la voile.
- b) La longueur jaugée LP doit être supérieure à  $1.3 \times J$ . Exceptionnellement, cette règle ne s'applique pas aux **bateaux** ayant une LH supérieure à 30,5m et un DLR supérieur à 60.
- c) A l'exception d'un foc de mauvais temps (voir Annexe 1, Définitions des Mesures IRC et Abréviations), une seule voile d'avant dont le HSA ne peut être inférieur à 95% du HSA pour la jauge doit être utilisée en course.

21.8.2 Un bateau peut déclarer l'utilisation alternative d'un foc de mauvais temps (voir Annexe 1, Définitions des Mesures IRC et Abréviations). Si le bateau reste conforme à la Règle 21.8.1 (a) et (b), le bonus sera accepté mais à un taux réduit.

21.8.3 Excepté dans le cas d'une avarie significative ou de l'utilisation de la voile de mauvais temps ou d'un tourmentin, la même voile d'avant doit être utilisée pour toutes les courses de la compétition.

21.8.4 Toute autre voile d'avant peut être embarquée à bord. Cette règle peut être amendée par l'Avis de Course.

## 22 EQUIPEMENT ET ARMEMENT

22.1.1 Les paramètres de jauge supposent que le **bateau** répond aux spécifications de production ou se trouve dans la même configuration que lors de la dernière prise des mesures. Les équipements amovibles (tels que les coussins, bien que cette disposition ne se limite pas à eux) que la Règle 17 autorise à garder à bord lors de la pesée doivent se trouver en position normale au cours d'une course. Si un autre certificat est utilisé comme base pour les calculs, alors tout changement survenu depuis l'émission de ce certificat servant de base doit être notifié à l'Autorité de rating.

22.1.2 Pour les courses qui exigent le respect de la Catégorie 4 des Règlements Spéciaux Offshore (ou équivalent local) uniquement, un Avis de Course peut autoriser les bateaux jaugés avec les coussins à bord à débarquer ces derniers. Aucune compensation de poids ne sera appliquée.

### 22.2 Facteur de coque

22.2.1 Le facteur de coque (HF) est un calcul de l'Autorité de rating effectué à partir des caractéristiques générales du bateau, de ses spécificités et de son efficacité comparativement à une configuration basique de croisière.

22.2.2 Les intérieurs allégés, l'utilisation de superstructures et/ou de matériaux high-tech, le retrait d'éléments d'aménagement ou d'équipements amovibles peuvent conduire à l'application d'un

facteur de coque plus élevé pour compenser l'augmentation de performances. Ces équipements doivent être déclarés à l'Autorité de rating.

## 22.3 Ballast mobile et ballast variable

22.3.1 Un **bateau** peut demander l'autorisation de l'Autorité de rating d'utiliser des **ballasts mobiles** et/ou **variables** dans le but d'augmenter la stabilité. L'Autorité de rating n'accordera généralement cette autorisation qu'aux **bateaux** spécifiquement et originellement conçus avec de tels équipements et pourra refuser celle-ci sans avoir à fournir de raison. Les Règles RCV 51 "Déplacement de Lest" et RCV 52 "Energie Manuelle" sont modifiées pour respecter les spécifications requises par cette règle de classe.

22.3.2 **Tout système de ce type doit être déclaré à l'Autorité de rating.**

22.3.3 Il n'y a pas de limite d'angle de gîte avec les réservoirs des ballasts complètement remplis d'un seul côté du **bateau** ou avec des ballasts mobiles entièrement transférés du même côté. Pour les **bateaux** munis d'un système de **ballasts variables**, la capacité maximum d'eau pouvant être portée de chaque côté doit être déclarée. Pour les **bateaux** disposant d'un système de **ballasts mobiles**, l'angle de gîte maximum en condition de pesée (Règle 17) avec le ballast mobile entièrement transféré d'un côté doit être déclaré.

## 22.4 Nombre d'équipiers / Poids de l'équipage

22.4.1 Les **bateaux** jaugés comme des monotypes, et portant cette indication sur leur certificat, doivent se conformer à leurs règles de classe pour ce qui concerne les limites de poids et de **nombre d'équipiers**, sauf s'ils sont libérés de cette obligation par l'Avis de Course. Voir aussi la Règle 13.7.

22.4.2 **Le nombre d'équipiers imprimé sur le certificat ne doit pas être dépassé OU le poids de l'équipage ne doit pas être supérieur à 85 kg multiplié par le nombre d'équipiers imprimé sur le certificat.**

22.4.3 La règle 22.4 peut être modifiée par l'Avis de Course.

## 22.5 Qualification de l'équipage

22.5.1 Il n'y a pas de règles concernant la qualification de l'**équipage** en IRC à moins que l'Avis de Course ne le stipule.

## 23 SECURITE ET QUALITES MARINES

23.1 La délivrance d'un certificat n'implique pas une évaluation qualitative des plans, de la sécurité ou des qualités marines du bateau. Voir Règle 3.

23.2 Le Comité de Course peut, à sa discrétion, imposer des spécifications limites lors de l'inscription des bateaux à une épreuve, pour des raisons de sécurité. Un nombre SSS Numeral, propre au **bateau**, accompagné des valeurs IRC/ISO STIX, AVS et IRC ISO Design Category lorsque celles-ci sont disponibles, est imprimé sur chaque certificat pour informer les propriétaires et les organisateurs.

## 24 DAYBOATS

24.1 Un Dayboat est identifié par un "D" imprimé sur le certificat, à côté du TCC.

24.2 Un Dayboat doit être auto-redressable à 60° d'inclinaison.

24.3 Les équipements suivants doivent se trouver à bord d'un Dayboat lors d'une régate IRC :

- 24.3.1 Une pompe de cale et un seau,
- 24.3.2 Un moteur ou deux pagaies ou une paire de rames,
- 24.3.3 Une ancre et un mouillage adapté,
- 24.3.4 Un compas,
- 24.3.5 Un gilet et un sifflet pour chaque membre d'**équipage**,
- 24.3.6 Deux feux rouges à main.

## **CHAPITRE D / IRC Publicité non autorisée**

### **25 REGLES**

25.1 A l'exception de la Règle 16, "Publicité", les Règles de l'IRC du Chapitre C s'appliquent.

### **26 PUBLICITE**

26.1 Les publicités sur les coques, le gréement et les voiles sont limitées aux publicités autorisées par la Règle ISAF N°20, Code Publicité, paragraphe 20.9 seulement.

## ANNEXE 1 - DEFINITIONS DES TERMES ET MESURES IRC – ABREVIATIONS

**Note** : Les définitions sont celles utilisées dans les Règles ISAF d'Equipements des Voiliers – Part II - Définitions, excepté pour les mesures définies par les Règles IRC et dans cette annexe. Les mesures doivent être effectuées en accord avec les Règles ISAF d'Equipements des Voiliers – Part III – Règles pour les mesures – Section H.

**Terminologie** : Un terme est imprimé en caractères "**gras**" s'il est utilisé avec la définition qu'il a dans les Règles d'Equipements des Voiliers de l'ISAF. Toute abréviation de l'Annexe 1 est utilisée avec le sens de sa définition sauf s'il est spécifié qu'il en est autrement.

**Année de lancement** : Année de lancement du **bateau** ou année du nouveau lancement après modification de la coque, la dernière date étant prise en compte.

**Année de la série** : Année durant laquelle le premier **bateau** de la classe ou la production de série ont été lancés.

**Autorité de rating** : Le RORC ou l'UNCL (voir Règle 4.1).

**Autorité déléguée** : Toute organisation habilitée par l'UNCL ou le RORC à délivrer des certificats IRC (Voir Règle 4.1).

**BO** : La distance horizontale depuis le point le plus en avant de la coque et le point le plus en avant de la ligne de flottaison, dans les conditions de la pesée à vide (voir Règle 17.0).

**Conditions de mesure** : Définies par les règles 17.1 et 17.2.

**Dayboat** : Un Dayboat est défini comme un **bateau** qui ne répond pas à l'une des catégories 0 à 4 des Réglementations Spéciales Offshore. L'Autorité de Rating se réserve la possibilité de reclasser un **bateau** sans avoir à fournir de justification.

**E** : La distance entre le **point extérieur** de la **grand-voile** et la face arrière du mât, la bôme étant tenue à la perpendiculaire et dans l'axe du mât. La **marque limite extérieure** doit être indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. Si la bande n'existe pas, la mesure sera prise jusqu'à l'extrémité de la bôme.

**Envergure d'Ailettes** : La largeur maximum d'une section transversale d'une ou plusieurs ailettes fixée(s) à n'importe quel **appendice de coque**.

**Étai** : La définition de l'**étai** des ERS ne doit pas s'appliquer. L'**étai** est défini comme : Gréement attaché de façon permanente et apportant un soutien au mât en avant de ce dernier.

**EY** : La distance entre le **point extérieur** de la voile gréée sur la bôme d'artimon et la face arrière du mât d'artimon, la bôme étant tenue perpendiculaire et dans l'axe du mât. La **marque limite extérieure** sera indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. Si la bande n'existe pas, la mesure sera prise jusqu'à l'extrémité de la bôme d'artimon.

**FL** : La longueur de l'**étai** mesurée entre l'extrémité avant de J et le point d'intersection de l'**étai** avec le mât.

**h** : La distance verticale entre la **ligne de flottaison** et le point le plus bas du brion où passe une tangente faisant un angle de 45° avec l'horizontale .

**HHB** : La plus grande **largeur de tête** de toutes les voiles d'avant embarquées **et qui peuvent être utilisées en course**.

**HHW** : La **largeur à mi-hauteur** de la chute de la plus grande voile d'avant.

**HSA** : Surface maximum autorisée de toute voile d'avant.

**HTW** : La largeur aux **trois quarts de la hauteur** de la chute de la plus grande voile d'avant.

**HWJ** : **Foc de mauvais temps**. Voile d'avant dont la surface est au plus égale à 13.5% de la **hauteur du triangle avant** au carré. Cette voile ne doit pas avoir de ris.

**J** : La distance longitudinale entre l'intersection de la face avant du mât (prolongée si nécessaire) et du pont (incluant toute superstructure) et le point d'intersection du centre de l'**étai** (prolongé si nécessaire) et le pont ou le bout dehors.

**Latte** : Tout matériau ajouté à une voile en tant que composant permanent ou pouvant en être retiré, ou tout autre dispositif, dont le but est de renforcer ou de rigidifier la voile.

**LH : Longueur de coque**

**LL** : Le **guindant** de la voile d'avant embarquée ayant la plus grande surface **et pouvant être utilisée en course.**

**LLmax** : Le plus long **guindant** de toutes les voiles d'avant embarquées **et pouvant être utilisées en course.**

**LLY** : Le plus long **guindant** de toutes les voiles d'étai du mât d'artimon.

**LP** : La largeur de la **perpendiculaire au guindant** de la voile d'avant embarquée ayant la plus grande surface et pouvant être utilisée en course. Pour un gréement en cotre, LP est mesurée comme la plus courte distance entre le point d'écoute le plus en arrière de toute les voiles d'avant amurées dans l'axe du bateau et le guindant de la voile d'avant la plus en avant qui peut être utilisée en course.

**Note** : Les bateaux pouvant établir plus d'une voile d'avant simultanément doivent mesurer LP conformément à la définition du LP d'un gréement cotre.

**LPY** : La plus grande largeur de la **perpendiculaire au guindant** des voiles d'artimon.

**LWP** : **Longueur à la flottaison** (LH-B0-S0).

**MHW** : **Largeur à mi-hauteur** de la chute de la **grand-voile**.

**MTW** : **Largeur aux trois quarts de la hauteur** de la chute de la **grand-voile**.

**MUW** : **Largeur aux sept huitièmes de la hauteur** de la chute de la **grand-voile**. Le point aux 7/8 de la chute étant équidistant du point aux 3/4 de la chute et du point de drisse.

**P** : La distance entre la marque limite supérieure de la **grand voile** (dans le cas d'un **ketch** ou d'un **yawl**, la grand voile du mât de devant) et le plus bas des deux points suivants :

- le haut de la bôme quand elle est perpendiculaire au mât,
- le point d'amure de la grand voile sur le mât principal (dans le cas d'un ketch ou d'un yawl, la grand voile du mât de devant).

La marque limite supérieure doit être indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. Si la bande n'existe pas, la mesure sera prise jusqu'à la face supérieure du réa de drisse de grand voile.

Dans le cas d'un gréement aurique, le point supérieur de mesure est le **pic de la grand voile** ou le point haut de la voile de flèche s'il y en a une à bord.

**PY** : La distance entre la marque limite supérieure de la voile d'artimon et le plus bas des deux points suivants :

- le haut de la bôme quand elle est perpendiculaire au mât
- le point d'amure de la grand voile sur le mât d'artimon.

La marque limite supérieure doit être indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. Si la bande n'existe pas, la mesure sera prise jusqu'à la face supérieure du réa de drisse de voile d'artimon.

**RORC** : Royal Ocean Racing Club

**SF** : La longueur de la **bordure** du spinnaker embarqué ayant la plus grande surface.

**SHW** : La **largeur à mi-hauteur** du spinnaker embarqué ayant la plus grande surface.

**SLU** : La **longueur du guindant** du spinnaker embarqué ayant la plus grande surface.

**SLE** : La **chute** du spinnaker embarqué ayant la plus grande surface.

**SO** : La distance longitudinale entre le point le plus en arrière de la coque et le point le plus en arrière de la **ligne de flottaison**.

**SPA** : La surface maximum de spinnaker autorisée.

**Spinnaker** : La RCV 50.4 ne s'applique pas. Un spinnaker est défini comme une **voile** amurée en avant du **mât** le plus en avant, ayant une **largeur à mi-hauteur** (mesurée pour un **spinnaker**) égale ou supérieure à 75% de sa **bordure** et n'ayant pas de lattes.

**STL (SPL)** : La longueur du plus grand **tangon** de spinnaker ou de foc ou du **bout-dehors**, mesurée dans ou près de l'axe du bateau, à partir de la face avant du tube du mât, jusqu'à l'extrémité du **tangon** ou du **bout-dehors**,

ou

la distance horizontale entre la face avant du tube du mât au niveau du pont et le point d'amure du spinnaker sur le pont ou sa projection verticale, si cette mesure est la plus grande.

**Tourmentin** : Voile d'avant dont la surface est au plus égale à 5% de la **hauteur du triangle avant** au carré et dont le **guindant** est inférieure à 65% de la **hauteur du triangle avant**. Cette voile ne doit pas contenir de polyamides aromatiques, de carbone ou de produits similaires.

**UNCL** : Union Nationale pour la Course au Large

**Voile d'avant** : La RCV 50.4 ne s'applique pas. Une voile d'avant est une voile amurée en avant du mât le plus en avant et qui ne répond pas à la définition de spinnaker. Une voile d'avant peut être hissée au-dessus du point d'intersection de l'étai avec le mât.

**x** : La distance horizontale entre le point avant de la **ligne de flottaison** et le point le plus bas de l'étrave où l'on peut placer une tangente faisant un angle de 45° avec l'horizontale.

**y** : La distance mesurée verticalement entre le point le plus en arrière de la **coque** et le point le plus en arrière de la **ligne de flottaison**. Dans le cas d'un tableau arrière inversé la mesure est prise entre le point le plus en arrière de la ligne de flottaison et la projection du point le plus en arrière de la coque.

**FIN**