



www.ircrating.org

VERSION FRANCAISE

NOVEMBRE 2015
MISE EN VIGUEUR AU 1^{ER} JANVIER 2016
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

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

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

Site Internet : <http://www.rorcrating.com>

PREAMBULE

Cette nouvelle version de la Règle IRC s'applique à partir du 1^{er} janvier 2016.

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 2015.

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 – PRINCIPE 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 Révision de rating
- 10 Réclamations sur un rating
- 11 Modifications des règles de Classe
- 12 Unités de mesure et Temps compensés
- 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 Appendices de coque
- 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. **Excepté pour les types de bateaux jaugés avant le 1^{er} Janvier 2016, les bateaux doivent avoir une longueur de coque minimale de 5.00 m.**

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 et ne doivent pas être modifiés par une tierce partie quelle qu'elle soit. Toute action peut être menée contre une tierce partie qui utiliserait des handicaps venant de l'IRC, qu'ils soient strictement identiques ou modifiés, dans le but d'attribuer un rating à un bateau qui n'aurait pas de certificat IRC valide. L'ajustement du temps réel de course pour amender de fait un TCC IRC est considéré être une modification de TCC par une tierce partie à moins que :

- a) cela soit accepté par l'Autorité de Rating dans un but bien défini, ou
- b) cela soit appliqué suite à une infraction à une règle des Instructions de Course qui, sans cette application aurait ouvert un cas pour le jury d'épreuve, ou
- c) cela résulte de l'application d'une pénalité infligée par un jury d'épreuve.

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 des Règles 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. Lorsque cela est spécifié dans l'Avis de Course, les bateaux possédant un certificat pour équipage réduit et courant dans une classe ou une division pour équipages réduits, peuvent aussi être classés dans le résultat « toutes classes » de la course. 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 **voiles 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 **spinnakers** (voir Règle 21.6), 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 l'épreuve ou le début de l'épreuve si elle s'étend sur plusieurs jours. Il ne leur sera alors plus permis d'utiliser un **spinnaker** pour toutes les courses de cette épreuve, quel qu'en soit le nombre. 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 **poids du bulbe**, le **tirant d'eau**, x, P, E, J, FL, MUW, MTW, MHW, **HLUmax**, HSA, PY, EY, LLY, LPY, **HLUmax pour un cotre**, 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 des Règles 10.2 ou 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 REVISION 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. Dans le cas d'une protestation, le certificat est considéré valide jusqu'à la course précédant celle pour laquelle la protestation a été déposée auprès du Comité de Course. Si la Règle 8.9 s'applique, 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, suite au résultat d'une révision de rating ou d'une protestation, 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 ou h ;
 - 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** change, 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 Une prescription d'une Autorité déléguée ou un Avis de Course, peut modifier les contraintes des Règles IRC 8.6, 9.6, 14.1, 15.1, 21.1.5 (d) (e) et (f), 21.8.4, 22.4. Une telle prescription de l'Autorité déléguée doit avoir été approuvée par l'Association Nationale des Propriétaires IRC lorsque celle-ci existe. Aucune autre règle ne peut être amendée.

11.2 Une Autorité déléguée peut demander que pour les épreuves courues sous sa juridiction et devant être en conformité avec les Régulations Spéciales de l'ISAF, Catégorie 3 ou au dessus, la règle 21.6.1 soit modifiée afin qu'un bateau ayant un spinnaker de plus qu'indiqué sur son certificat, mais de surface inférieure à SPA, ne subisse pas d'augmentation de rating.

11.3 Lorsqu'une Autorité déléguée au rating a émis une prescription sur une règle, un Avis de Course ne doit pas modifier cette règle ou cette prescription sans la permission de l'Autorité déléguée. Les prescriptions de l'Autorité déléguée doivent être indiquées dans l'Avis de Course.

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. Si un autre certificat est utilisé comme référence pour les données utilisées, tout changement intervenant dans ce certificat doit être signalé à l'Autorité de Rating.

13.2 Les mesures doivent être effectuées en respectant les Règles d'Équipement des Voiliers, Chapitre 3, Règles régissant le contrôle et l'inspection d'équipement.

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 REV 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 enrrouler une **voile** n'a pas à être déclarée.

(b) Les **bateaux** qui utilisent de l'énergie emmagasinée uniquement pour le réglage du pataras 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- PUBLICITE AUTORISEE

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, bastingues hautes et basses, drisses, écoute** 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 écoute** de génois et de spinnaker, les équipements et pièces de remplacement du **gréement courant** et du **gréement dormant**.

17.2.2 Carburant, eau, ballast variable 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 pour plusieurs configurations de **bateau** 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 APPENDICES DE COQUE

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**.

h) Les **voiles** avec des parties détachables ne sont pas autorisées.

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 **bastiques hautes, de bastiques 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 **du mât au niveau du pied de mât ou du pont, l'ajustement** 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 RCV 50 "Etablir et Border les Voiles" et ses annexes.

21.3.3 La 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 **supprimé pour 2016**

21.3.5 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, les mesures MTW inférieures à 0.38 x E et les mesures MHW inférieures à 0.65 x E, peuvent être déclarées. MUW, MTW et MHW sont inscrites 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 :

$$HSA = 0.0625 \times LL \times (4 \times LP + 6 \times HHW + 3 \times HTW + 2 \times HUW + 0.09)$$

Si la flèche de la bordure est supérieure à 7.5% de LP, alors la flèche de la bordure doit être déclarée et elle sera ajoutée à LL dans le calcul de HSA.

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

21.7.3 Les valeurs HSA, LL, LP, HHW, HTW et HUW de la voile d'avant ayant la plus grande surface et LLmax sont inscrites sur le certificat. HSA et LLmax sont les valeurs maxima permises.

21.7.4 Plusieurs voiles d'avant peuvent être établies simultanément dans une épreuve courue sous la règle IRC pourvu que ces voiles soient mesurées et déclarées conformément à l'Annexe 1 – Définitions des termes et des mesures IRC – Abréviations.

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) Une seule voile d'avant, dont le HSA ne peut être inférieur à 95% du HSA pour la jauge, doit être utilisée *en course* à l'exception de son remplacement par un tourmentin (Voir Annexe 1 – Définitions des termes et mesures IRC – Abréviations).

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 Equipements pouvant être retirés du bateau

22.1.1 Les équipements non solidaires du bateau (tels que les coussins de couchettes – liste non limitée à ces coussins) que la Règle 17 permet d'avoir à bord durant les mesures doivent être conservés dans leur position normale durant la course. Pour les épreuves qui doivent être courues en conformité avec les OSR Catégorie 4 seulement (ou des règles locales équivalentes), l'Avis de Course peut mentionner que les bateaux jaugés avec les coussins de couchettes à bord peuvent les retirer pour la course. Aucun poids compensateur n'a besoin d'être embarqué.

22.2 Facteur de coque

22.2.1 Le facteur de coque (HF) est une estimation effectuée par l'Autorité de rating des caractéristiques générales du bateau, de leur spécificité et de leur efficacité.

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.

22.2.3 Le facteur de coque estimé suppose que les modes de construction et le niveau d'équipement du bateau correspondent au moins aux spécifications de production et/ou aux conditions dans lesquelles il se trouvait lors de la dernière mesure ou inspection. Ceci n'annule pas la responsabilité du propriétaire prévue par les Règles 8.9, 22.2.2 et RRS 78.1.

22.3 Ballasts mobiles et ballasts variables

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 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. Le système de **ballasts mobiles** doit être équipé d'une butée mécanique physique afin d'empêcher son déplacement au-delà de la position qui correspond à l'angle de gîte maximum déclaré. Un tel système ne doit reposer ni sur des capteurs ni sur une limite mesurée de façon à prévenir tout dépassement non intentionnel de l'angle de gîte statique 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 poids de l'équipage ne doit pas excéder 85 kg multiplié par le nombre d'équipiers imprimé sur le certificat. Cette règle ne s'applique pas aux certificats pour équipage réduit émis selon la règle 8.2.1.

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 le mot "Dayboat" imprimé sur le certificat.

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 régata 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 Règles d'Equipements des Voiliers (REV) – Chapitre II – Définitions doivent s'appliquer aux mesures, à l'exception de ce qui est défini par la Règle IRC ou par cette Annexe. Les mesures doivent être effectuées en accord avec les Règles d'Equipements des Voiliers – Chapitre 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 REV. Toute abréviation de l'Annexe 1 est utilisée dans la Règle IRC avec le sens de sa définition sauf s'il est spécifié qu'il en est autrement.

DEFINITIONS DIVERSES

Enveloppe de coque : la coque hors les sous-ensembles suivants : tout tableau arrière, le pont, toute superstructure, la structure interne y compris le cockpit, l'accastillage associé à ces sous-ensembles et tout **poids correcteur**.

Année de lancement : Année de lancement du **bateau** ou année du nouveau lancement après modification de l'**enveloppe de coque**, la date la plus récente 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, la date la plus ancienne étant prise en compte. L'**année de la série** ne change pas si le bateau est modifié.

Dayboat : Un Dayboat est défini comme un **bateau** dont la LH est inférieure ou égale à 10 mètres et qui ne peut pas répondre 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.

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

Energie emmagasinée : Toute énergie autre que celle fournie par l'équipage.

Autorité de rating : telle que définie par la Règle 4.1.

Autorité déléguée : telle que définie par la Règle 4.1.

RORC : Royal Ocean Racing Club

UNCL : Union Nationale pour la Course au Large

COQUE ET APPENDICES

LH : Longueur de coque

BO : La distance longitudinale 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).

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 à 45° avec l'axe longitudinal.

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

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.

y : La distance mesurée verticalement entre le point le plus en arrière de la **coque** et le **plan de flottaison**. Dans le cas d'un tableau arrière inversé, la mesure est prise entre le projeté du point le plus en arrière de la voûte sur la ligne verticale passant par le point le plus en arrière de la **coque** et le **plan de flottaison**.

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

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

Poids du bulbe : Le poids du **bulbe**.

GRÉEMENT

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.

E : La distance entre le **point extérieur** de la **grand-voile** et la face arrière du mât (ou dans le cas d'une goélette, la face arrière du mât avant). 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. Pour la mesure de la distance entre le **point extérieur** de la **grand-voile** et la face arrière du mât, la règle ERS H.4.2 ne s'applique pas. Tout équipement, courbure locale, retrait local et toute surépaisseur dans le sens longitudinal d'un rail de voile ou d'un support de rail ne sera pas pris en compte.

EY : La distance entre le **point extérieur** de la voile grée 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.

Étai : La définition de l'étai des ERS ne s'applique pas. L'étai est défini comme : Gréement attaché de façon permanente et apportant un soutien au **mât** en avant de celui-ci.

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

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 du pont ou du bout dehors.

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.

VOILES – GÉNÉRALITÉS

Spinnaker : La RCV 50.4 ne s'applique pas. Un spinnaker est défini comme une **voile** établie en avant du mât le plus en avant, dont la **largeur à mi-hauteur** (mesurée pour un spinnaker) égale ou supérieure à 75% de sa **bordure** et n'ayant pas de lattes. En course en IRC, un spinnaker peut être établi arisé par un moyen quelconque pourvu que, mesuré dans les conditions où il est arisé, il soit conforme à la définition IRC d'un spinnaker.

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.

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.

HWJ : Foc de mauvais temps. Voir RSO paragraphe 4.26.

Tourmentin : Voir RSO paragraphe 4.26

VOILES – VOILES D'AVANT

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

Voile d'avant – Point de drisse : La règle REV G 4.2 (b) ne s'applique pas. Le point de drisse de voile d'avant est défini comme : l'intersection du **guindant**, prolongé si nécessaire, et de la ligne perpendiculaire au guindant passant par le plus haut point de la **voile**, en excluant les **pièces rapportées** et tout prolongement de ralingue.

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

HLUmax : La plus grande **longueur de guindant** de toutes les voiles d'avant embarquées et pouvant être utilisées *en course*.

LLY : La plus grande **longueur de guindant** de toutes les voiles d'étai du mât d'artimon.

HLP : La **perpendiculaire au guindant** de la voile d'avant embarquée ayant la plus grande surface et pouvant être utilisée *en course*.

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

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

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

HUW : La **largeur supérieure** de la voile d'avant ayant la plus grande surface, le **point supérieure de chute** étant le point, sur la **chute**, équidistant du point de **drisse** et du point **aux trois quarts de chute** de la voile d'avant.

Flèche de la bordure : La distance maximum entre l'extérieure de la **bordure d'une voile d'avant** et une ligne droite joignant le **point d'amure** et le **point d'écoute**.

Gréement de Cotre : un cotre est un **bateau** qui peut porter plus d'une voile d'avant sur un bord de louvoyage *en course*. Les mesures effectuées sur un tel gréement seront utilisées à la place des mesures standards d'une voile d'avant pour les besoins de l'IRC.

HLU Cotre : longueur de guindant de voile d'avant mesurée parallèlement à l'étai comme la distance entre le plus bas **point d'amure** et le plus haut **point de drisse** de toutes les voiles d'avant portées simultanément, *en course*, sur un bord de louvoyage.

HLUMax Cotre : mesuré comme HLU Cotre.

HLP Cotre : la plus courte distance entre le **point d'écoute** le plus en arrière de toute voile d'avant établie dans l'axe du bateau et le **guindant** de la voile d'avant le plus en avant, qui peuvent être établies simultanément, *en course*, sur un bord de louvoyage.

HHW Cotre : **Largeur à mi-hauteur** de voile d'avant. La plus grande des deux valeurs entre 50% de HLP Cotre ou HHW de la voile d'avant ayant la plus grande surface.

HTW Cotre : **Largeur aux trois-quarts de la hauteur** de voile d'avant. La plus grande des deux valeurs entre 25% de HLP Cotre ou HTW de la voile d'avant ayant la plus grande surface.

HUW Cotre : **Largeur supérieure** de voile d'avant

VOILES – GRAND VOILE

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 supérieure** de la chute de la **grand-voile**. Le **point supérieur de chute** étant équidistant du point aux $\frac{3}{4}$ de la chute et du **point de drisse**.

VOILES – SPINNAKERS

SPA : La surface maximum de spinnaker autorisée.

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

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

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

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

FIN