



Les Règles d'Équipement des Voiliers

2025 – 2028



En cas de litige, la version anglaise fait foi.
Traduction : Groupe traduction FFVoile
janvier 2025

World Sailing défend une stratégie vaste et ambitieuse de durabilité pour sauvegarder l'avenir du sport tout en protégeant les eaux de notre monde. Cela a été ratifié en mai 2018. Le calendrier 2030 de la durabilité est visible à l'adresse <https://www.sailing.org/about/Sustainability>

Contact pour le Secrétariat de World Sailing :

World Sailing
Bureau 401 4^e étage
3 Shortlands London W6 8DA
Royaume-Uni

Courriel office@sailing.org

www.sailing.org

Publié par World Sailing (UK) Ltd, London, UK
© World Sailing Ltd.
© Fédération Française de Voile pour la traduction

Introduction	4
Chapitre 1 - UTILISATION DE L'ÉQUIPEMENT	
Section A - Pendant une compétition	6
Section B - En course	6
Chapitre 2 - DÉFINITIONS	
Section C - Définitions générales	8
Section D - Définitions de la coque.....	13
Section E - Définitions des appendices de coque	14
Section F - Définitions du gréement.....	16
Section G - Définitions de la voile	28
Sous-section A - Voiles triangulaires	28
Sous-section B - Compléments pour les autres voiles	39
Chapitre 3 - RÈGLES RÉGISSANT LE CONTRÔLE ET L'INSPECTION DE L'ÉQUIPEMENT	
Section H - Inspection et contrôle de l'équipement	42
Annexe 1	
Les Règles de Course qui régissent l'utilisation de l'équipement	46
Annexe 2	
Abréviations des principales dimensions de voile.....	47
Index des termes définis	

INTRODUCTION

Les *Règles d'Équipement des Voiliers* (REV) incluent et réfèrent :

- Les règles d'utilisation de l'équipement
- Les définitions de l'équipement, points de mesure et mesures pour utilisation dans les **règles de classe** et les autres règles et réglementations.
- Les règles régissant le **contrôle de certification** et l'**inspection de l'équipement**.

Applicabilité

Les REV sont des *règles* seulement si elles sont invoquées par :

- (a) Les **règles de classe**.
- (b) L'avis de course et les instructions de course.
- (c) Les prescriptions d'une ANM pour les courses sous sa juridiction.
- (d) Les Réglementations de World Sailing.
- (e) Les Règles de Course à la Voile (RCV) World Sailing ou
- (f) Les autres documents qui régissent une épreuve.

Les sections A, B et C des REV s'appliquent tout le temps, excepté lorsque permis par les règles elles-mêmes.

Les définitions des REV marquées par un (*) sont optionnelles pour les classes approuvées par WS avant 1997.

Terminologie

Un terme utilisé dans son sens défini est imprimé en **gras** s'il est défini dans les REV et en *italique* s'il est défini dans les RCV. Un terme des REV utilisé dans son sens défini peut également être utilisé sous d'autres formes du mot et doit faire référence au terme original tel que défini. Les autres mots et termes sont utilisés dans le sens français habituellement compris dans l'usage nautique ou courant.

Abréviations

ANM	Autorité Nationale Membre de World Sailing
ACI	Association de Classe Internationale ou système de rating reconnu
ACN	Association de Classe Nationale
REV	Les Règles d'Équipement des Voiliers
RCV	Les Règles de Course à la Voile
CT	Un comité technique d'épreuve tel que défini dans la RCV 92.
RE	Réglementation d'équipement

Révision

Les REV sont révisées et publiées tous les quatre ans par World Sailing, l'autorité internationale de ce sport. Cette édition prend effet au 1^{er} janvier 2025, sauf pour une épreuve commençant en 2024, pour laquelle la date d'application peut être reportée par l'avis de course et les instructions de course. Les modifications aux Règles d'Équipement sont permises selon les Réglementations World Sailing 29.1.1 et 29.1.2. Aucun changement n'est envisagé avant 2028, mais les modifications considérées urgentes avant cette date seront annoncées par l'intermédiaire des Autorités Nationales et diffusées sur le site de World Sailing (www.sailing.org) et de la FFVoile (www.ffvoile.fr).

Modifications

Les REV peuvent uniquement être modifiées comme suit :

- (a) Les prescriptions d'une ANM peuvent modifier une règle du chapitre 1 des REV, pour les courses se déroulant sous sa juridiction.
- (b) Les **règles de classe** peuvent modifier les règles des REV tel qu'autorisé par la règle A.1.

Ces restrictions ne s'appliquent pas si les règles sont modifiées pour développer ou expérimenter des règles proposées dans des courses locales. L'ANM peut prescrire que son accord est exigé pour de telles modifications.

Les traits verticaux en marge indiquent les modifications importantes par rapport à l'édition 2021- 2024.

CHAPITRE 1 - UTILISATION DE L'ÉQUIPEMENT

En complément des règles du Chapitre 1, les **règles de classe** et les *Règles de Course à la Voile* contiennent des règles régissant l'utilisation de l'équipement. L'Annexe 1 donne une liste de ces règles de course.

Section A - Pendant une compétition

A.1 RÈGLES DE CLASSE

Les **règles de classe** peuvent modifier les règles B.1, B.2 et B.3.

A.2 CERTIFICAT

A.2.1 Avoir un certificat

Le **bateau** doit être titulaire d'un **certificat** valide, comme requis par ses **règles de classe** ou par l'**autorité de certification**.

A.2.2 Conformité à un certificat

Le **bateau** doit être conforme à son **certificat**.
Voir aussi la RCV 78, Conformité aux règles de classe ; Certificats.

Section B - En course

B.1 POSITION DE L'ÉQUIPEMENT

B.1.1 Marque limite supérieure de mât

(a) GRAND-VOILE TRILATÉRALE

La **grand-voile** doit être établie de telle sorte qu'aucune partie visible de celle-ci ne soit plus haute qu'une ligne projetée à 90° de l'**espar** du mât au **point supérieur**.

(b) GRAND-VOILE QUADRILATÉRALE

Le **point de drisse**, projeté à 90° de l'**espar** du mât, ne doit pas être placé plus haut que le **point supérieur**.

B.1.2 Marque limite inférieure de mât

Quand une **voile** est fixée sur une **bôme principale**, une **bôme de mât d'avant** ou une **bôme de misaine**, l'intersection du prolongement du bord supérieur de l'**espar** avec le **mât** doit se faire au-dessus de la **marque limite inférieure de mât**, la **bôme** étant dans le plan de symétrie du **mât** et à 90° du **mât**.

B.1.3 Marque limite extérieure de bôme

L'intersection de la **chute** de toute voile fixée sur une **bôme**, et de son prolongement si nécessaire, doit se faire avec le bord supérieur de l'**espar de bôme** en avant du **point extérieur de la bôme**.

B.1.4 Marque limite extérieure de bout-dehors

Le **point d'amure** de toute voile d'avant établie sur un **bout-dehors** doit être relié en arrière de la **marque limite extérieure de bout-dehors**.

B.1.5 Marque limite intérieure de bout-dehors

La **marque limite intérieure de bout-dehors** ne doit pas être à l'extérieur de la **coque** quand le **bout-dehors** est établi.

B.2 BÔMES DE VOILE D'AVANT

L'extrémité avant d'une **bôme de voile d'avant** doit être approximativement dans le plan de symétrie du **bateau**.

B.3 TRINQUETTES DE SPINNAKER ET DE VOILE DE MISAINÉ

Le **point d'amure** d'une trinquette de spinnaker ou d'une trinquette de **misainé** doit être à l'intérieur du **livet**.

CHAPITRE 2 – DÉFINITIONS

Section C – Définitions générales

C.1 CLASSE

C.1.1 Autorité de classe

L'entité qui dirige la classe comme spécifié dans les **règles de classe**.

C.2 RÈGLES

C.2.1 Règles de classe

Les règles qui définissent :

le **bateau** et son utilisation, **certification** et administration,

l'**équipage**,

l'**équipement individuel** et son utilisation, **certification** et administration,

l'**équipement embarqué** et son utilisation, **certification** et administration,

tout autre équipement et son utilisation, **certification** et administration,

les modifications aux *Règles de Course à la Voile* telles qu'autorisées par la RCV 86.1(c).

Le terme inclut les règles de handicap et les systèmes de rating.

C.2.2 Règles de classe fermées

Règles de classe où tout ce qui n'est pas spécifiquement autorisé par les **règles de classe** est interdit.

C.2.3 Règles de classe ouvertes

Règles de classe où tout ce qui n'est pas spécifiquement interdit par les **règles de classe** est autorisé.

C.2.4 Autorité des règles de classe

L'entité qui délivre la validation finale des **règles de classe**, les modifications aux **règles de classe** et l'interprétation des **règles de classe**.

C.3 CERTIFICATION

C.3.1 Autorité de certification

World Sailing, l'ANM du pays où la **certification** doit avoir lieu, ou leurs délégués.

C.3.2 Certifier/Certification

Emettre un **certificat**, ou apposer une **marque de certification** à l'issue d'un **contrôle de certification** satisfaisant.

C.3.3 Certificat

Document attestant d'un **contrôle de certification** satisfaisant comme exigé par les **règles de classe** ou par une **autorité de certification**.

Pour la **coque** : document délivré par World Sailing, l'ANM du propriétaire, ou leurs délégués.

Pour les autres éléments : document délivré par l'**autorité de certification**.

Le terme inclut les règles de handicap et les systèmes de rating.

C.3.4 Marque de certification

Preuve d'un **contrôle de certification** satisfaisant d'un élément nécessitant une **certification** demandée ou exigée par les **règles de classe** ou une **autorité de certification**.

C.3.5 Marque du fabricant sous licence

Marque exigée par les **règles de classe** et utilisée pour indiquer que l'équipement est produit par un fabricant agréé.

C.4 CONTRÔLE DE CERTIFICATION ET INSPECTION DE L'ÉQUIPEMENT

Voir également H.1 et H.2.

C.4.1 Mesurage initial

Les méthodes utilisées comme principaux moyens pour établir les propriétés physiques de l'équipement.

C.4.2 Contrôle de certification

Les méthodes utilisées comme moyens de contrôle de l'équipement requis par les **règles de classe** ou une **autorité de certification**, pour une **certification**.

C.4.3 Inspection d'équipement lors d'une compétition

Contrôle effectué par le CT lors d'une compétition, comme l'exigent l'avis de course, les instructions de course et/ou les REV, qui peut inclure un **mesurage initial**.

C.4.4 Mesureur officiel

Personne désignée ou reconnue par l'ANM du pays où le contrôle a lieu, pour effectuer le **contrôle de certification** et, lorsque les **règles de classe** le permettent, la **certification**. Une ANM peut déléguer cette responsabilité.

C.4.5 **Mesureur officiel interne**

Une personne désignée pour effectuer le **contrôle de certification** conformément au programme de certification interne de World Sailing.

C.4.6 **Contrôleur d'équipement**

Une personne désignée par un CT pour effectuer le **contrôle d'équipement** lors d'une compétition.

C.4.7 **Marque limite**

Une marque clairement visible en permanence, monochrome, contrastant avec l'(les) élément(s) sur lequel(lesquels) elle est placée, indiquant un point de mesurage.

C.4.8 **Marque de contrôle sur une compétition**

Une marque placée de façon permanente par un CT sur l'équipement dont le remplacement lors de la compétition est régi par les **règles de classe**.

C.4.9 **Règlementations de l'équipement (RE)**

Règles publiées par le CT qui régissent l'**inspection de l'équipement lors des compétitions**.

C.5 **DÉFINITIONS RELATIVES AUX PERSONNES**

C.5.1 **Équipage**

Un concurrent, ou une équipe de concurrents, qui manœuvre un **bateau**.

C.5.2 **Barreur**

Un **membre d'équipage** qui barre un **bateau**.

C.5.3 **Équipement individuel**

Tout équipement individuel transporté ou porté à bord pour se tenir au chaud et/ou au sec, et/ou pour protéger le corps, **les équipements individuels de flottabilité, les harnais d'équipage**, et les aides au rappel ou l'équipement de sécurité portés pour maintenir la personne à bord ou à flot.

C5.4 **Équipement individuel de flottabilité**

Équipement individuel requis par les *règles* pour aider l'utilisateur à flotter dans l'eau. **Les règles de classe** ou les Règlementations Spéciales Offshore World Sailing prescriront les normes requises, le cas échéant.

C.5.5 **Harnais d'équipage**

Équipement individuel conçu pour aider l'**équipage** à utiliser un **trapèze** ou à faire du rappel ou pour rester **relié** à une voile **de windsurf**, un **kitesurf** ou un **wingfoil**. **Les règles de classe** doivent prescrire les normes requises, le cas échéant.

C.5.6 **Gilet d'impact**

Équipement individuel conçu pour fournir une protection contre les impacts sur le torse. **Les règles de la classe** doivent prescrire les normes requises, le cas échéant.

C.6 DÉFINITIONS POUR LES BATEAUX

C.6.1 Bateau

L'équipement utilisé par l'**équipage** pour participer à une course.

Cela inclut :

coque(s)

structure(s) reliant les **coques**

appendices(s) de coque

lest

gréement

voile(s)

accastillage

poids correcteurs du bateau et

tous autres éléments d'équipement utilisés

mais excluant

les consommables

de l'**équipement individuel** et

de l'**équipement transportable**.

C.6.2 Types de bateau

- (a) MONOCOQUE
Un **bateau** avec une **coque**.
- (b) MULTICOQUE
Un **bateau** avec plus d'une **coque**.
- (c) WINDSURF
Un **bateau**.
- (d) KITEBOARD
Un **bateau**.
- (e) WINGFOIL
Un **bateau**.

C.6.3 Définitions relatives au contrôle des bateaux

(a) AXES PRINCIPAUX

Les trois axes principaux du **bateau**, à 90° les uns des autres – vertical, longitudinal et transversal – doivent être rapportés à la ligne de base et au **plan médian de la coque**.

Voir H.3.

(b) CONDITIONS DE MESURAGE

Conditions de mesurage obtenues quand deux points sur la(les) **coque(s)** sont aux distances fixées perpendiculaires à un plan. Le plan, les points et distances sont spécifiés dans les **règles de classe**.

(c) CONDITIONS DE FLOTTAISON

Conditions de flottaison obtenues avec le **bateau** flottant conformément à H.7.1- Conditions pour le mesurage de poids et de flottaison.

(d) LIGNE DE FLOTTAISON

La(les) ligne(s) formée(s) par l'intersection du côté extérieur de la(des) **coque(s)** et la surface de l'eau quand le **bateau** flotte en **conditions de mesurage**.

(e) PLAN DE FLOTTAISON

Le plan passant à travers la **ligne de flottaison**.

(f) LEST

Poids **installé** pour influencer sur la stabilité, la flottaison, l'assiette ou le poids total du **bateau**.

Types de **lest** :

(i) LEST INTERNE

Lest positionné à l'intérieur d'une **coque**.

(ii) LEST EXTERNE

Lest positionné à l'extérieur d'une **coque**.

(iii) LEST MOBILE

Lest interne ou **externe** qui peut être déplacé.

(iv) LEST VARIABLE

Lest d'eau dont la quantité peut varier et qui peut également être déplacé.

(v) POIDS CORRECTEURS

Poids installés conformément aux **règles de classe** pour corriger un défaut de poids et/ou sa répartition.

(g) RELIER

Amener ensemble ou en contact de façon à établir un lien réel par lequel un dispositif affecte la fonction de l'autre ; cela inclut donc « fixé à » et « relié à » l'angle d'une **voile**.

C.6.4 Dimensions du bateau

(a) LONGUEUR DU BATEAU

La distance longitudinale entre le point le plus arrière et le point le plus avant du **bateau**, excluant les **voiles**, avec les **espars** correctement installés.

Voir H.3.4.

(b) LARGEUR DU BATEAU

La distance transversale entre les points les plus extérieurs du **bateau**.

(c) LONGUEUR DE LA LIGNE DE FLOTTAISON

La distance longitudinale entre le point le plus arrière et le point le plus avant de la **ligne de flottaison**.

(d) LARGEUR DE LA LIGNE DE FLOTTAISON

La distance transversale entre les points les plus extérieurs de la **ligne de flottaison**.

(e) TIRANT D'EAU

La distance verticale entre le **plan de flottaison** et le point le plus bas du **bateau**.

(f) TIRANT D'EAU MINIMUM

Le **tirant d'eau** avec tous les **appendices de coque** dans leur position la plus haute.

- (g) TIRANT D'EAU MAXIMUM
Le **tirant d'eau** avec tous les **appendices de coque** dans leur position la plus basse.
- (h) POIDS DU BATEAU
Le poids du **bateau**, en excluant la(les) **voile(s)** et le **lest variable**.
- (i) ANGLE DE GITE
L'angle maximal de gite du **bateau**, mesuré par rapport à la verticalité de flottaison du **bateau**, dans les conditions de mesurage du poids et de la flottaison, avec le **lest mobile** déplacé complètement sur bâbord ou sur tribord.
- (j) PROFONDEUR D'APPENDICE DE COQUE
La distance verticale maximum entre la carène de **coque** ou un point de mesure tel que spécifié dans les **règles de classe** et le point le plus bas d'un **appendice de coque** en position basse.

C.6.5. Âge du bateau

- (a) DATE DE SÉRIE
La date à laquelle le premier **bateau** du modèle ou de la production en série a été mis à l'eau, selon ce qui est le plus tôt. La date de série ne change pas si le **bateau** est modifié.
- (b) DATE D'ANCIENNETÉ
La date à laquelle le **bateau** a été mis à l'eau pour la première fois, ou la date à laquelle le **bateau** a été remis à l'eau suite à une **modification** de carène de coque, en excluant le tableau arrière, selon ce qui est le plus tard.

C.6.6 Équipement portatif

Équipement amovible autorisé par les **règles de classe** excluant :

- le **bateau**
- l'**équipement individuel**, et
- les consommables.

Des exemples typiques d'équipement portatif comprennent l'ancre et la chaîne, les lignes d'amarrage ou de remorquage, les pagaies, les écopés, les accastillages de rechange et les cordages.

C.7 MODIFICATIONS DU BATEAU, ENTRETIEN ET RÉPARATION

C.7.1 Termes

- (a) INSTALLATION
Le **collage** ou la **fixation** d'un **accastillage** directement sur le **bateau**. Cela peut inclure le perçage de trous quand et où autorisé, à travers lesquels les fixations sont attachées.
- (b) ACCASTILLAGE
Un dispositif, incluant tout **accastillage** associé, qui ne fait pas partie de la structure du **bateau** mais est collé ou fixé à la **coque**, les **appendices de coque** ou le **gréement**.
- (c) FIXATION
Maintenir en place à l'aide de boulons, de vis, de rivets ou d'autres moyens adaptés.
- (d) COLLAGE
Maintenir en place à l'aide de colles, résines, joints ou autres agents chimiques similaires.

- (e) **STRATIFICATION**
Application d'une couche ou de couches supplémentaires permanentes d'une substance sur une surface. Cela peut induire une préparation antérieure de la surface qui peut être le **sablage**, le décapage, le déchiquetage, mais pas le **profilage**.
- (f) **SABLAGE**
Élimination de la surface extérieure à l'aide d'un matériau abrasif avec ou sans agent de **lubrification**, qui n'altère pas la forme mais peut retirer des irrégularités localisées ou des grains sur la surface.
- (g) **NETTOYAGE**
L'application puis l'élimination ultérieure de détergents ou d'agents similaires dont le but est d'éliminer les résidus sur la surface.
- (h) **POLISSAGE**
L'application de composés de coupe avec ou sans agent **de lubrification**, afin de réduire la rugosité de surface.
- (i) **PROFILAGE**
L'ajout et/ou le retrait de matière pour modifier la forme.
- (j) **LUBRIFICATION**
L'application de composé réducteur de friction non permanent.
- (k) **SCELLÉ EN POSITION**
Fixer ou verrouiller quelque chose en place pour empêcher tout mouvement. L'utilisation de plombs, d'autocollants ou d'autres dispositifs de marquage pour indiquer si quelque chose a été déplacé.
- (l) **SCELLÉ DE FERMETURE**
Verrouiller quelque chose pour empêcher l'accès. L'utilisation de plombs, d'autocollants ou d'autres dispositifs de marquage pour indiquer si quelque chose a été déplacé.

C.7.2 **Modification**

Travaux entraînant la modification de la condition originelle.

C.7.3 **Entretien**

Travaux nécessaires pour maintenir la condition originelle, remédiant aux usures et déchirures normales de façon à obtenir un maximum de longévité. Cela inclut un **entretien** préventif et peut inclure la **stratification**, le **sablage**, la **lubrification**, le **polissage** et le **collage**, mais en excluant le **profilage** et le collage.

C.7.4 **Réparation**

Action corrective, à la suite d'un dommage involontaire, nécessaire pour restaurer la condition originelle et la forme. Cela peut inclure la **stratification**, le **sablage**, le **profilage**, le **polissage** et le **collage**.

Section D – Définitions de la coque

D.1 **TERMES DE LA COQUE**

D.1.1 **Coque**

La carène de **coque**, incluant le tableau arrière, le pont incluant toute superstructure, les ailes, les racks, la structure interne incluant le cockpit, l'**accastillage** fixé sur ces éléments et tous

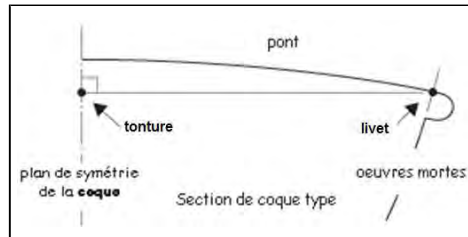
pois correcteurs.

D.1.2 Livet *

La ligne formée par l'intersection du dessus du pont et l'extérieur de la carène de la **coque**, et de leurs prolongements respectifs si nécessaire.

D.1.3 Tonture

La projection du **livet** sur le plan de symétrie.



D.2 POINTS DE MESURE DE LA COQUE

D.2.1 Point de référence de la coque

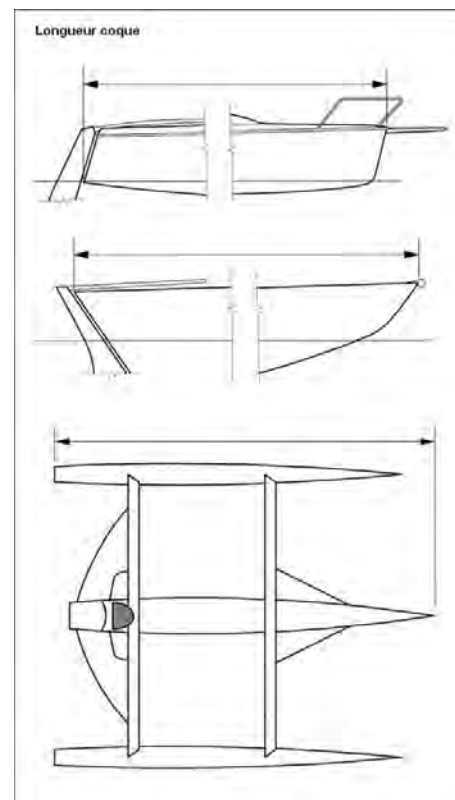
Un point sur la **coque** spécifié dans les **règles de classe** à partir duquel les mesures de **coque** peuvent être effectuées.

D.3 DIMENSIONS DE LA COQUE

D.3.1 Longueur de coque

La distance longitudinale entre le point le plus arrière et le point le plus avant de la(des) **coque(s)**, en excluant l'**accastillage**.

Voir H.3.4.



D.3.2 Largeur de coque

La distance transversale maximale entre les points les plus à l'extérieur de la(des) **coque(s)** en excluant l'**accastillage**.

D.3.3 Profondeur de coque

La distance verticale entre le **plan de flottaison** et le point le plus bas de la **coque**.

D.4 POIDS

D.4.1 Poids de la coque

Le poids de la **coque**.

Section E – Définition des appendices de coque

E.1 TERMES DES APPENDICES DE COQUE

E.1.1 Appendice de coque

Tout élément de l'équipement, y compris les éléments listés en E.1.2, qui est :
totalement ou partiellement sous la **ligne de tonture** ou de son prolongement, quand il est fixé ou totalement établi s'il est rétractable,
fixé à la carène de la coque ou à un autre **appendice de coque**, et
utilisé pour influencer sur la stabilité, la dérive, la conduite, la stabilité directionnelle, la réduction du mouvement, le réglage, le volume déplacé,

Tout ce qui suit doit être inclus dans l'**appendice de coque** :

poids correcteurs,
lest complet, et
accastillages associés.

E.1.2 Types d'appendice de coque

(a) **QUILLE**

Un **appendice de coque** fixe, fixé approximativement dans l'axe de symétrie de la **coque**, principalement utilisé pour influencer sur la stabilité et la dérive.

(b) **QUILLE DE ROULIS**

Un **appendice de coque** fixe, fixé excentré par rapport à l'axe de symétrie de la **coque**, principalement utilisé pour influencer sur la stabilité et la dérive.

(c) **QUILLE ORIENTABLE**

Un **appendice de coque** mobile principalement utilisé pour influencer sur la stabilité, fixé approximativement dans l'axe de symétrie de la **coque** et pivotant sur un seul axe longitudinal.

(d) **AILERON**

Un **appendice de coque** fixe, principalement utilisé pour influencer sur la dérive ou le contrôle directionnel.

(e) **BULBE**

Un **appendice de coque** lesté à l'extrémité d'un autre **appendice de coque** principalement utilisé pour influencer sur la stabilité.

(f) **AILERON DE GOUVERNAIL**

Un **aileron** fixé juste en avant d'un **gouvernail**.

(g) **DÉRIVE PIVOTANTE**

Un **appendice de coque** rétractable, fixé approximativement dans l'axe de symétrie de la **coque** et pivotant sur un seul axe transversal, mobile par rapport à la **coque**, principalement utilisé pour influencer sur la dérive.

- (h) **DÉRIVE SABRE**
Un **appendice de coque** rétractable, fixé approximativement dans l'axe de symétrie de la **coque** et ne pivotant pas, principalement utilisé pour influencer sur la dérive.
- (i) **DÉRIVE DE BOUCHAIN/ROULIS**
Un **appendice de coque** rétractable, fixé excentré par rapport à l'axe de symétrie de la **coque**, principalement utilisé pour influencer sur la dérive.
- (j) **GOUVERNAIL**
Un **appendice de coque** mobile, principalement utilisé pour influencer sur la conduite.
- (k) **VOLET COMPENSATEUR**
Quand un(des) **gouvernail(s)** est(ont) utilisé(s), un **appendice de coque** mobile, fixé sur le bord arrière ou avant d'un autre **appendice de coque**.
- (l) **AILETTE**
Un **appendice de coque** fixé à une **quille**, une **quille de roulis** ou un **bulbe**, principalement utilisé pour influencer sur la dérive et/ou sur l'élévation.
- (m) **FOIL**
Un **appendice de coque** principalement utilisé pour influencer sur la dérive et/ou produire une sustentation, qui peut comprendre tout ou partie des éléments suivants :
 - Fuselage
 - Mât de foil
 - Élévateur
 - Aile avant
 - Aile arrière ou stabilisateur

E2 DÉFINITIONS DE MESURE D'APPENDICE DE COQUE

E2.1 Poids de l'appendice de coque

Le poids de l'**appendice de la coque**, à l'exclusion de tout **accastillage** associé.

E.2.2 Poids de l'assemblage de l'appendice de coque

Le poids de l'**appendice de la coque**, incluant les **accastillages** connexes et les autres pièces prescrites dans les **règles de classe**.

E2.2 Envergure

La distance transversale maximum entre les points les plus extérieurs de tout **foil** ou **aillette**.

Section F – Définitions du gréement

F.1 TERMES GÉNÉRAUX DU GRÉEMENT

F.1.1 Gréement

Les **espars**, les **barres de flèche**, le **gréement**, l'**accastillage** et tout **poids correcteur**.

F.1.2 Configurations de gréement

(a) GRÉEMENT SIMPLE

Un **gréement** à mât unique avec une **grand-voile** seulement.

- (b) GRÉEMENT DE SLOOP
Un **gréement** à mât unique avec une **grand-voile** et une **voile d'avant**.
- (c) GRÉEMENT DE COTRE
Un **gréement** à mât unique avec plus d'une **voile d'avant**.
- (d) GRÉEMENT DE KETCH
Un **gréement** à deux mâts avec le mât avant - le **mât principal** - plus grand que le mât arrière - le **mât de misaine** - implanté en avant de la mèche du **gouvernail**.
- (e) GRÉEMENT DE YAWL
Un **gréement** à deux mâts avec le mât avant - le **mât principal** - plus grand que le mât arrière - le **mât de misaine** - implanté en arrière de la mèche du safran.
- (f) GRÉEMENT DE GOELETTE
Un **gréement** à deux mâts avec le mât avant - le **mât avant** - plus court ou de même hauteur que le mât arrière - le **mât principal**.

F.1.3 Espar(s)

La ou les principales pièces du **gréement**, auxquels les **voiles** sont **reliées**. Cela comprend l'**accastillage** et les éventuels **poids correcteurs**.

F.1.4 Types d'espars

- (a) MÂT
Un **espar** sur lequel est **relié** la **tête** ou le **point de drisse** d'une **voile**, ou une **vergue**. Cela comprend son **gréement dormant**, **gréement courant**, et les **barres de flèche**, à l'exclusion du **gréement courant** et de l'**accastillage** non essentiels à la fonction du mât en tant qu'élément du **gréement**.

Types de **mât** :

- (i) MÂT PRINCIPAL
 - (a) Le seul **mât** d'un **gréement simple**, d'un **gréement de sloop** ou de **cotre**.
 - (b) Le **mât** avant d'un **gréement de ketch** ou de **yawl**.
 - (c) Le **mât** arrière d'un **gréement de goélette**.
- (ii) MÂT AVANT
Le **mât** avant d'un **gréement de goélette**.
- (iii) MÂT DE MISAINES
Le **mât** arrière d'un **gréement de ketch** ou de **yawl**.
- (b) BÔME
Un **espar** fixé à une extrémité à un **mât** ou une **coque** et sur lequel le **point d'écoute** d'une **voile** est **relié**, et sur lequel le **point d'amure** et/ou la **bordure** de la **voile** peut être relié. Cela comprend son **gréement**, à l'exclusion du **gréement courant**, des poulies du **gréement courant**, et/ou de tout dispositif de hale-bas.

Types de **bôme**

- (i) BÔME DE VOILE DE MÂT AVANT
Une **bôme** fixée à un **mât** avant pour **relier** une **voile de mât** avant.

- (ii) BÔME DE VOILE D'AVANT
Une **bôme** fixée à une **coque** pour **relier** le **point d'écoute** d'une **voile d'avant**.
- (iii) BÔME PRINCIPALE
Une **bôme** fixée à un **mât principal** pour **relier** une **grand-voile**.
- (iv) BÔME DE MISAINÉ
Une **bôme** fixée à un **mât de misainé** pour **relier** une **voile de misainé**.
- (v) WISHBONE
Une double **bôme** fixée à un **mât** pour **relier** une **voile** et qui a un **espar** de chaque côté de la **voile**.

(c) ESPARS DE COQUE

Un **espar** fixé à la **coque**.

- (i) BOUT DEHORS
Un **espar de coque** se prolongeant vers l'avant pour **relier** le **gréement** et/ou le **point d'amure** d'une **voile d'avant**, les **voiles d'avant** ou **spinnaker**.
- (ii) QUEUE DE MALET
Un **espar de coque** se prolongeant vers l'arrière de la **coque** pour **relier** un **gréement**.
- (iii) BARRE DE FLÈCHE DE PONT
Un **espar de coque** se prolongeant en transversal pour **relier** le **gréement dormant**.
- (iv) OUTRIGGER
Un **espar de coque** se prolongeant en transversal **relié** à une **écoute**.

(d) AUTRES ESPARS

D'autres types d'**espars** comprenant leur **gréement** mais pas le **gréement courant**.

Autres types d'**espars** :

- (i) TANGON DE SPINNAKER
Un **espar** fixé au **mât** et relié à un **bras** de spinnaker.
- (ii) TANGON DE FOC
Un **espar** fixé à l'**espar** de mât et **relié** au point d'**écoute** d'une **voile d'avant**.
- (iii) CORNE
Un **espar** fixé à une extrémité sur un **espar** de mât pour **relier** le point de pic, point de drisse et/ou la têtère d'une **voile** quadrilatérale.
- (iv) LIVARDE
Un **espar** fixé à une extrémité sur un **espar** de mât ou une coque pour **relier** seulement le point de pic d'une **voile** quadrilatérale.
- (v) VERGUE
Un **espar** hissé sur un **espar** de mât à un point entre ses extrémités pour **relier** la **têtère** d'une voile quadrilatérale ou le **guindant** d'une **voile latine**.

(vi) BARRE
Un **espar** pour **relier** et contrôler une **ail**.

(vii) TANGON DEBORDEUR
Un **espar** fixé à la **coque** ou à l'**espar** de **mât**, se prolongeant en transversal et **relié** à un **bras** de **spinnaker**.

F.1.5 Barre de flèche

Un équipement utilisé pour consolider un **espar**, fixé d'un côté à l'**espar** et relié de l'autre côté au **gréement**, et travaillant en compression lorsqu'il est utilisé.

F.1.6 Gréement

Tout équipement fixé et/ou **relié** à une ou aux deux extrémités d'**espars**, de **voiles** ou autre **gréement**, et pouvant travailler uniquement en tension. Cela comprend l'**accastillage** associé qui n'est pas fixé de manière permanente à une **coque**, un **espar** ou une **barre de flèche**.

F.1.7 Types de gréement

(a) GRÉEMENT DORMANT

Gréement utilisé pour supporter un **mât** ou un **espar de coque**. Il peut être réglable mais n'est pas désolidarisé *en course*, excepté dans les cas ci-dessous :

Types de **gréement dormant** :

(i) HAUBAN

Gréement utilisé pour fournir un soutien transversal pour un **mât** ou un **espar de coque** et qui peut également fournir un soutien longitudinal.

(ii) ÉTAI

Gréement principalement utilisé pour fournir un soutien longitudinal pour un **mât** ou un **espar de coque** ou une **voile**, et qui peut être désolidarisé *en course*.

(iii) ÉTAI AVANT

Gréement servant de soutien avant pour un **mât**.

(b) GRÉEMENT COURANT

Gréement principalement utilisé pour régler un **espar**, une **voile** ou un **appendice de coque**.

Types de **gréement courant** :

(i) DRISSE

Gréement utilisé pour hisser une **voile**, un **espar**, un pavillon ou une combinaison de ceux-ci.

(ii) PATARAS

Gréement principalement utilisé pour fournir un soutien arrière pour un **mât** au-dessus de la **marque limite supérieure**.

(iii) BASTAQUE

Gréement utilisé pour fournir un soutien arrière pour un **mât** en un point ou des points entre la **marque limite supérieure** et le **point de gréement d'étai avant**.

(iv) BASSE BASTAQUE

Gréement utilisé pour fournir un soutien arrière pour un **mât** en un point, ou des points, entre la **marque limite inférieure** et le **point de gréement d'étai avant**.

- (v) ÉTARQUEUR
Gréement utilisé pour régler le **point d'écoute** d'une **voile** le long d'une **bôme**.
 - (vi) ÉCOUTE
Gréement utilisé pour régler le **point d'écoute** d'une **voile** ou d'une **bôme**.
 - (vii) BRAS DE SPINNAKER
Gréement utilisé pour régler le **point d'amure** d'un **spinnaker**.
 - (viii) LIGNES D'AILE
Gréement utilisé pour régler une **aile**.
 - (ix) LIGNES AVANT
Lignes utilisées pour transférer la puissance d'une **aile** à l'**équipage**.
 - (x) LIGNES ARRIÈRE
Lignes utilisées pour diriger une **aile**.
 - (xi) HALE-BAS
Équipement fixé à la **bôme** et utilisé pour contrôler l'angle entre le **mât** et la **bôme**. Le terme inclut les systèmes du type Gnav.
- (c) AUTRE GRÉEMENT
- (i) TRAPÈZE
Gréement fixé à un **mât** utilisé pour supporter un seul membre d'**équipage**.

F.1.8 Triangle avant

La surface formée par la face avant du **mât** le plus avant, l'**étai** le plus avant et le pont incluant toute superstructure.

F.1.9 Largeur des marques limites

La largeur minimale mesurée dans le sens de la longueur de l'**espar**.

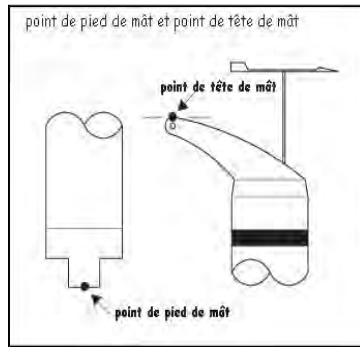
F.2 DÉFINITIONS DES MESURES DE MÂT

F.2.1 Marques limites de mât

- (a) MARQUE LIMITE INFÉRIEURE
La **marque limite** pour l'établissement d'une **bôme** ou d'une **voile**.
- (b) MARQUE LIMITE SUPÉRIEURE
La **marque limite** pour l'établissement d'une **voile**.

F.2.2 Points de mesure du mât

- (a) POINT DE RÉFÉRENCE DU MÂT
Le point sur le **mât**, spécifié dans les **règles de classe**, utilisé comme référence de mesure.
- (b) POINT DE PIED DE MÂT
Le point le plus bas sur l'**espar** et son accastillage.



- (c) POINT DE TÊTE DE MÂT
Le point le plus haut sur l'**espar** et son accastillage.
- (d) POINT INFÉRIEUR
Le point le plus haut de la **marque limite inférieure** sur la face arrière de l'**espar**.
- (e) POINT SUPÉRIEUR
Le point le plus bas de la **marque limite supérieure** sur la face arrière de l'**espar**.

F.2.3 Dimensions du mât

Voir H4.

- (a) LONGUEUR DU MÂT
La distance entre le **point de pied de mât** et le **point de tête de mât**.
- (b) HAUTEUR DU POINT INFÉRIEUR
La distance entre le **point de référence du mât** et le **point inférieur**.
- (c) HAUTEUR DU POINT SUPÉRIEUR
La distance entre le **point de référence du mât** et le **point supérieur**.
- (d) LONGUEUR DU GUINDANT DE GRAND-VOILE
La distance entre la **marque inférieure** et la **marque supérieure**.

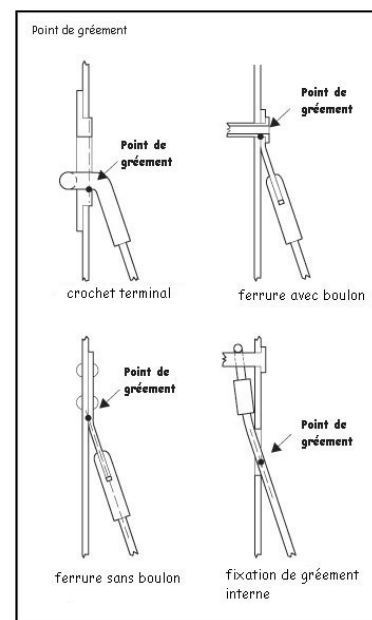
- (e) POINT DE GRÉEMENT *

Quand le **gréement** est fixé :

PAR UN CROCHET TERMINAL : le point inférieur du crochet où il croise l'**espar**, prolongé si nécessaire.

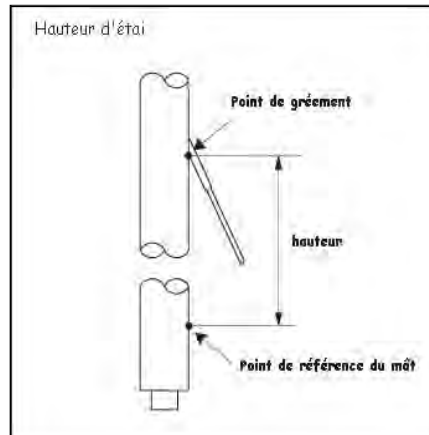
PAR PLAQUE AVEC FIXATION TRAVERSANTE : le point inférieur de la fixation **traversante de l'espar**, à son intersection avec l'**espar**.

PAR UN AUTRE MANIÈRE : l'intersection de l'extérieur de l'**espar**, prolongé si nécessaire, et de l'axe du **gréement**.



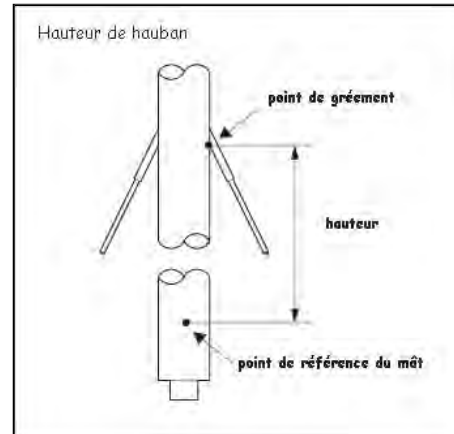
(f) HAUTEUR D'ÉTAI *

La distance entre le **point de référence du mât** et le **point de gréement** ou le **point de tête du mât**, selon ce qui est le plus bas.



(g) HAUTEUR DE HAUBAN *

La distance entre le **point de référence du mât** et le **point de gréement**.



(h) HAUTEUR DE PATARAS *

La distance entre le **point de référence du mât** et le **point de gréement** ou le **point de tête de mât**, selon ce qui est le plus bas.

(i) HAUTEUR DES BASSES BASTAQUES *

La distance entre le **point de référence du mât** et le **point de gréement**.

(j) HAUTEUR DU TRAPÈZE *

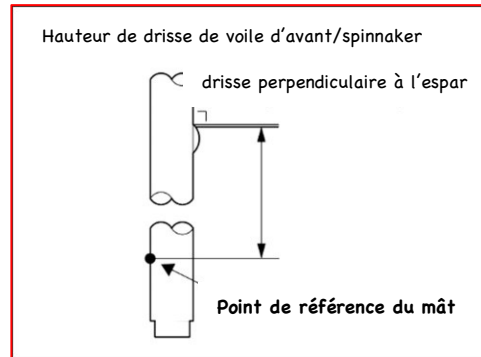
La distance entre le **point de référence du mât** et le **point de gréement**.

(k) HAUTEUR DE HISSAGE DE LA VOILE D'AVANT *

La distance entre le **point de référence du mât** et l'intersection de l'**espar** avec le bord inférieur de la **drisse de voile d'avant**, ou de leurs prolongements si nécessaire, quand la drisse est perpendiculaire à l'**espar**.

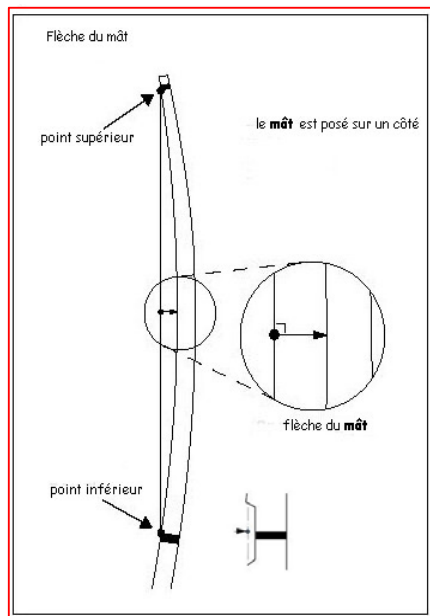
(L) HAUTEUR DE HISSAGE DU SPINNAKER *

La distance entre le **point de référence du mât** et l'intersection de l'**espar** avec le bord inférieur de la **drisse** de spinnaker, ou de leurs prolongements si nécessaire, quand la drisse est perpendiculaire à l'**espar**.



(n) FLÈCHE DU MÂT

La plus grande distance entre l'**espar** et une ligne droite allant du **point supérieur** au **point inférieur** mesurée à angle droit lorsque l'**espar** est posé sur un côté.

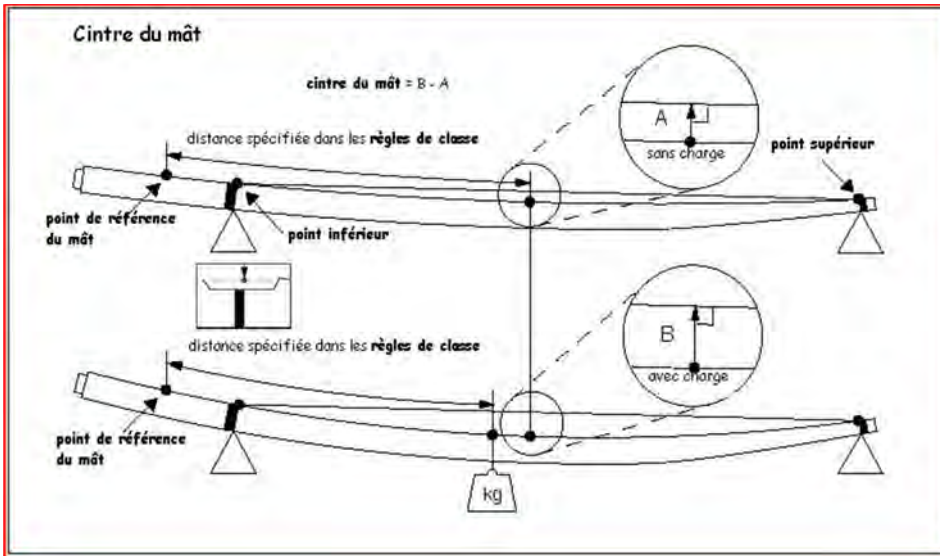


(o) CINTRE DU MÂT

La différence de distance, à une distance spécifiée du **point de référence du mât**, entre l'**espar** et une ligne droite passant par le **point supérieur** et le **point inférieur**, mesurée à angle droit de la ligne droite, avec et sans une charge spécifiée à la distance spécifiée quand l'**espar** est horizontal et en appui sur ces points.

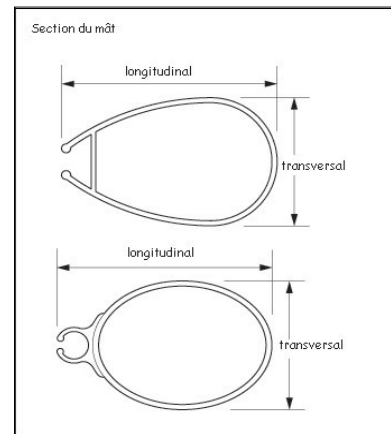
- LONGITUDINAL : mesuré avec le bord arrière du mât vers le haut.
- TRANSVERSAL : mesuré avec un côté du mât vers le haut

Voir H4.5.



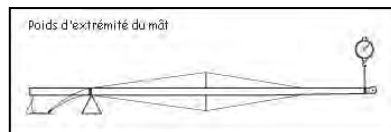
(p) SECTION DE L'ESPAR DE MÂT

- LONGITUDINALE : la dimension longitudinale, incluant la **ralingue**, à une distance spécifiée du **point de référence du mât**.
- TRANSVERSALE : la dimension transversale, à une distance spécifiée du **point de référence du mât**.



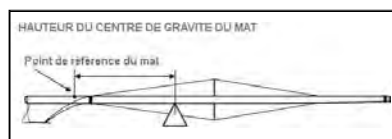
(q) POIDS DU MÂT

Le poids du **mât**.



(r) POIDS DE L'EXTRÉMITÉ DU MÂT

Le poids mesuré au **point supérieur** quand le **mât** en position horizontale repose sur son **point inférieur**.
Voir H4.6.



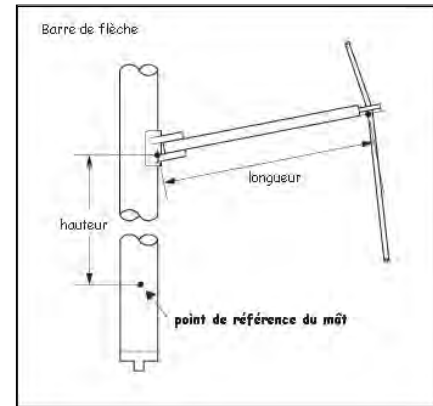
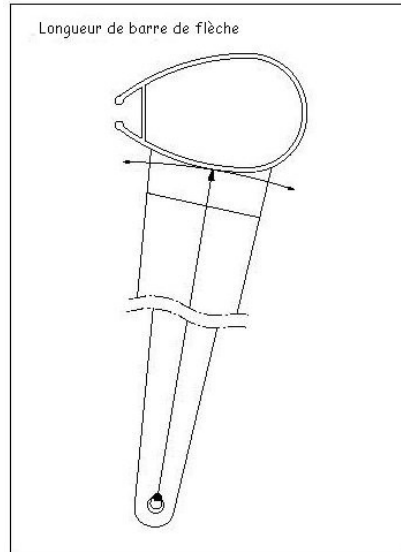
(s) HAUTEUR DU CENTRE DE GRAVITÉ DU MÂT

La distance entre le **point de référence du mât** et le centre de gravité du **mât**.

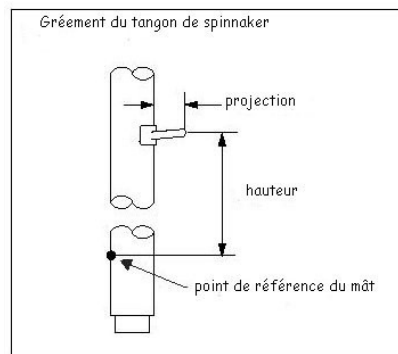
F.2.4 Accastillage du mât

(a) BARRE DE FLÈCHE

- (i) **LONGUEUR** : la distance entre le bord intérieur du **hauban** au bord inférieur de la **barre de flèche** et l'intersection du bord inférieur de la **barre de flèche**, et de leurs prolongements si nécessaire, et l'**espar de mât**.



- (ii) **HAUTEUR** : la distance entre le **point de référence du mât** et l'intersection du bord inférieur de la **barre de flèche**, et de leurs prolongements si nécessaire, et de l'**espar de mât**.



(b) ACCASTILLAGE DU TANGON DE SPINNAKER

- (i) **HAUTEUR** : la distance entre le **point de référence du mât** et le centre du plus haut élément porteur de l'accastillage.
- (ii) **PROJECTION** : la plus courte distance entre le point le plus extérieur de l'accastillage et l'**espar de mât**.

F.3 DÉFINITIONS DES MESURES DE BÔME

F.3.1 Points de mesure de bôme

(a) POINT EXTÉRIEUR

Le point sur la **marque limite extérieure** de la bôme, au bord supérieur de l'**espar de**

bôme, le plus proche de l'extrémité avant de l'**espar**.

F.3.2 Marques limites de bôme

(a) MARQUE LIMITE EXTÉRIEURE

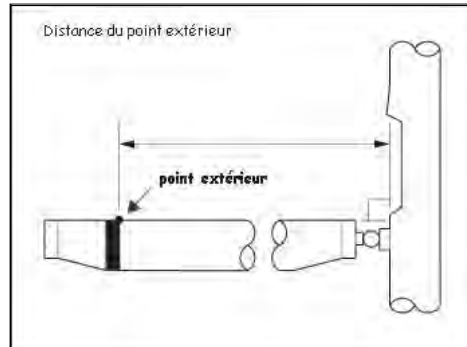
La **marque limite** pour l'établissement d'une **grand-voile**, d'une **voile d'avant** ou de **misaine**.

F.3.3 Dimensions de la bôme

Voir H4.

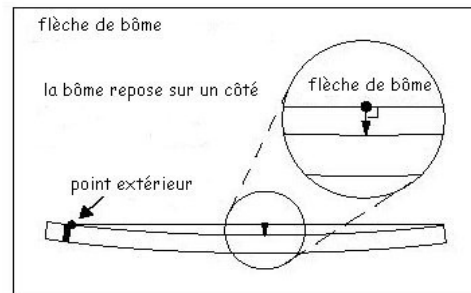
(a) DISTANCE DU POINT EXTÉRIEUR

La distance entre le **point extérieur** et le bord arrière de l'**espar** de **mât**, avec l'**espar** de **bôme** tenue perpendiculaire et dans l'axe de l'**espar** de **mât**.



(b) FLÈCHE DE L'ESPAR DE BÔME

La plus grande distance entre l'**espar** et une ligne droite allant du point le plus haut de l'extrémité arrière de l'**espar** au **point extérieur**, ou quand il n'y a pas de **point extérieur**, du point le plus haut de l'extrémité arrière de l'**espar**, mesurée perpendiculairement à la ligne droite quand l'**espar** est posé sur le côté.



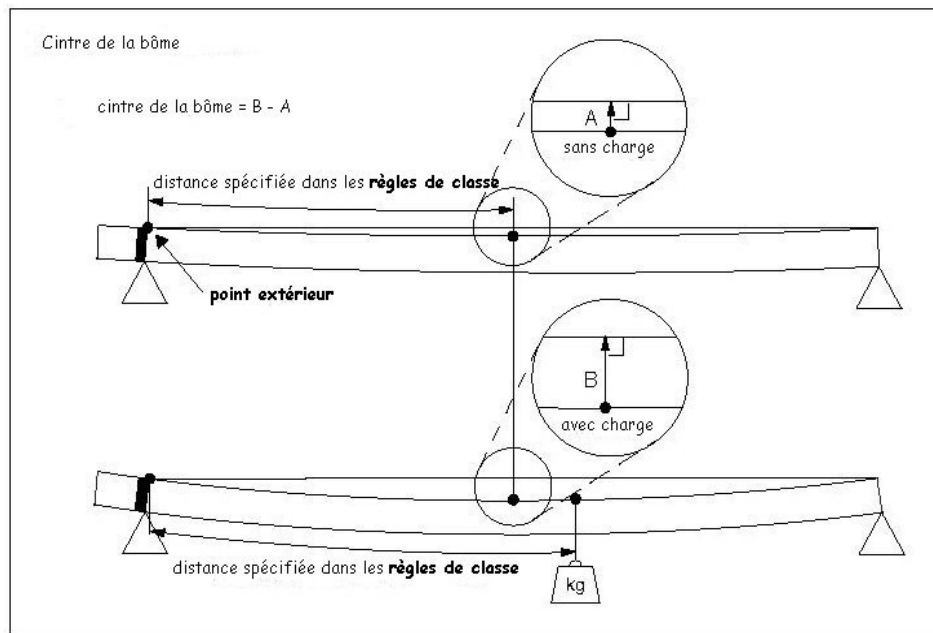
(c) CINTRE DE L'ESPAR DE BÔME

La différence en distance, à une distance spécifiée du **point extérieur**, entre l'**espar**, et une ligne droite allant du **point extérieur** au-dessus de l'extrémité avant de l'**espar**, mesurée à angle droit de la ligne droite, l'**espar** étant horizontal et en appui sur ces points, avec et sans une charge spécifiée appliquée à la distance spécifiée.

(i) VERTICAL : mesuré avec le bord supérieur vers le haut

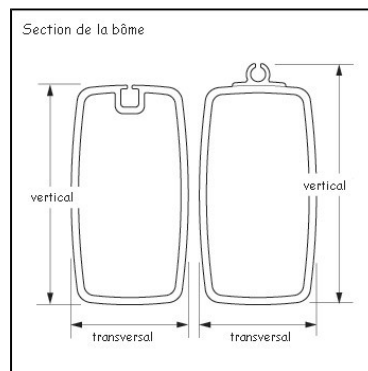
(ii) TRANSVERSAL : mesuré avec un côté vers le haut.

Voir H4.5



(d) SECTION DE L'ESPAR DE BÔME

- (i) VERTICALE : la dimension verticale, **ralingue** comprise, à une distance spécifiée du **point extérieur**.
- (ii) TRANSVERSALE : la dimension transversale à une distance spécifiée du **point extérieur**.



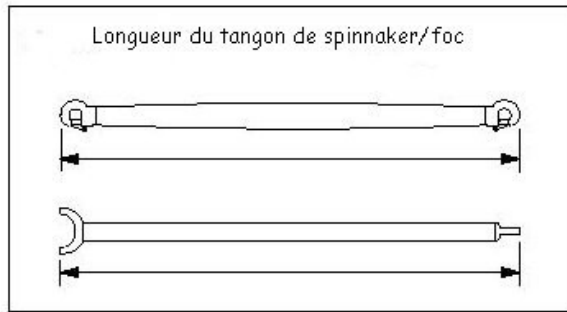
(e) POIDS DE LA BÔME
Le poids de la **bôme**.

F.4 DÉFINITIONS DES MESURES DES ESPARS

Voir H.4.

- (a) LONGUEUR DE L'ESPAR
La distance entre les extrémités de l'**espar**.

- (b) SECTION DE L'ESPAR
Les dimensions des sections à distances spécifiées d'une des extrémités de l'**espar**.



- (c) POIDS DE L'ESPAR
Le poids de l'espar.

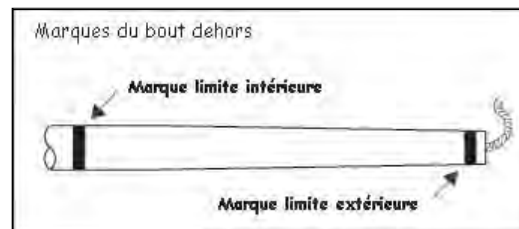
F.5 DÉFINITIONS DES MESURES DU BOUT-DEHORS

F.5.1 Points de mesure du bout-dehors

- (a) POINT INTÉRIEUR DU BOUT-DEHORS
Le point de la **marque limite intérieure** du **bout-dehors**, au bord supérieur de l'**espar**, le plus proche de l'extrémité extérieure de l'**espar**.
- (b) POINT EXTÉRIEUR DU BOUT-DEHORS
Le point de la **marque limite extérieure** du **bout-dehors**, au bord supérieur de l'**espar**, le plus proche de l'extrémité intérieure de l'**espar**, ou le bord extérieur de l'**espar** quand il n'y a pas de **marque limite extérieure**.

F.5.2 Marques limites du bout-dehors

- (a) MARQUE LIMITE INTÉRIEURE DU BOUT-DEHORS
La **marque limite** pour établir l'**espar**.
- (b) MARQUE LIMITE EXTÉRIEURE DU BOUT-DEHORS
La **marque limite** pour établir une **voile d'avant**.

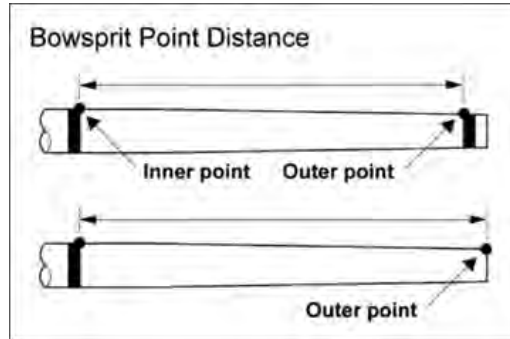


F.5.3 Dimensions du bout-dehors

Voir H.4.

(a) DISTANCE DU POINT DE BOUT-DEHORS

La distance entre le **point intérieur** du **bout-dehors** et le **point extérieur** de **bout-dehors**.



(b) SECTION DU BOUT-DEHORS

Les dimensions des sections aux emplacements spécifiés.

(c) POIDS DU BOUT-DEHORS

Le poids du **bout-dehors**.

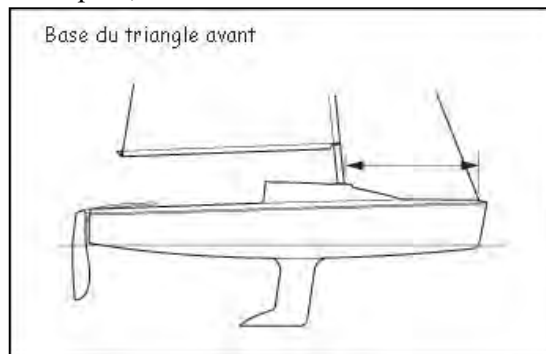
F.6 DÉFINITIONS DES MESURES DU TRIANGLE AVANT

F.6.1 Dimensions du triangle avant

(a) BASE DU TRIANGLE AVANT

La distance longitudinale entre l'intersection de la face avant du **mât**, prolongée si nécessaire, et le pont incluant toute superstructure, d'une part, et l'intersection de l'axe de l'**étai**, prolongé si nécessaire, avec le pont, ou le **bout-dehors**.

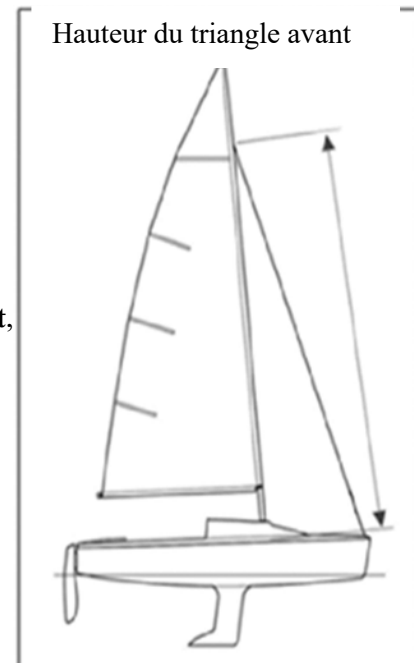
Voir H.3.4.



(b) HAUTEUR DU TRIANGLE AVANT

La distance entre l'intersection de la **tonture** et la face avant du **mât**, prolongée si nécessaire, et le **point de fixation** de l'**étai**.

Voir H.4.



(c) SURFACE DU TRIANGLE AVANT

La moitié du produit de la **base** du **triangle avant** et de la **hauteur** du **triangle avant**.

F.7 DÉFINITIONS DES MESURES D'ÉTABLISSEMENT DES VOILES

F.7.1 Distance du point d'amure du spinnaker

La distance maximale longitudinale entre la face avant de l'**espar** de **mât** et l'extrémité du **tangon de spinnaker** le plus long ou le **point extérieur** du **bout-dehors** mesuré sur ou près du plan médian du **bateau** ; ou la distance longitudinale entre la face avant de l'**espar** de **mât**, étendu comme nécessaire, et le pont incluant toute superstructure jusqu'au **point d'amure du spinnaker** sur le pont ; selon ce qui est le plus grand.

Section G – Définitions de la voile

Sous-section A – Voiles triangulaires

Les définitions concernant les **voiles**, avec seulement trois **bords de voile** :

« GRAND-VOILE » s'applique également à **voile d'artimon** et **voile de misaine**

« VOILE D'AVANT » s'applique également à « foc », « génois », et « solent ».

« SPINNAKER » s'applique aux voiles symétriques et asymétriques (« gennaker »).

G.1 TERMES GÉNÉRAUX UTILISÉS POUR LES VOILES

G.1.1 Voile

Un élément d'équipement utilisé pour propulser le **bateau**. Il comprend tout élément ajouté suivant :

renforts de voile

goussets de lattes et l'**accastillage** associé

fenêtres

renforts

gaines de voile

bouts et câbles de **bord de voile**

pièces rapportées

autres éléments tels qu'autorisés par les **règles de classe**

G.1.2 Voile libre

Une **voile** établie dont aucun **bord de voile** n'est fixé au **gréement**.

G.1.3 Types de voile

(a) GRAND-VOILE

Une **voile** avec le **guindant** fixé au **mât principal**. Si plus d'une **voile**, la plus basse des **voiles** avec son **guindant** fixé à cet **espar**.

(b) VOILE DE MÂT D'AVANT

Une **voile** avec le **guindant** fixé au **mât d'avant**. Si plus d'une **voile**, la plus basse des **voiles** avec son **guindant** fixé à cet **espar**.

- (c) MISAINES
Une **voile** avec le **guindant** fixé au **mât de misaine**. Si plus d'une **voile**, la plus basse des **voiles** avec son **guindant** fixé à cet **espar**.
- (d) VOILE D'AVANT
Une **voile** établie à l'avant de l'**espar** de mât, ou de l'**espar** de mât le plus avant s'il y a plus d'un mât, lorsque la mesure entre le **point à mi-chute** et le **point à mi-guindant** est moins de 75% de la **longueur de bordure**.
- (e) AILE DE KITE
Une **voile reliée** à la **barre**.
- (f) SPINNAKER
Une **voile** fixée à l'avant de l'**espar** de mât, ou de l'**espar** de mât le plus avant s'il y a plus d'un mât, lorsque la mesure entre le **point à mi-chute** et le **point à mi-guindant** est égale ou supérieure à 75% de la **longueur de bordure**.

G.1.4 Construction de la voile

- (a) CORPS DE LA VOILE
La **voile**, à l'exclusion des zones où des éléments sont rajoutés comme mentionné en G1.1.
- (b) PLI
Feuille de matériau pour voile.
- (c) VOILE SOUPLE
Une **voile** dont le **corps de la voile** peut être plié à plat dans n'importe quel sens sans endommager le **pli**, autrement qu'en le froissant.
- (d) PLI TISSE
Un **pli** qui, lorsqu'il est déchiré, peut être séparé en fibres sans faire apparaître de film.
- (e) PLI EN LAMINE
Un **pli** composé de plus d'une couche.
- (f) VOILE EN PLI UNIQUE
Une **voile**, dont toutes les parties du **corps de la voile** sont d'un seul **pli**, à l'exception des **coutures**.
- (g) VOILE À DOUBLE RALINGUE
Une **voile** avec plus d'une **ralingue** ou une **voile** entourant un **espar** et attachée sur elle-même.
- (h) COUTURE
Superposition de deux **plis** ou plus se rejoignant, formant le **corps de la voile**.
- (i) PINCE COUPÉE
Une superposition sur un **bord de voile**, superposant les bords de **pli** d'une zone entaillée dans le **corps de la voile**.
- (j) PINCE REPLIÉE
Superposition où un **pli** est plié et joint.

- (k) GOUSSET DE LATTE
Pli pour former un gousset pour une latte.
- (l) OUVERTURE DE LA VOILE
Toute ouverture autre que les ouvertures créées par les **pièces rapportées** ou les **goussets de lattes**.
- (m) FENÊTRE
Un pli principalement transparent dans le **corps de la voile**.
- (n) RAIDISSEUR
Plaques d'angles et de lattes.
- (o) PIÈCES RAPPORTÉES
pattes à cosse,
sangles,
mousquetons,
coulisseaux,
œillets de réglage,
points de réglage,
œillets de ris
bosse de ris et
poulies et leurs **fixations**.

Voir H5.3.

- (p) FORME D'UN BORD DE LA VOILE
La forme d'un **bord de la voile** comparée avec une ligne droite entre les **points des angles** ou, dans le cas d'une **chute** autre que celle d'un gennaker ou d'un **spinnaker**, entre le **point d'écoute** et le **point de drisse arrière**.

G.2 BORDS DES VOILES

G.2.1 Bordure

Le bord inférieur.

G.2.2 Chute

Le bord arrière.

G.2.3 Guindant

Le bord avant.

G.2.4 Creux de la chute de la voile

Concavité dans la forme d'une **chute** entre des **goussets de latte** adjacents, ou un **gousset de latte** et le **point d'un angle** adjacent, ou dans le cas d'une **grand-voile**, d'une **voile de mâât avant**, d'une **voile de misaine** ou d'une **voile d'avant** autre qu'un spinnaker ou gennaker, entre le **point de drisse arrière** et le **gousset de latte** adjacent.

G.3 ANGLES DES VOILES

G.3.1 Zone du point d'écoute

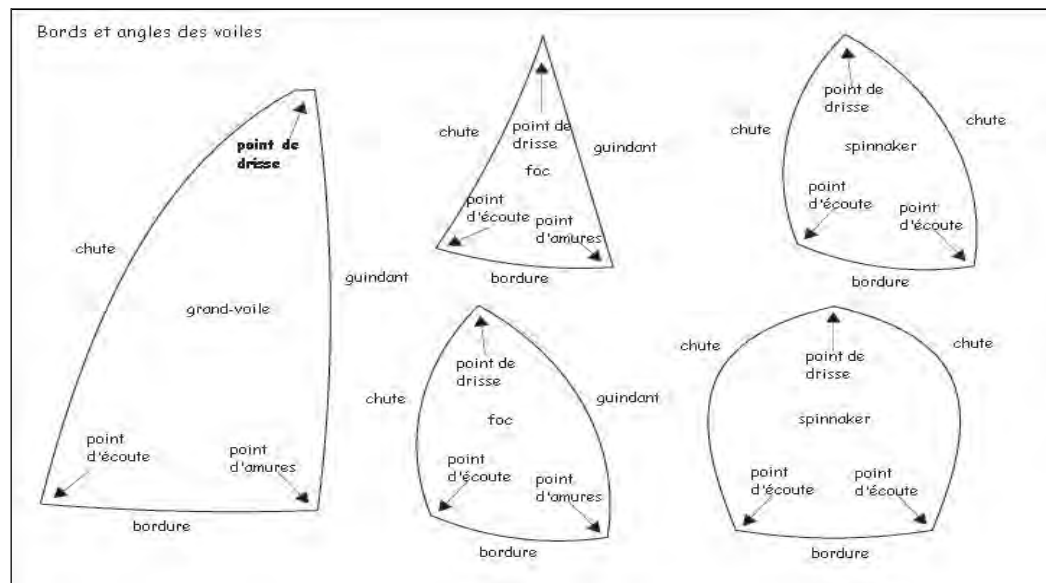
La zone où la **bordure** et la **chute** se rejoignent.

G.3.2 Zone du point de drisse

La zone supérieure.

G.3.3 Zone du point d'amure

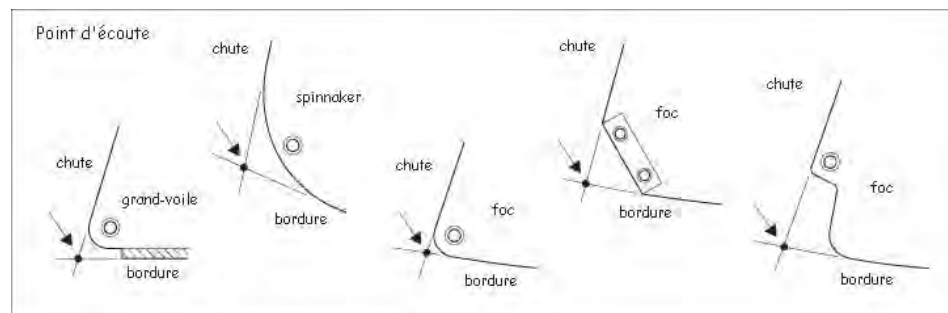
La zone où le **guindant** et la **bordure** se rejoignent.



G.4 POINTS DE MESURE DES ANGLES DE LA VOILE *

G.4.1 Point d'écoute

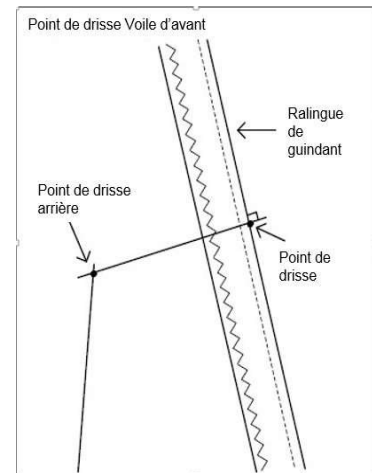
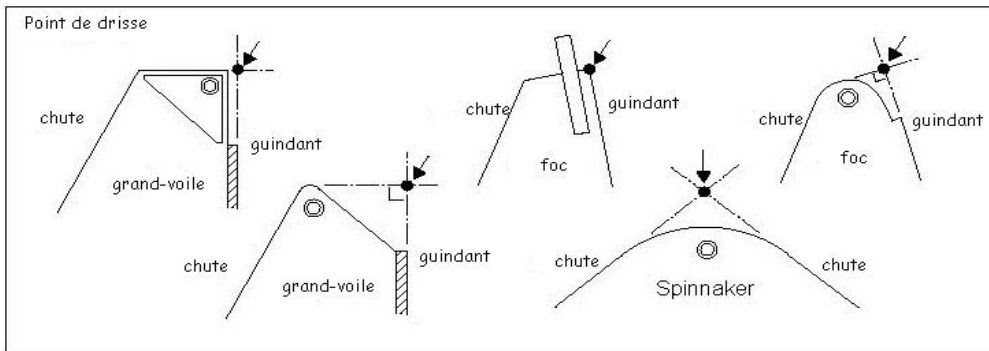
L'intersection de la **bordure** et de la **chute**, chacune prolongée si nécessaire pour combler une découpe ou un coin arrondi.



G.4.2 Point de drisse

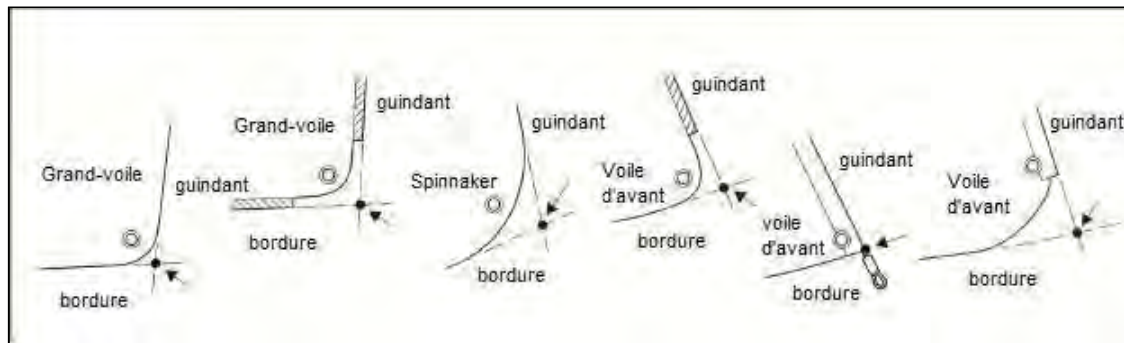
- GRAND-VOILE : l'intersection du **guindant**, prolongé si nécessaire, et de la ligne passant par le point le plus haut de la **voile**, à angle droit du **guindant**.
- VOILE D'AVANT : l'intersection du **guindant**, prolongé si nécessaire, et de la ligne perpendiculaire au **guindant** passant par le point le plus haut de la **voile**, en excluant les **pièces rapportées**, et toute ralingue de guindant.

c) **SPINNAKER** : l'intersection du **guindant** et de la **chute**, prolongés si nécessaire pour combler une découpe ou un coin arrondi.



G.4.3 Point d'amure

L'intersection de la **chute** et du **guindant**, prolongés si nécessaire pour combler une découpe ou un coin arrondi.



G.5 AUTRES POINTS DE MESURE DE LA VOILE

G.5.1 Point au quart de chute

Le point sur la **chute**, à égale distance du **point à mi-chute** et du **point d'écoute**.

G.5.2 Point à mi-chute

Le point sur la **chute**, à égale distance du **point de drisse** et du **point d'écoute**.

G.5.3 Point aux trois quarts de chute

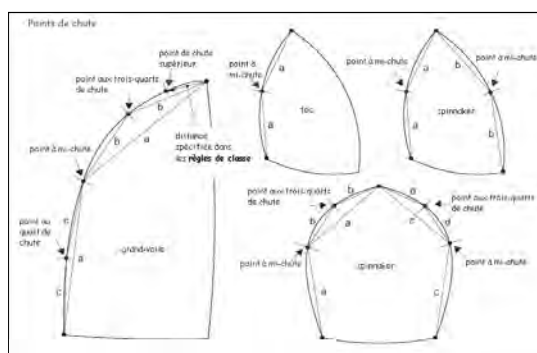
Le point sur la **chute**, à égale distance du **point de drisse** et du **point à mi-chute**.

G.5.4 Point aux sept huitièmes de chute

Le point sur la **chute**, à égale distance du **point de drisse** et du point aux **trois quarts de chute**.

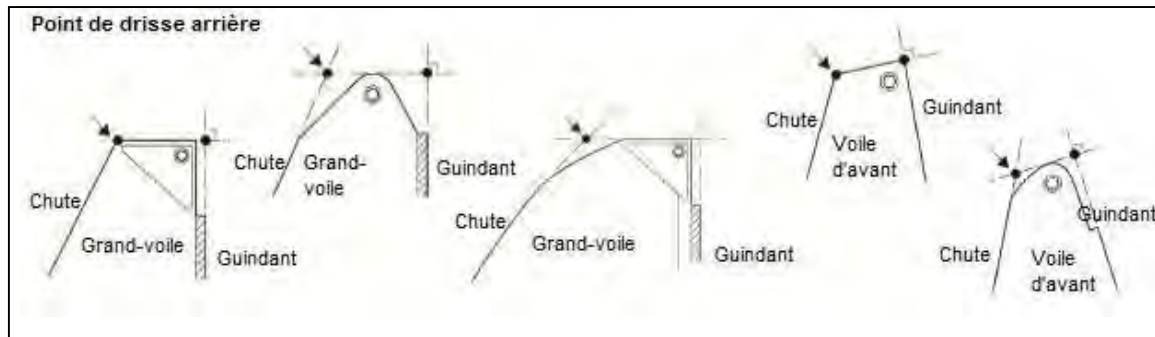
G.5.5 Point supérieur de chute

Le point sur la **chute** à une distance spécifiée du **point de drisse**.



G.5.6 Point de drisse arrière

GRAND-VOILE et VOILE D'AVANT : l'intersection de la **chute**, prolongée si nécessaire pour combler une découpe ou un coin arrondi et d'une ligne passant par le **point de drisse** perpendiculaire au **guindant**.



G.5.7 Point au quart du guindant

Le point sur le **guindant** à égale distance du **point à mi-guindant** et du **point d'amure**.

G.5.8 Point à mi-guindant

Le point sur le **guindant** à égale distance du **point de drisse** et du **point d'amure**.

G.5.9 Point aux trois-quarts de guindant

Le point sur le **guindant** à égale distance du **point de drisse** et du **point à mi-guindant**.

G.5.10 Point aux sept huitièmes de guindant

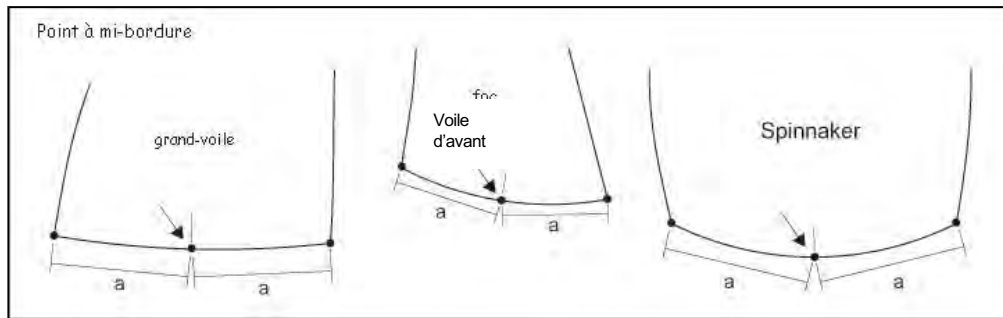
Le point sur le **guindant** à égale distance du **point de drisse** et du **point aux trois quarts de guindant**.

G.5.11 Point supérieur de guindant

Point sur le **guindant** à une distance spécifiée du **point de drisse**.

G.5.12 Point à mi-bordure

Le point sur la **bordure** à égale distance du **point d'amure** et du **point d'écoute**.



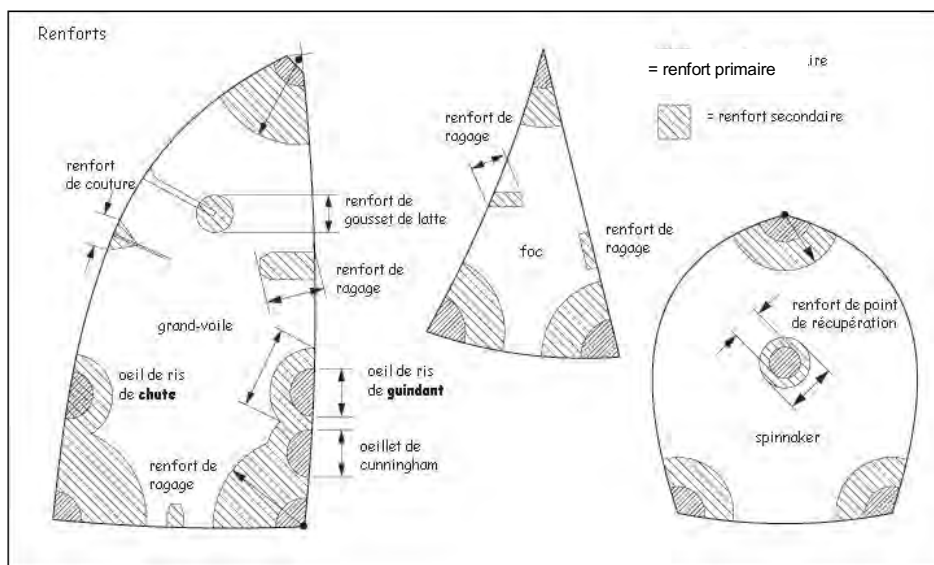
G.6 RENFORTS DE LA VOILE

G.6.1 Renfort primaire

Un nombre non limité d'épaisseurs de **plis** supplémentaires en matériau autorisé :
à un angle
à un point de réglage
à un point de ris adjacent au **guindant**
à un point de ris adjacent à la **chute**
à un point de recouvrement de la **voile**
lorsque permis par les **règles de classe**.

G.6.2 Renfort secondaire

Un maximum de deux épaisseurs de **plis** supplémentaires en matériau autorisé, chacun d'une épaisseur n'excédant pas l'épaisseur maximale du **tissu du corps de la voile** :
à un angle, à un point de réglage
à une bosse de ris
à un point de recouvrement de la **voile**
pour former un **renfort de couture**
pour former un **renfort de ragage**
pour former un **renfort de gousset de latte**
aux emplacements autorisés par les **règles de classe**.



G.6.3 Gaine de voile

Pli additionnel et/ou replié recouvrant la **bordure d'une voile**.

G.6.4 Renfort de gousset de latte

Renfort secondaire à l'extrémité d'un **gousset de latte**.

G.6.5 Renfort de ragage

Renfort secondaire à l'endroit où une **voile** peut toucher une **barre de flèche**, un chandelier, un **hauban** ou un **tangon de spinnaker**.

G.6.6 Renfort de couture

Renfort secondaire sur la **chute** ou la **bordure** à l'extrémité d'une **couture**.

G.7 DIMENSIONS PRINCIPALES DE LA VOILE

Voir H.5.

G.7.1 Longueur de bordure

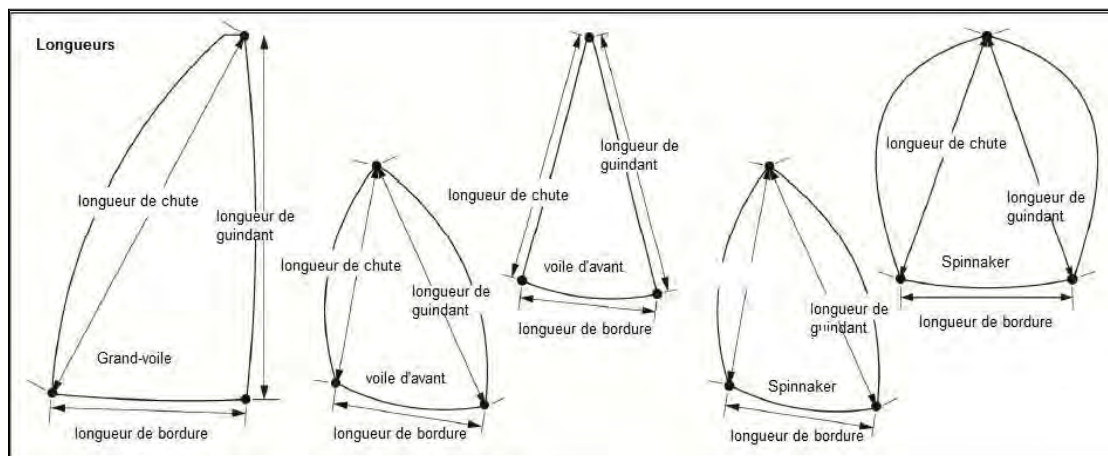
La distance entre le **point d'écoute** et le **point d'amure**.

G.7.2 Longueur de chute

La distance entre le **point de drisse** et le **point d'écoute**.

G.7.3 Longueur de guindant

La distance entre le **point de drisse** et le **point d'amure**.



G.7.4 Largeur au quart

(a) GRAND-VOILE et VOILE D'AVANT : la plus courte distance entre le **point au quart de chute** et le **guindant**.

(b) SPINNAKER : la distance entre le **point au quart de guindant** et le **point au quart de chute**.

G.7.5 Largeur au milieu

(a) GRAND-VOILE et VOILE D'AVANT : la plus courte distance entre le **point à mi-chute** et le **guindant**.

(b) SPINNAKER : la distance entre le **point à mi-guindant** et le **point à mi-chute**.

G.7.6 Largeur aux trois-quarts

- (a) GRAND-VOILE et VOILE D'AVANT : la plus courte distance entre le **point aux trois quarts de chute** et le **guindant**.
- (b) SPINNAKER : la distance entre le **point aux trois quarts de guindant** et le **point aux trois quarts de chute**.

G.7.7 Largeur aux sept huitièmes

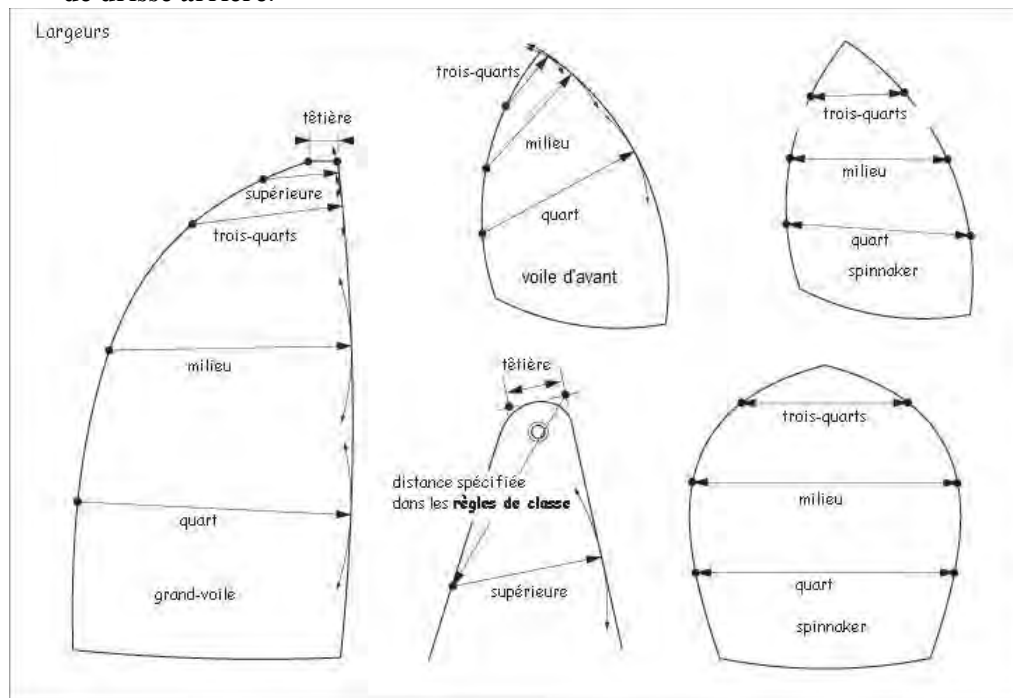
- (a) GRAND-VOILE et VOILE D'AVANT : la plus courte distance entre le **point aux sept huitièmes de chute** et le **guindant**.
- (b) SPINNAKER : la distance entre le **point aux sept huitièmes de chute** et le **point aux sept huitièmes du guindant**.

G.7.8 Largeur supérieure

- (a) GRAND-VOILE et VOILE D'AVANT : la plus courte distance entre le **point supérieur de chute** et le **guindant**.
- (b) SPINNAKER : la distance entre le **point supérieur de chute** et le **point supérieur de guindant**.

G.7.9 Largeur de tête

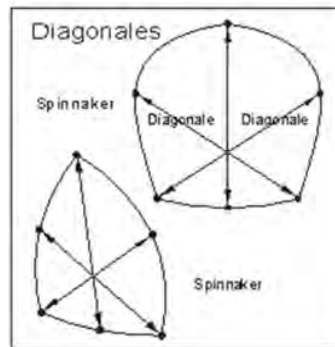
- a) GRAND-VOILE et VOILE D'AVANT : la distance entre le **point de drisse** et le **point de drisse arrière**.



G.7.10 Diagonales

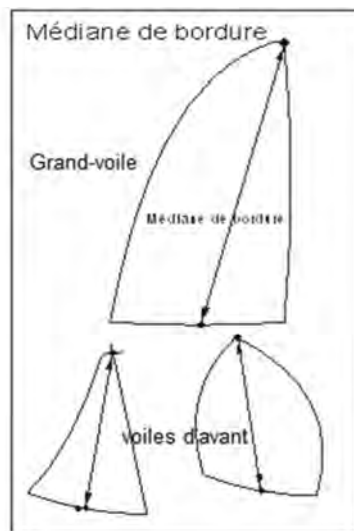
- a) DIAGONALE DE POINT D'ÉCOUTE : la distance entre le **point d'écoute** et le **point à mi-guindant**.

- b) **DIAGONALE DE POINT D'AMURE** : la distance entre le **point d'amure** et le **point à mi-chute**.



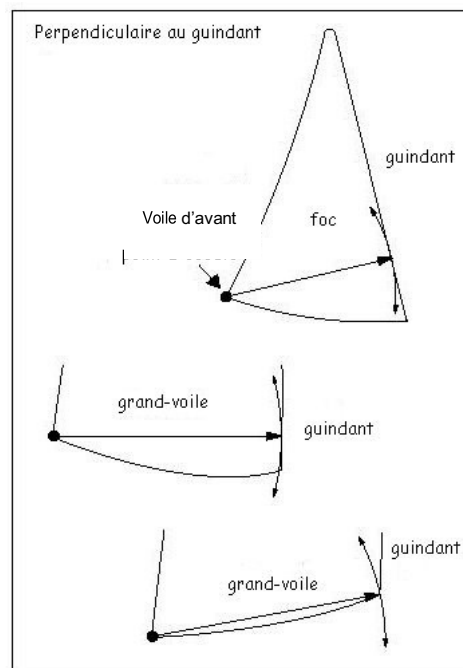
G.7.11 Médiane de bordure

La distance entre le **point de drisse** et le **point à mi-bordure**.



G.7.12 PERPENDICULAIRE AU GUINDANT

La plus courte distance entre le **point d'écoute** et le **guindant**.



G.7.13 Demi-guindant de spinnaker

Distance entre un point sur le **guindant/chute** et un point sur l'**axe du spi**, ces deux points étant situés à des distances spécifiées du point de **tête**.

G.8 AUTRES DIMENSIONS DES VOILES

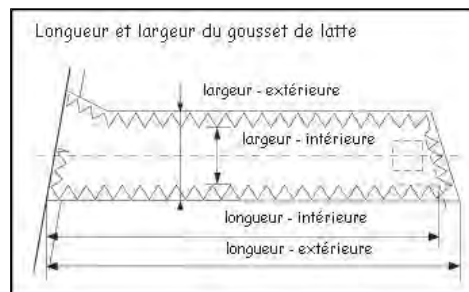
Voir H.5.

G.8.1 Longueur de gousset de latte

- INTÉRIEURE : la plus grande distance entre la **bordure de la voile** et l'extrémité intérieure du **gousset de latte**, mesurée parallèlement à l'axe du gousset. Ne pas tenir compte de l'effet de tout élastique ou autre dispositif de retenue et tout élargissement localisé pour insérer une latte.
- EXTÉRIEURE : la plus grande distance entre la **bordure de la voile** et l'extrémité extérieure du **gousset de latte**, mesurée parallèlement à l'axe du gousset. Ne pas tenir compte de l'effet de tout élargissement localisé pour insérer une latte.

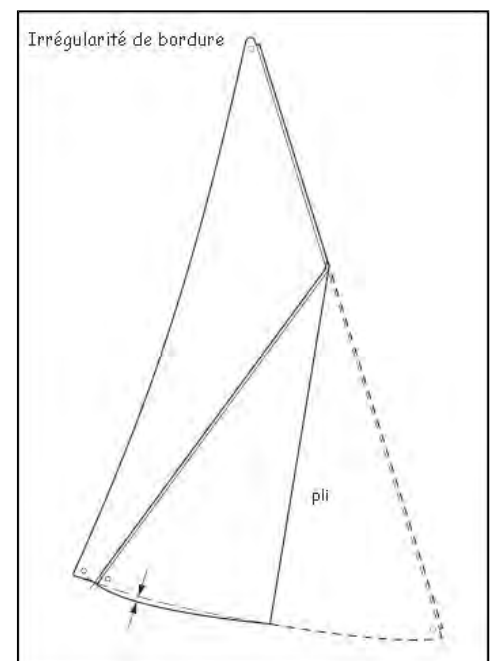
G.8.2 Largeur de gousset de latte

- INTÉRIEURE : la plus grande distance entre les bords intérieurs du **gousset de latte** mesurée perpendiculairement à l'axe du gousset. Ne pas tenir compte de l'effet de tout élargissement localisé pour insérer une latte.
- EXTÉRIEURE : la plus grande distance entre les bords extérieurs du **gousset de latte** mesurée perpendiculairement à l'axe du gousset. Ne pas tenir compte de l'effet de tout élargissement localisé pour insérer une latte.



G.8.3 Irrégularité de bordure

La distance maximale entre les bords de la **bordure** lorsque d'abord le **point d'amure** puis ensuite le **point d'écoute** sont superposés en n'importe quel point de la **bordure**.

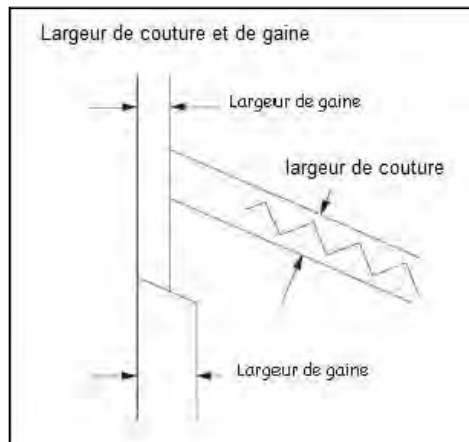


G.8.4 Dimensions des renforts

- a) À UN ANGLE : la plus grande dimension du **renfort de voile** à partir du **point de mesure d'angle de la voile**.
- b) LARGEUR DE GAINÉ : largeur d'une **gainé** mesurée perpendiculairement au **bord de la voile**.
- c) AILLEURS : la plus grande dimension du **renfort de voile**.

G.8.5 Largeur de couture

La largeur d'une **couture** mesurée perpendiculairement à la **couture**.

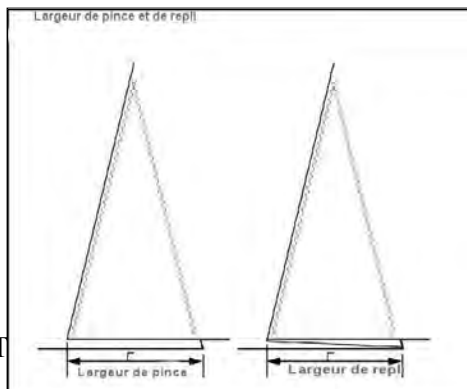


G.8.6 Largeur de pince

La largeur d'une **pince** mesurée perpendiculairement à l'axe de la pince.

G.8.7 Largeur d'un repli

La largeur d'un **repli** mesurée perpendiculairement à l'axe du **repli**.



G.8.8 T

(a) A UN ANGLE OU SUR UN BORD

(i) LONGUEUR

A LA TÊTIÈRE : la dimension du **point de tête** le long du **guindant** ou de ses prolongements à une ligne passant par le point le plus haut de la **pièce rapportée**, mesurée perpendiculairement au **guindant**.

AU POINT D'AMURE : la dimension du **point d'amure**, le long du **guindant** ou de ses prolongements à une ligne passant par le point le plus bas de la **pièce rapportée**, mesurée perpendiculairement au **guindant**.

AU POINT D'ÉCOUTE : la plus grande dimension depuis le **point d'écoute**.

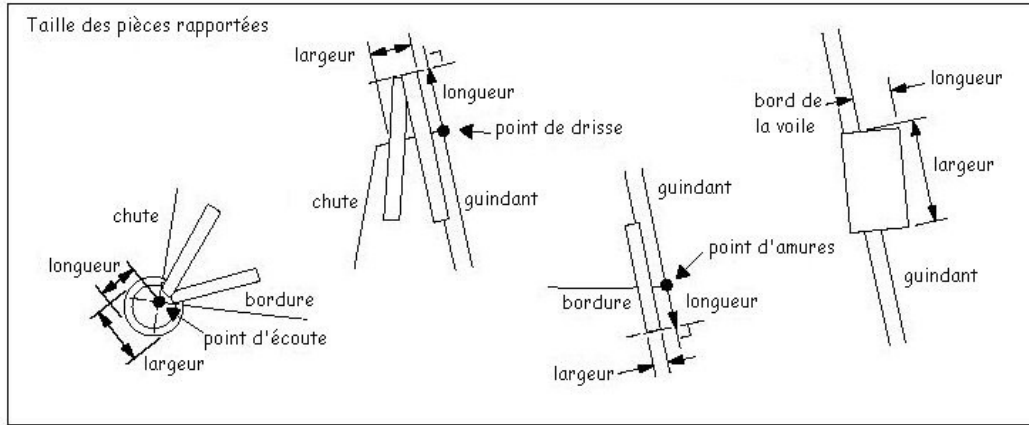
A UN BORD : la plus grande dimension depuis la **bordure de la voile**.

(ii) **LARGEUR** :

La plus grande dimension mesurée perpendiculairement à la longueur.

(b) **AILLEURS**

La plus grande dimension de la **pièce rapportée**.

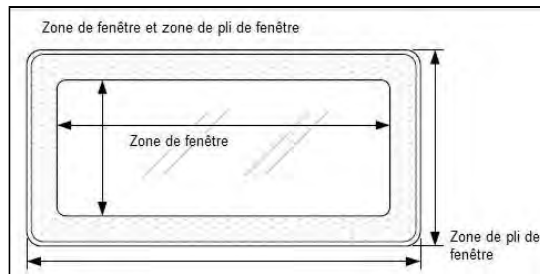


G.8.9 Zone du pli de fenêtre

La zone du **pli de fenêtre**.

G.8.10 Zone de fenêtre

La zone du **pli de fenêtre** en excluant les **coutures**.



Sous-section B – Ajouts pour les autres voiles

Les définitions suivantes des voiles non trilatérales s'ajoutent ou varient celles données à la sous-section A de la présente section. Les voiles ne doivent être considérées comme quadrilatères que lorsqu'elles sont placées sur une gaffe, une livarde ou une vergue.

G.2 BORDS DE LA VOILE

G.2.5 Têteière

Le bord supérieur.

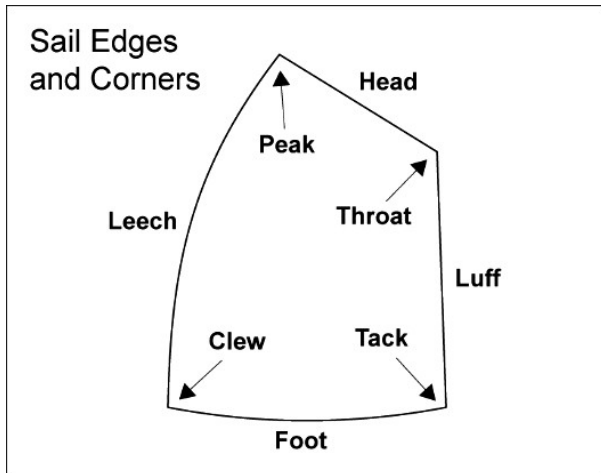
G.3 ANGLES DE LA VOILE

G.3.4 Zone du point de pic

La zone où la **têteière** et la **chute** se rencontrent.

G.3.5 Zone du point de mât

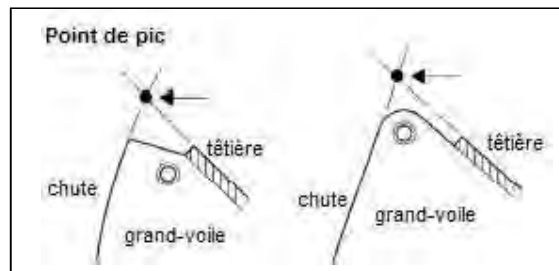
La zone où la **tête** et le **guindant** se rencontrent.



G.4 POINTS DE MESURE AUX ANGLES DE LA VOILE

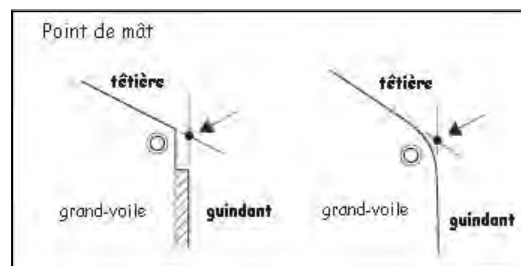
G.4.4 Point de pic

L'intersection de la **tête** et de la **chute**, prolongés si nécessaire pour combler une découpe ou un angle arrondi.



G.4.5 Point de mât

L'intersection de la **tête** et du **guindant**, prolongés si nécessaire pour combler une découpe ou un angle arrondi.



G.5 AUTRES POINTS DE MESURE DE LA VOILE

G.5.2 Point à mi-chute

Le point sur la **chute**, à égale distance du **point de pic** et du **point d'écoute**.

G.5.3 Point aux trois quarts de chute

Le point sur la **chute**, à égale distance du **point de pic** et du **point à mi-chute**.

G.5.4 Point aux sept huitièmes de chute

Le point sur la **chute** à égale distance du **point de pic** et du **point aux trois quarts de chute**.

G.5.5 Point supérieur de chute

Le point sur la **chute** à une distance spécifiée du **point de pic**.

G.5.8 Point à mi-guindant

Le point sur le **guindant** à égale distance entre le **point de pic** et le **point d'amure**.

G.5.9 Point aux trois quarts de guindant

Le point sur le **guindant** à égale distance entre le **point de pic** et le **point à mi- guindant**.

G.5.10 Point aux sept huitièmes de guindant

Le point sur le **guindant** à égale distance entre le **point de pic** et le **point aux trois quarts de guindant**.

G.7 DIMENSIONS PRINCIPALES DES VOILES

Voir H.5.

G.7.2 Longueur de chute

La distance entre le **point de pic** et le **point d'écoute**.

G.7.3 Longueur de guindant

La distance entre le **point de mât** et le **point d'amure**.

G.7.10 Diagonales

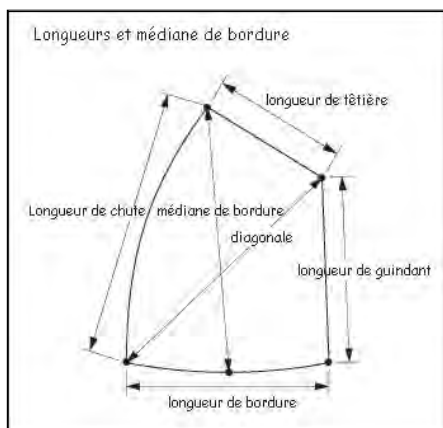
- (a) **DIAGONALE D'ÉCOUTE** : la distance entre le **point d'écoute** et le **point de mât**.
- (b) **DIAGONALE D'AMURE** : la distance entre le **point d'amure** et le **point de pic**.

G.7.11 Médiane de bordure

La distance entre le **point de pic** et le **point à mi-bordure**.

G.7.13 Longueur de tête

La distance entre le **point de pic** et le **point de mât**.



CHAPITRE 3 - RÈGLES RÉGISSANT LE CONTRÔLE ET L'INSPECTION DE L'ÉQUIPEMENT

Section H – Contrôle et inspection de l'équipement

H.1 CONTRÔLE DE LA CERTIFICATION

- H.1.1** Un **mesureur de certification** ne doit pas effectuer de **contrôle de certification** d'une quelconque partie d'un **bateau** qui lui appartient, qu'il a dessiné ou construit lui-même, ou dans lequel il est une partie intéressée, ou a un intérêt direct.
- H.1.2** Si un **mesureur de certification** a le moindre doute quant à l'application ou au respect des **règles de classe**, la question doit être soumise à l'**autorité de certification** avant de signer un formulaire de contrôle de certification ou d'apposer une **marque de certification**.
- H.1.3** Les **mesureurs de certification** effectuent un **contrôle de certification** dans un autre pays seulement s'il est désigné ou reconnu comme tel par l'ANM de ce pays.

H.2 INSPECTION DE L'ÉQUIPEMENT

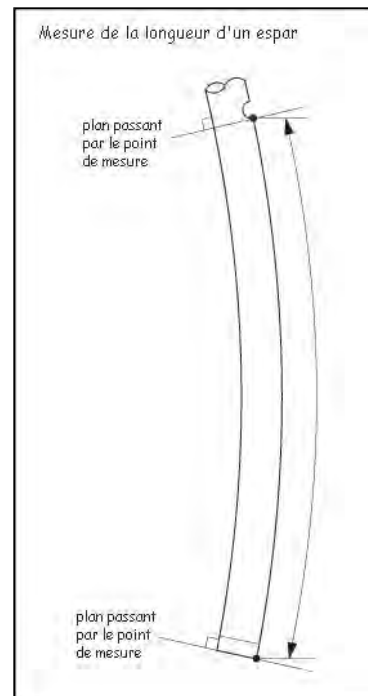
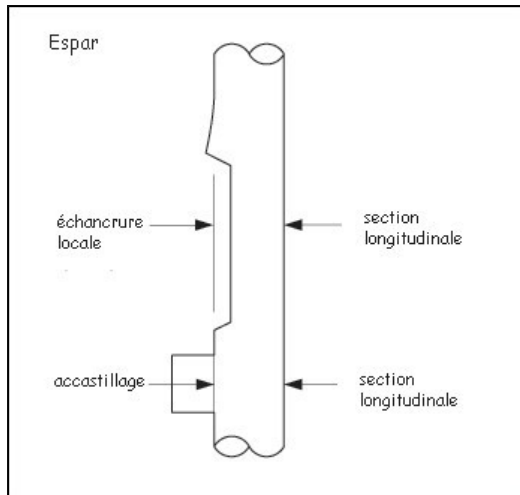
- H.2.1** Si un **contrôleur d'équipement** a un doute au sujet de l'application, ou de la conformité avec les **règles de classe**, la question doit être posée à l'**autorité responsable des règles de classe**.

H.3 AXES DE MESURE

- H.3.1** Pour un **bateau**, sauf si autrement spécifié, les mots tels que « avant », « arrière », « au-dessus », « sous », « hauteur », « profondeur », « longueur », « bau », « franc-bord », « intérieur » et « extérieur » doivent être utilisés en référence à un **bateau** dans les **conditions de mesure**. Toutes les mesures indiquées par ces mots, ou des mots similaires, doivent être effectuées parallèlement à l'un des trois **axes principaux**.
- H.3.2** Pour un composant, sauf si autrement spécifié, la largeur, l'épaisseur, la longueur, etc. doivent être mesurées de façon adaptée à ce composant, et si approprié sans référence aux **axes principaux**.
- H.3.3** Sauf si autrement spécifié, les mesures doivent être la plus courte distance entre les points de mesure.
- H.3.4** Sauf si autrement spécifié, les mesures longitudinales doivent être effectuées parallèlement à l'**axe principal** longitudinal.

H.4 MESURAGE DU GRÉEMENT

H.4.1 Les mesures dans le sens de la longueur doivent être effectuées le long de l'**espar**, du côté approprié à la mesure et entre les plans en coupe passant par les points de mesure, perpendiculaires à l'**espar** à chaque point.



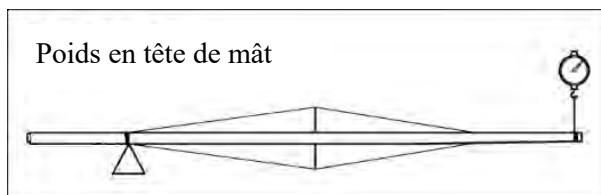
H.4.2 L'**accastillage**, la flèche et les échantures locales doivent être ignorés lors du mesurage d'un **espar** ou de ses prises de dimensions.

H.4.3 Aucune pression externe ne doit être exercée sur l'**espar** lors du mesurage, sauf prescription spécifique.

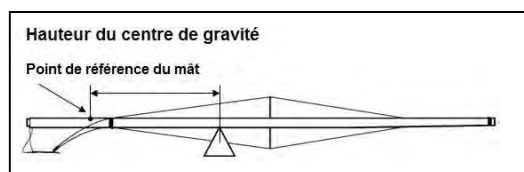
H.4.4 L'**accastillage** réglable doit être placé dans la position donnant la plus grande valeur lors de la prise de mesure.

H.4.5 Le **cintre** du **mât** ou de la **bôme** doit être vérifié sans que les bouts libres du **gréement** soient soutenus par l'**espar**.

H.4.6 Le **poids** en **tête de mât** doit être vérifié avec toutes les **drisses** complètement hissées et avec le surplus sur la **marque de limite inférieure** et le **gréement** à l'**espar** au niveau de la **marque limite inférieure**.



H.4.7 La **hauteur du centre de gravité** du **mât** doit être vérifiée avec les **drisses** complètement hissées et avec le surplus sur la **marque de limite inférieure** et le **gréement** tendu attaché à l'**espar** aussi proche du **point inférieur** que possible.



H5 MESURAGE DES VOILES

H.5.1 État de la voile

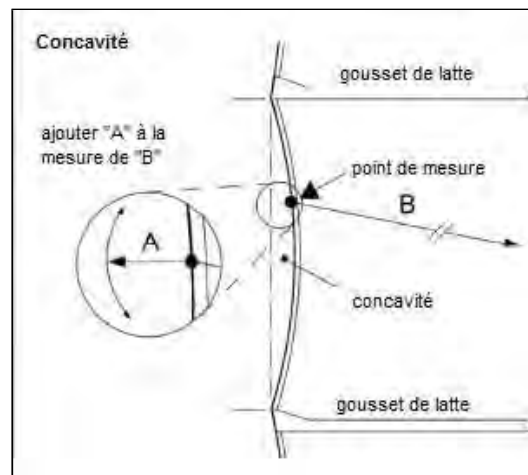
La voile doit :

- (a) être sèche,
- (b) ne pas être fixée aux **espars** ou au **gréement**,
- (c) avoir toutes les lattes ôtées, sauf si les **règles de classe** le prescrivent autrement,
- (d) avoir tous les goussets de tout type aplatis,
- (e) être soumise à une tension juste suffisante pour effacer les plis le long de la ligne de mesure,
- (f) faire l'objet d'une seule mesure à la fois et
- (g) être pesée avec toutes ses **pièces rapportées**.

H.5.2 Concavité des chutes de voiles

Lorsque la **chute** de la **voile** est concave et qu'un point de mesure tombe dans la concavité :
entre des **goussets de latte** adjacents,
entre le **point de drisse arrière** et le **gousset de latte** adjacent,
entre le **point d'écoute** et le **gousset de latte** adjacent, à une **pièce rapportée**,

la **voile** doit être aplatie dans la zone du **bord de la voile**, on tirera une ligne droite au-dessus de la **concavité du bord de la voile**, et on mesurera la plus courte distance entre le point de mesure et la ligne droite. Cette distance doit être ajoutée à la mesure.



H.5.3 Exclure les pièces rapportées

Les **pièces rapportées** au **bord de la voile**, autres qu'une ralingue et un **renfort**, doivent être exclues lors des mesures.

H.5.4 Prolonger si nécessaire

En cas de découpe ou d'un coin arrondi sur le **bord de la voile** au niveau du **point d'écoute**, de **l'amure**, de **pic**, de **drisse de spi** ou d'un **point de drisse arrière**, le **point d'angle** doit être trouvé en prolongant les bords de la voile si nécessaire pour combler le coin découpé ou arrondi.

- (a) Une latte d'épaisseur uniforme peut être utilisée à cette fin, placée le long de chaque **bord de voile** et pliée de manière à correspondre à la courbe du **bord de la voile** jusqu'au début de la découpe ou de l'angle arrondi.

(b) Lorsque la découpe n'est pas clairement définie et qu'un point d'angle reproductible ne peut être trouvé, la REV H.1.2 s'applique. Le **contrôle de certification** peut être suspendu jusqu'à ce que la découpe de la **voile** soit clairement indiquée à la satisfaction du **mesureur de certification**.

(c) Les spécifications des lattes peuvent être prescrites dans les **règles de classe**.

(d) Les règles de classe peuvent modifier la REV H.5.4.

H 5.5 Mesure du creux du spinnaker

Le spinnaker doit être plié le long de la ligne médiane avec le guidant posé sur la chute

H.6 CONTRÔLE DES MATÉRIAUX

Les matériaux sont soumis à un **contrôle de certification** uniquement si cela est spécifiquement prescrit par les **règles de classe**.

H.7 MESURAGE DU BATEAU

H7.1 Conditions pour la mesure de poids et de flottaison

Le **bateau** doit :

- être sec,
- être en conformité avec les **règles de classe**.

Sauf si les *règles* le prescrivent différemment, ce qui suit doit être inclus :

- gréement** comprenant un(des) **tangon(s) de spinnaker, de foc**, et/ou un **tangon débordeur**,
- écoute principale** et **écoute de misaine**,
- hale-bas**,
- moteur intérieur ou extérieur en position rabattue,
- pare-battages à bord dans leur position normale,
- toutes les installations permanentes, **accastillages**, et éléments d'aménagement.

Sauf si les *règles* le prescrivent différemment, ce qui suit doit être exclu :

- voiles**
- carburant, eau, **lest variable** ou le contenu de tout autre réservoir,
- bonbonnes de gaz,
- équipement de sécurité portable,
- et tout autre équipement non fixé ou libre.

ANNEXE 1

Les règles suivantes des *Règles de Course à la Voile* régissent l'équipement, son utilisation et ses modifications ainsi que la conformité aux **règles de classe**.

- 1 Sécurité
 - 6.1 Réglementations World Sailing
 - 40 Équipements individuels de flottabilité
 - 42 Propulsion
 - 45 Mise au sec ; amarrage ; mouillage
 - 47 Évacuation des détritrus
 - 48 Limitations sur l'équipement et l'équipage
 - 49 Position de l'équipage ; filières
 - 50 Vêtements et équipement du concurrent
 - 51 Lest mobile
 - 52 Énergie manuelle
 - 53 Résistance au frottement
 - 54 Étais et amures des voiles d'avant
 - 55 Établir et border les voiles
 - 56 Signaux de brume et feux ; dispositifs de séparation de trafic
 - 60.5(d) Décisions des réclamations concernant les règles de classe
 - 77 Identification sur les voiles
 - 78 Conformité aux règles de classe ; certificats
 - 87 Modifications aux règles de classe
- Annexe G – Identification sur les voiles
Annexe H – Pesée des vêtements et de l'équipement

Noter que la règle de course 86.1 permet que certaines de ces règles de course soient modifiées par des prescriptions d'une autorité nationale, par un avis de course ou des instructions de course ou des **règles de classe**.

Le Code de Publicité World Sailing et les Annexes G et H des RCV sont rendues applicables par les règles de course respectives 6.1, 77 et 50. Ce code et ces annexes contiennent des règles qui régissent l'équipement. Certaines règles dans le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ou les règles gouvernementales applicables sont rendues applicables par la règle de course 56 et certaines spécifications dans les Réglementations Spéciales Offshore de World Sailing sont rendues applicables par la règle de course 49.

Annexe 2

Abréviations des principales dimensions de la voile :

	Règle de référence REV	Dimension	Abréviation
Grand-voile	G.7.4(a)	Largeur au quart de grand-voile	MQW
	G.7.5(a)	Largeur au milieu de grand-voile	MHW
	G.7.6(a)	Largeur aux trois quarts de grand-voile	MTW
	G.7.8(a)	Largeur supérieure de grand-voile	MUW
	G.7.9(a)	Largeur de tête de grand-voile	MHB
Voile d'avant	G.7.3	Longueur de guindant de voile d'avant	HLU
	G.7.4(a)	Largeur au quart de voile d'avant	HQW
	G.7.5(a)	Largeur au milieu de voile d'avant	HHW
	G.7.6(a)	Largeur aux trois quarts de voile d'avant	HTW
	G.7.8(a)	Largeur supérieure de voile d'avant	HUW
	G.7.9(a)	Largeur de tête de voile d'avant	HHB
	G.7.11	Perpendiculaire au guindant de voile d'avant	HLP
Spinnaker	G.7.3	Longueur de guindant de spinnaker	SLU
	G.7.2	Longueur de chute de spinnaker	SLE
	G.7.1	Longueur de bordure de spinnaker	SFL
	G.7.5(b)	Largeur au milieu de spinnaker	SHW
Grand-voile quadrilatérale	G.7.2	Longueur de la chute	QLE
	G.7.13	Longueur de la tête	LHQ
	G.7.1	Longueur de la bordure	FTQ
	G.7.10 a)	Diagonale de point d'écoute	QCD