

# **WASZP®**

## **REGLES DE CLASSE V15.1 - FR**



**Règles de classe fermée pour une classe contrôlée par le fabricant**

CES RÈGLES SONT DES RÈGLES **DE CLASSE FERMÉE**. SI CE  
N'EST PAS SPÉCIFIQUEMENT DIT QUE VOUS LE POUVEZ -  
**ALORS VOUS NE DEVEZ PAS.**

# INDEX

---

## **INTRODUCTION**

## **REFLEXIONS DIVERSES & FAQ**

## **PART I – ADMINISTRATION**

### **Section A – General**

- A.1 Fabricant
- A.2 Langage
- A.3 Abréviations
- A.4 Autorités
- A.5 ERS & RRS
- A.6 Interprétations
- A.7 Numéro de coque & voiles.

### **Section B – Admissibilité du bateau**

- B.1 Règles de classe et certification
- B.2 Identification & Marquage
- B.3 Numéros de voile et identification des pays
- B.4 Inspection & Infractions
- B.5 Limitation des marquages

## **PART II – EXIGENCES ET LIMITATIONS**

### **Section C – Conditions pour courir**

- C.1 Pumping
- C.2 Divisions
- C.3 Equipage
- C.4 Membres
- C.5 Equipment Personnel
- C.6 Publicité
- C.7 Equipment portable

### **Section D – Règles d'équipement**

- D.1 Options d'équipement autorisées
- D.2 Modifications générales et entretien
- D.3 Coque, portique, ailes
- D.4 Appendices de coque (Foils)

D.5 Castaing de safran et barre

D.6 Gréement

D.7 Voile

D.8 Système de contrôle

## **ANNEXE**

A.1.1 Identification des voiles

A.1.2 Identification coque

A.2 Options d'équipement autorisées

## INTRODUCTION

---

Le WASZP a été créé comme un monotype à foil strict où la véritable valeur en course est l'équipage et non les bateaux ou l'équipement.

L'objectif fondamental de ces règles de classe est de s'assurer que ce concept est maintenu. Garder les modifications possibles au minimum garantit des courses équitables, et aussi aide à réduire le coût global pour les propriétaires et à réduire le temps passé à bricoler.

**Lorsqu'un propriétaire achète un WASZP, le bateau est instantanément compétitif sans avoir besoin de temps ou d'argent supplémentaires.**

Ces règles visent à maintenir cette valeur afin que les propriétaires puissent se concentrer sur le meilleur du WASZP - la navigation !

La popularité du WASZP a prouvé que le bateau et le concept fonctionnent. En conséquence, les propriétaires de WASZP font désormais partie d'unes des classes les plus actives au monde mais aussi des plus conviviale.

## REFLEXIONS DIVERSES & FAQ

---

Cette section fournit des explications concernant certains des changements de règles dans la classe. Cette page ne fait pas partie des règles officielles.

### **Pumping :**

Le pumping en position debout est désormais interdit. Le fait de se lever et de sauter sur les trampolines a entraîné de nombreuses casses. C'est aussi une technique compliquée qui n'est pas réalisable pour une grande partie de la flotte. Pour aider à maintenir le vol, jusqu'à trois coup de pumping avec la voile à la sortie d'un vire-vire ou d'un empannage en vol sont désormais autorisés. Remarque : ceci est limité uniquement au pumping de la voile .

### **Numéros de voile :**

(B.3) L'exigence de numéros de voile correctement dimensionnés, espacés et lisibles n'est pas négociable. De petites modifications ont été apportées dans cette édition. Remarque : les numéros de style numérique ne seront plus autorisés après le 1er janvier 2025.

### **Casques :**

(C.5) Le port du casque sera désormais obligatoire pendant les courses. Cependant, les NCA peuvent "renoncer" à l'obligation de

porter un casque pour les personnes de plus de 19 ans lorsque cela est spécifié dans l'Avis de Course ou les Instructions de Course. WASZP encourage fortement tous les navigateurs à porter un casque lorsqu'ils naviguent en WASZP.

### **Guide de gréement :**

Le point de départ pour tout gréement et configuration du bateau est le **Guide de gréement WASZP**. Les navigants ne peuvent s'écarter du guide de gréement que lorsque les règles permettent spécifiquement une modification. Cela a toujours été le cas. Nous avons maintenant officiellement fait référence au guide de gréement dans la section D et avons créé un nouvel **Addendum**, qui présente les modifications autorisées par rapport au guide de gréement principal, avec des illustrations (ce que beaucoup de gens ont demandé). Désormais, les modifications ne peuvent être effectuées que si elles sont autorisées par ces règles ou par l'Addendum.

### **Réglage des élastiques :**

(D.9.2) Après avoir examiné plusieurs solutions pour améliorer le système, nous avons autorisé l'utilisation d'un taquet flottant en ligne dans le système. Cette solution est moins compliquée que l'utilisation de nœuds, tout en maintenant un système simple et peu coûteux.

### **Sangles de rappel :**

WASZP a créé une nouvelle sangle de rappel rembourrée (en deux versions – avec ou sans grip en caoutchouc), ce qui rend obligatoire l'utilisation des sangles fournies par le fabricant pour les bateaux portant le numéro de voile 3472 ou plus récent. WASZP reconnaît que de nombreux marins ont déjà acheté des sangles non fournies, donc pour les bateaux portant le numéro de voile 3471 ou plus ancien, la règle permet l'utilisation des sangles "en matériau similaire".

### **Pumping :**

La règle du pumping est désormais bien établie et existe pour deux raisons : (1) permettre aux marins de décoller plus tôt, et (2) protéger le bateau contre les dommages causés par des efforts excessives exercées sur les poutres de l'aile. Des informations supplémentaires sur le pumping sont disponibles sur [racehub.waszp.com](http://racehub.waszp.com). Ce guide a été développé avec des juges de haut niveau pour offrir aux marins plus de clarté sur les actions autorisées, afin que le pumping reste dans l'esprit de la règle.

### **Logos WASZP :**

Les règles exigent que tous les logos WASZP présents sur le bateau lorsqu'il est livré à l'origine restent sur le bateau. Ceci pour plusieurs raisons :

- Pour distinguer clairement le WASZP des autres classes de foils.
- Pour maintenir une apparence cohérente dans la flotte.

- Pour préserver la valeur de la marque WASZP, qui est essentielle pour le succès de la classe à ce jour et pour l'avenir.

Les règles autorisent la suppression des logos dans des circonstances exceptionnelles (par exemple, pour permettre le branding d'un sponsor). La règle permet désormais de retirer soit le logo d'étrave, soit celui de la voile (mais pas les deux), à condition qu'il soit remplacé par un autre graphique (par exemple, un logo de sponsor ou le nom d'une équipe de voile). Il n'est plus nécessaire d'obtenir l'approbation écrite de WASZP.

### **Flexion de l'axe du palpeur :**

La position du palpeur dans l'eau affecte la ventilation des foils, en particulier dans l'eau froide. Étant donné que ce composant peut se plier accidentellement, nous avons décidé qu'il était préférable de permettre son changement délibéré.

---

## **FAQ**

Les règles sont des règles de classe fermée, où tout ce qui n'est pas spécifiquement autorisé par les règles est interdit. Cette section contient des exemples de modifications illégales qui ne sont pas explicitement mentionnées, mais qui, de par la nature des règles, ne sont pas permises. Nous les avons inclus ici pour rappeler l'importance de ces points.

### **Foils :**

- Il est interdit de coller ou de remplir la section verticale avec la section horizontale du foil arrière Mark2.
- Il est interdit de remplir ou de couvrir le trou pour le goupille à ressort sur la section verticale du foil arrière Mark2.
- La jonction entre le volet et la section principale des foils horizontaux ne doit pas être remplie.
- Le vide où la vis fixe le foil horizontal au foil vertical ne doit pas être comblé.
- Aucun essai de lissage de l'angle entre les sections verticales et horizontales des foils ne doit être fait.

### **Voile et gréement :**

- L'utilisation de ruban adhésif sur le mât pour améliorer la rotation des cams est interdite.
- Les lattes de voile ne doivent pas être modifiées en termes de rigidité par aucun moyen.
- Les cambers ne doivent pas être modifiés de quelque manière que ce soit et il est interdit de tenter de changer les caractéristiques de rotation.

- Pour protéger nos océans, l'application de lubrifiant (comme des sprays en silicone ou PTFE) sur le mât, la voile ou les cambers, qui pourrait se laver, est interdite.

**Système de commande du vol / palpeur :**

- La longueur, le matériau et le profil du palpeur ne doivent pas être modifiés.
- La pale du palpeur ne doit pas être retirée ni modifiée.

# PART I – ADMINISTRATION

## A. General

### A.1 DROITS DU FABRICANT

A.1.1 La classe WASZP utilise un voilier à foils conçu par Andrew McDougall. McDougall Créations Pty Ltd est le propriétaire et titulaire de la marque (TMH) du design.

A.1.2 Les coques, appendices de coque, gréements et voiles du WASZP ne doivent être fabriqués que par un fabricant agréé par McDougall Créations (appelé fabricants agréés [LM]).

A.1.3 Après avoir quitté le [LM], les coques, appendices de coque, gréements et voiles du WASZP ne peuvent être modifiés que dans la mesure permise par les présentes règles de classe.

### A.2 LANGUAGE

A.2.1 La langue officielle de la classe est l'**anglais** et en cas de litige sur la traduction, le texte anglais prévaudra.

A.2.2 Le mot « doit » est obligatoire et le mot « peut » est permissif.

### A.3 ABBREVIATIONS

A.3.1	
WS	World Sailing
IWCA	International WASZP Class Association
NCA	National Class Association
ERS	Equipment Rules of Sailing
RRS ou RCV	Racing Rules of Sailing
LM	Licensed Manufacturer
TMH	Trademark Holder
OA	Organising Authority

### A.4 AUTORITES

A.4.1 L'autorité internationale de la classe est l'IWCA

### A.5 ERS & RCV

A.5.1 Ces règles de classe doivent être lues en conjonction avec les ERS et les RCV.

A.5.2 Sauf lorsqu'il est utilisé dans les titres, lorsqu'un terme est imprimé en **gras**, la définition dans les ERS s'applique, et lorsqu'un terme est imprimé en *italique*, la définition dans les RRS s'applique.

### A.6 INTERPRETATIONS

En cas de doute sur l'interprétation d'une règle de classe, la question

sera soumise à l'IWCA pour clarification.

## **A.7 NUMERO DE COQUE & VOILES**

A.7.1 Les numéros de coque seront délivrés par LM.

A.7.2 Les numéros de coque seront attribués dans l'ordre consécutif à partir de 2000.

A.7.3 Les numéros de voile doivent être apposés sur la voile en course conformément à B.3.

## **B Admissibilité du bateau**

### **B.1 REGLES DE CLASSE ET CERTIFICATION**

B.1.1 Le bateau doit comporter des marques de certification valides aux emplacements fournis par le LM sur la coque, la voile et les deux sections du mât.

### **B.2 IDENTIFICATION ET MARQUAGES**

B.2.1 L'insigne WASZP doit être affiché sur la voile telle que fournie par le LM et conformément aux dimensions et aux exigences détaillées dans le schéma contenu dans l'Annexe.

B.2.2 Le panneau de couleur de division doit être affiché sur la voile tel que fourni par le LM et conformément aux dimensions et aux exigences détaillées dans le schéma contenu dans l'Annexe

B.2.3 La coque doit afficher les insignes et logos WASZP dans les positions fournies par le LM et conformément au schéma contenu dans l'Annexe.

B.2.4 La coque doit afficher un marquage d'équipement d'origine WASZP et un numéro de série apposés par le LM sur le tableau arrière.

B.2.5 La voile doit afficher le logo WASZP, incluant le panneau noir et les bordures jaunes, des deux côtés de la voile à l'emplacement fourni par le LM.

B.2.6 L'ensemble de logos WASZP sur la proue ou l'ensemble inférieur de logos WASZP sur la voile peut être retirée, à condition qu'elle soit remplacée par des autocollants d'une même taille qui procurent un avantage commercial au concurrent. Un espace vide est interdit. Le panneau noir et la bordure jaune de la voile ne doivent pas être supprimé. Pour plus de clarté, si un bateau remplace les logos de proue par d'autres autocollants, la voile doit rester telle que fournie par le LM ; et si un bateau remplace les logos de voile avec d'autres autocollants, les logos de proue doivent rester tels que fournis par le LM.

### **B.3 NUMERO DE VOILES ET LETTRES NATIONALES**

B.3.1 Le numéro de voile doit correspondre au numéro de coque, sauf

si B.3.2 ou B.3.3 s'appliquent.

B.3.2 Les navigateurs ayant terminé parmi les 10 premiers lors de la précédente édition du championnat du monde WASZP peuvent afficher leur position finale de cet événement comme numéro de voile à la place du numéro de coque.

B.3.3 Lors de la location d'un bateau, un navigateur peut utiliser un numéro de voile différent du numéro de coque si le numéro de voile provient d'un bateau que le navigateur possède et que ce bateau ne participe pas à l'événement.

B.3.4 Des drapeaux nationaux peuvent être utilisés à la place des lettres nationales sur le panneau entre la deuxième et la troisième latte.

B.3.5 Les drapeaux nationaux ou les lettres nationales sont obligatoires lors de tous les événements de Tier 1 et de Tier 2.

### **Specification of numbers & letters:**

B.3.6 Les numéros de voile et les lettres nationales doivent être dans une police sans sérif et clairement lisibles.

B.3.7 Les numéros de style "Digital 8" sont interdits..

B.3.8 Les numéros de voile doivent être positionnés entre la troisième et la quatrième latte à partir du haut, et les lettres nationales doivent être positionnées entre la deuxième et la troisième latte à partir du haut.

B.3.9 Sur les voiles transparentes :

(a) Les numéros et les lettres du côté tribord doivent être placés dans la moitié supérieure du panneau désigné, et ceux du côté bâbord doivent être placés dans la moitié inférieure du panneau désigné.

(b) Les numéros et les lettres doivent être d'une couleur sombre et contrastante par rapport au blanc.

B.3.10 Sur les voiles noires :

(a) Les numéros doivent être placés dans la moitié supérieure du panneau désigné, et les lettres doivent être placées dans la moitié inférieure du panneau désigné.

B.3.11 La taille et l'espacement des numéros et des lettres pour chaque taille de voile sont indiqués ci-dessous. Un jaugeur d'équipement peut accepter des écarts plus petits si la lisibilité n'est pas compromise :

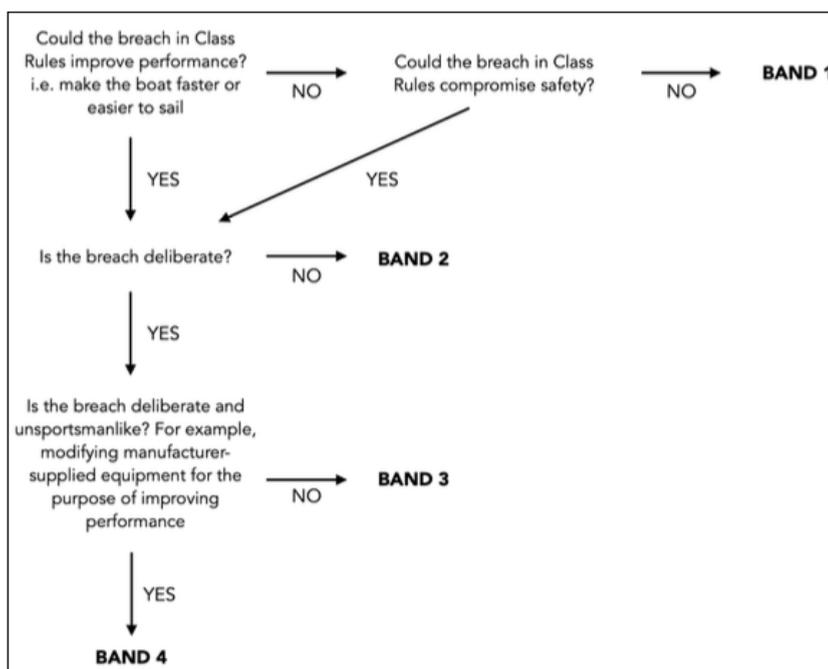
	5.8	6.9	7.5	8.2
Hauteur mini	230mm	230mm	250mm	250mm
Épaisseur min	30mm	30mm	45mm	45mm
Espacement mini • Entre caractere sur une	45mm			

meme ligne <ul style="list-style-type: none"> <li>• Depuis le bord avant du galon de chute.</li> <li>• Depuis le bord avant du film laminé.</li> <li>• Depuis une latte</li> </ul>				
Espacement minimal entre les caractères tribord et bâbord (voile transparente uniquement).	-	45mm	-	45mm

## B.4 INSPECTION LORS D'ÉVÈNEMENT

B.4.1 Le rôle des inspecteurs d'équipement lors d'un événement est de vérifier que l'équipement satisfait aux règles de classe et, le cas échéant, a été produit par un LM et n'a pas été modifié par la suite (autre que ce qui est autorisé dans ces règles) en utilisant n'importe quelle inspection méthodes qu'ils jugent appropriées, y compris la comparaison avec un échantillon de référence du type d'équipement présenté pour inspection.

B.4.2 Les infractions aux règles de la classe se répartissent en quatre catégories : Bandes 1-4. Les infractions sont classées en utilisant le test suivant :



B.4.3 Un jugeur d'équipement peut permettre une infraction sans en faire rapport au comité technique lorsque :

- (a) l'infraction relève de la Band 1, la modification améliore la fiabilité du bateau, et le jugeur d'équipement est certain que l'infraction n'améliore pas les performances ; ou

(b) la modification sert à réparer un dommage et le jugeur d'équipement est certain que les performances de la pièce modifiée seront inférieures à celles d'une pièce neuve équivalente fournie par le fabricant.

B.4.4 Lorsque B.4.3 n'est pas appliqué :

(a) Pour toutes les infractions avant la compétition, un jugeur d'équipement doit soit :

(i) exiger que l'infraction soit corrigée sans en faire rapport au comité technique ; ou

(ii) faire rapport de l'infraction au comité technique.

(b) Pour toutes les infractions pendant la compétition, un jugeur d'équipement doit soit :

(i) lorsqu'une pénalité standard est attribuée à une infraction (comme indiqué dans le guide de mesure WASZP), offrir au concurrent la possibilité de prendre la pénalité standard de manière volontaire et exiger que l'infraction soit corrigée sans en faire rapport au comité technique ; ou

(ii) faire rapport de l'infraction au comité technique.

(b) Les numéros et les lettres doivent être blancs.

## **B.5 LIMITATION DES MARQUAGES**

B.5.1 Tous les éléments de l'équipement d'un équipage qui sont soumis à un contrôle et qui nécessitent des marques de limitation d'épreuve doivent être ainsi marqués.

B.5.2 Certains équipements peuvent recevoir deux marques de limitation d'événement, une dans une position bien visible et une seconde dans une autre position.

B.5.3 Lorsqu'un événement utilise des marques de limitation d'événement, ces marques ne doivent pas être supprimées pendant l'événement. Les dommages ou la perte des marques de limitation d'événement doivent être signalés à l'AO dès que possible.

## PART II – EXIGENCE ET LIMITATIONS

### C. Conditions pour courir

#### C.1 PUMPING

C.1.1 RCV 42.3(C)(2) est modifié pour se lire:

(a) Pour initier le foil:

- (i) chaque voile peut être tirée un certain nombre de fois ; et/ou
- (ii) Les mouvements corporels répétitifs peuvent être utilisés à condition que l'équipage soit assis ou ait un minimum de trois points de contact avec les trampolines et/ou les sangles de pied, et que tous les points de contact soient à l'intérieur des surfaces intérieures des barres d'ailes.
- (iii) Ces actions ne doivent pas être utilisées pour obtenir un avantage autre que pour initier le vol.

(b) Pour consolider le vol immédiatement après avoir effectué un virement ou un empannage :

- (i) la voile peut être bordée jusqu'à 3 fois

*Pour consulter l'interprétation actuelle de la règle sur le pumping, [cliquez ici](#). Cette interprétation est susceptible de changer.*

#### C.2 DIVISION

C.2.1 Les tailles de voile seront désignées par un système de codage couleur comme suit :

- Panneau noir : 8.2m<sup>2</sup>
- Panneau blanc : 7.5m<sup>2</sup>
- Panneau rouge : 6.9m<sup>2</sup>
- Panneau Jaune : 5.8m<sup>2</sup>

C.2.2 La classe WASZP inclut les gréements de 8,2 m<sup>2</sup>, 7,5 m<sup>2</sup> et 6,9 m<sup>2</sup>. La classe WASZP\_X inclut le gréement de 5,8 m<sup>2</sup>. Les bateaux avec les gréements de 8,2 m<sup>2</sup> et 7,5 m<sup>2</sup> doivent utiliser les barres d'ailes standard. Les bateaux avec le gréement de 6,9 m<sup>2</sup> peuvent utiliser soit les barres d'ailes standard, soit les barres d'ailes courbées. Les bateaux de la classe WASZP\_X doivent utiliser les barres d'ailes courbées.

C.2.3 Toutes les configurations de C.2.2 peuvent courir dans la même flotte sous la même jauge.

#### C.3 EQUIPAGE

C.3.1 L'équipage est composé d'une personne.

C.3.2 Paramètres d'âge (tous les âges sont pris à la fin de l'année civile) :

- a) Il n'y a pas d'âge minimum pour la classe WASZP\_X ou le gréement 6.9m<sup>2</sup>.

b) Les concurrents de la classe WASZP\_X doivent avoir moins de 16 ans à la fin de l'année.

c) Pour les épreuves Tiers 1 et 2, l'âge minimum des concurrents utilisant le gréement 8.2 est de 15 ans à la fin de l'année.

C.3.3 Divisions d'âge : Les divisions d'âge sont les suivantes. L'âge est défini par l'âge du concurrent à la fin de l'année civile. Des divisions alternatives peuvent être stipulées dans le NOR (Avis de Course) et les SI (Instructions de Course) lors des événements individuels.

a) U14 (WASZP\_X seulement)

b) U16

c) Junior (U19)

d) Youth (U21)

e) Core(21->29)

d) Master (30->49)

e) Super Master (50+)

## C.4 MEMBRES

C.4.1 Pour être éligible aux événements de niveau 1 et 2, un navigateur doit être membre de WICA.

C.4.2 Les NCAs (Associations Nationales de Classe) peuvent exiger l'adhésion à l'NCA pour les événements de niveau 3 et 4. Cependant, lorsqu'un concurrent n'est pas résident dans le pays de l'événement, il lui suffit d'être membre de son NCA d'origine.

## C.5 EQUIPEMENT PERSONNEL

C.5.1 À tout moment à flot, chaque équipage doit porter un vêtement de flottaison individuel conforme à la norme minimale ISO 12402-5 (CE 50 Newtons), ou USCG Type III, ou AUS PFD 1 ou une norme équivalente.

C.5.2 Un casque d'une norme minimale de CE EN 1385, correctement attaché, est obligatoire pendant la course, sauf si C.5.3 s'applique.

C.5.3 Uniquement pour les événements de niveau 4, une NCA peut permettre aux concurrents âgés de 19 ans ou plus de participer à la course sans casque en indiquant dans la section des règles du NOR ou des SI : « Conformément à la règle de classe C.5.3, la règle de classe C.5.2 – casques obligatoires – s'applique uniquement aux jeunes marins lors de cet événement. »

*Le port du casque est fortement encouragé en tout temps à flot*

## C.6 PUBLICITE

C.6.1 La publicité ne doit pas être appliquée à la voile ou à la coque

lorsque cela est restreint par les clauses B.2.

- C.6.2 La publicité est autorisée sur la voile, sur le panneau situé entre la troisième et la quatrième latte, à condition qu'aucune partie de la publicité ne soit à moins de 100 mm d'un numéro de voile.
- C.6.3 L'OA peut exiger des concurrents qu'ils affichent de la publicité dans les zones « Parrainage de l'événement » (sur la coque et/ou la voile). Il est conseillé de garder cette zone libre à cet effet. L'OA peut exiger des concurrents qu'ils retirent des autocollants dans ces zones pour faire place aux autocollants de l'événement.
- C.6.4 L'OA, sous réserve de l'approbation de l'IWCA, peut exiger que les concurrents portent des dossards d'épreuve pendant la course.
- C.6.5 Hormis les limitations de cette clause C.6, la publicité est par ailleurs illimitée.

## C.7 EQUIPEMENTS PORTABLES

C.7.1 L'équipement suivant est autorisé pendant la course :

(a) Les dispositifs à piles, simples ou multifonctions (y compris basés sur le GPS) et leurs supports, amovibles pour la pesée, sont autorisés. Les dispositifs électroniques ne doivent pas recevoir d'informations, à l'exception des signaux GPS, en provenance de l'extérieur du bateau. Les dispositifs électroniques fixés au bateau ne peuvent être fixés qu'à l'emplacement conçu pour le support GPS fourni par le fabricant. Des trous peuvent être percés dans les supports fournis par le fabricant pour permettre la fixation des dispositifs.

(b) Les indicateurs de vent non électroniques sont autorisés et peuvent être fixés comme souhaité, amovibles pour la pesée. Les indicateurs de vent électroniques sont interdits.

(c) Pièces de rechange et outils, amovibles pour le pesage.

(d) Appareil photo/caméra d'enregistrement vidéo et accessoires, amovibles pour le pesage. Aucune partie d'une caméra ou d'un support ne doit s'étendre vers l'avant de la proue ou de l'extérieur du cadre d'ailerons extérieurs lorsque le bateau est en position verticale (à l'exclusion des caméras fixées à l'équipage telles que les caméras frontales et les caméras thoraciques). Aucune partie d'une caméra ou d'un support ne doit s'étendre à plus de 200 mm à l'arrière du bord de fuite du safran. Aux fins des règles, les caméras et les supports qui s'étendent à l'arrière du gouvernail dans la tolérance de 200 mm doivent être considérés comme un équipement dans sa « position normale » lors de l'interprétation de la Définition RRS de route libre derrière et route libre devant ; Chevauchement et doit être considéré comme faisant partie du bateau lors de l'interprétation de la RCV 10.

## D. REGLES D'EQUIPEMENT

Les Règles d'Équipement de Voile 2025-2028 peuvent être consultées sur ce [liens](#)

D.1 Les options de gréement autorisées sont présentées dans les images de l'Annexe A2. Les bateaux doivent être grés conformément à ces images ou modifiés comme autorisé dans cette section.

### D.2 MODIFICATIONS, ENTRETIEN ET REPARATIONS

Règle D.2 s'applique à toutes les parties du bateau, sauf dérogation ailleurs dans ces règles.

#### D.2.1 LIMITATIONS

(a) Le revêtement, le ponçage, le garnissage, le polissage ou la lubrification de toute surface du bateau sont interdits, sauf si cela est spécifiquement autorisé par ces règles.

(b) Toute fixation autre que celles mentionnées dans D.2.3 (a), (b), (c), (d) et (e) ne peut être remplacée que par le même modèle ou un modèle de remplacement équivalent. Lorsqu'une fixation est une pièce fournie par le fabricant, le remplacement doit être une pièce équivalente fournie par le fabricant. Les fixations de remplacement doivent être installées à la même position que la fixation d'origine, ou aussi près que possible d'un point de vue structurel.

#### D.2.2 REPARATION

(a) Les **réparations** sont autorisées.

#### D.2.3 MODIFICATIONS

a) Tout taquet, y compris le guide intégré, peut être remplacée par un taquet de tout matériau, de taille, poids et design substantiellement identiques.

b) Toute poulie peut être remplacé par une poulie de poids et de diamètre similaires ou supérieurs. Le palan doit avoir le même nombre de poulies, sauf si une exception spécifique est autorisée.

c) Toute fixation de poulies peut être remplacée. Les fixations des poulies doivent être de taille, poids et design substantiellement identiques.

d) Les ecoutes et les bouts peuvent être remplacées sans aucune restriction concernant la longueur et ma diminution, à condition que la pièce ne soit pas en câble et qu'aucune nouvelle fonction ne soit ajoutée.

e) Les fixations peuvent être remplacées ou ajoutées :

i. si le remplacement n'est pas plus léger que la fixation fournie

- ii. si la fonction de la fixation ou de la pièce qu'elle fixe n'est pas modifiée ; et
  - iii. lorsqu'il est nécessaire de faciliter une réparation, la fixation ou la pièce qu'elle fixe peut être modifiée pour accueillir des fixations légèrement plus grandes.
- f) Un polish non abrasif peut être appliqué en couche fine sur toute surface, à l'exception des foils. Aucune tentative ne doit être faite pour modifier la forme de la surface avec le polish.
- g) Des repères de réglage peuvent être ajoutés.
- h) Lorsque des pièces sont conçues pour s'assembler et qu'au moins une des pièces est déformée, les surfaces de contact peuvent être modifiées pour les faire fonctionner comme prévu, à condition que cela ne donne pas, et ne soit pas destiné à donner, un avantage sur, ou modifier la fonction, de la pièce standard.

#### D.2.4 UTILISATION

- (a) L'utilisation scotch adhésif flexible, d'anneaux de friction en plastique ou en acier inoxydable, de velcro, de bout ou de sandow, de manilles et de boules est libre, sauf que ce matériau ne doit pas être utilisé pour :
- (i) Créer un équipement ;
  - (ii) Étendre une fonctions ; ou
  - (iii) Améliorer l'efficacité aérodynamique ou hydrodynamique d'un équipement autorisé.
- (b) Les poignées de tout style sur les bouts sont autorisées.
- c) La lubrification est autorisée sur tout palan ou taquet.

#### D.2.5 REMPLACEMENTS

- (a) Une seule coque, un seul mât, une seule voile et un seul jeu de foils doivent être utilisés pendant un événement, sauf en cas de perte ou de dommage irréparable :
- (i) Le remplacement de ces éléments est soumis à l'approbation du comité de course. L'approbation doit être demandée avant la fin du délai de protestation le premier jour où le remplacement est utilisé.
  - (ii) Lorsque la pièce de remplacement comporte un marquage de limitation d'événement, le concurrent doit en informer le jugeur d'équipement dès la première occasion raisonnable.
  - (iii) Lorsqu'une coque endommagée est remplacée rapidement pour permettre à un concurrent de revenir sur l'eau, les foils de la coque de remplacement peuvent être utilisés, mais la voile et le mât d'origine doivent être utilisés.
- (b) Le remplacement des éléments volumineux pendant un événement (coque, mât, voile, bôme, foils, portique, cadre d'aile, castaing et ensemble de barre) ne doit être effectué que :

- (i) sur le site de l'événement ou dans les endroits désignés dans les instructions de course ; ou
- (ii) provenant de stock disponible pour tous les concurrents, détenu sur des embarcations contrôlées par l'Autorité Organisatrice (OA).

### **D.3 COQUE, PORTIQUE ET PLATEFORME**

#### **D.3.1 LIMITATIONS**

- a) Lors de l'utilisation des barres d'ailer courbées, les blocs de support des ailes avant doivent être de version haute et les blocs de support des ailes arrière doivent être de version basse. La barre d'aile avant doit être courbée vers le bas et la barre d'aile arrière doit être courbée vers le haut.
- b) Pour les bateaux avec le numéro de voile 3471 ou plus ancien, les sangles doivent être fournies par le fabricant ou avoir une fonction et un matériau similaires (polyester pour la sangle supportant la charge) à ceux fournis par le fabricant. Les matériaux à haut module tels que Dyneema, Spectra, Kevlar et le carbone sont interdits. Pour tous les bateaux avec le numéro de voile 3472 ou plus récent, les sangles fournies par le fabricant doivent être utilisées.

#### **D.3.2 MODIFICATIONS**

- a) Sous réserve de la règle D.2.5(b), tous les composants du portique et de l'assemblage d'ailer ainsi que les fixations à la coque fournies par le fabricant peuvent être modifiés à tout moment pendant un événement.
- b) La coque peut être entièrement enveloppée de vinyle, à condition que tous les marquages WASZP mentionnés en B.2 soient réappliqués dans la même taille et position, et qu'ils soient tout aussi visibles que les originaux.
- c) Des bouts peuvent être ajoutées pour positionner statiquement les sangles de pied vers l'intérieur ou l'extérieur.
- d) Un entretoise peut être positionnée sous l'extrémité arrière des sangles.
- e) Des trous peuvent être percés dans les trampolines pour permettre aux sangles de pied d'être fixées à une position différente le long des poutres d'aile.
- f) Les blocs de support des ailes peuvent être modifiés pour permettre un montage facile. La modification ne doit pas maintenir les ailes plus haut que les blocs non modifiés.
- g) Les extrémités avant et arrière des barres d'aile extérieures peuvent être enroulées avec n'importe quel matériau pour le renforcement, dans un rayon de 30 mm des extrémités.
- h) Des trous peuvent être percés dans les goupilles des ailes pour permettre l'ajout d'anneau fendu ou d'une autre méthode pour

sécuriser les goupilles.

### D.3.3 OPTIONAL

- a) Lors de l'utilisation des poutres d'aile standard, l'une ou l'autre version des blocs de support des ailes fournis par le fabricant peut être utilisée et peut être changée à tout moment pendant un événement.

## D.4 APPENDICES DE COQUE (FOILS)

### D.4.1 DEFINITIONS

- (a) Le foil arrière Mark1 fait référence à l'assemblage du safran d'origine. Le foil arrière Mark2 fait référence à l'assemblage du safran introduit en 2025.

### D.4.2 MODIFICATIONS

- (a) **Coller** la section verticale à la section horizontale du foil avant et du foil arrière Mark1 est autorisé.
- (b) **Coller** le bulbe à la section horizontale du foil arrière Mark2 est autorisé.
- (c) **Enduire, poncer, lisser, polisher** ou **lubrifier** toute surface d'un foil est interdit, sauf dans les cas suivants :
  - i. Les extrémités des foils peuvent être poncées dans un rayon de 5 mm des bords d'attaque et de fuite pour enlever les bavures de moulage ou lisser les dommages. Le ponçage ne doit pas modifier le profil d'origine dans l'intention ou avec l'effet d'améliorer les performances.
  - ii. **Lubrifier** l'articulation entre l'horizontale avant et le flap est autorisé.
- (d) Les réparations sur une section en aluminium d'un foil peuvent être effectuées uniquement si la zone remplie est inférieure à 10 centimètres carrés.
- (e) Tout écart allant jusqu'à 2 mm entre l'extrémité en plastique du foil et l'extrusion en alliage peut être comblé.
- (f) Les écarts allant jusqu'à 2 mm entre la section verticale et la section horizontale du foil avant et du foil arrière Mark1 peuvent être comblés.
- (g) Le pushrod du foil vertical avant peut être raccourcie.
- (h) Pour améliorer l'ajustement dans le boîtier principal du foil, du ruban adhésif peut être appliqué sur la section verticale du foil avant.

### D.4.3 UTILISATIONS

- (a) Le foil arrière Mark1 ou Mark2 peut être utilisé en compétition. Cela peut être modifié par les instructions de course.
- (b) Seule la section horizontale actuelle du foil avant peut être utilisée (longueur en alliage : 820 mm).

## **D.5 CASTAING DE SAFRAN ET BARRE FRANCHE**

### **D.5.1 LIMITATIONS**

Lors de l'utilisation du foil arrière Mark2, le joint du castaing fourni par le fabricant doit être utilisé.

### **D.5.2 MODIFICATIONS**

- a) Lors de l'utilisation du foil arrière Mark1, le castaing peut être ajuster avec n'importe quel matériau.
- b) Un matériau de calage peut être ajouté à la barre pour la rendre bien ajustée dans le castaing.
- c) Le stick et l'articulation flexible du stick peuvent être raccourcies.
- d) La bout de remonter du safran et l'élastique peuvent être retirés. Le taquet et la poulie doivent rester en place.

## **D.6 GREEMENT**

### **D.6.1 MODIFICATIONS**

- (a) Le loop d'attache de bôme sur le mât peut être remplacé :
  - (i) par n'importe quelle bout de n'importe quelle longueur
  - (ii) être fixé à n'importe quelle hauteur dans la limite de la zone découpée dans la voile ;
  - (iii) se composent de plusieurs bout attachées au mât ; et
  - (iv) être sécurisé en position par du scotch
- (b) Le wishbone et le crochet avant du wishbone la flèche peuvent être utilisés dans les deux sens.
- (c) Les poulies doubles sur le point d'écoute de la voile et sur le wishbone peuvent être remplacées par des poulies triples.
- (e) Les bouts, les élastiques et les anneaux à friction peuvent être ajoutés sur la zone extérieure de l'aile avant pour maintenir la ligne de contrôle de la bordure dans une position plus pratique pour les réglages.

### **D.6.2 UTILISATION**

- (a) Le wishbone peut être étendue à n'importe quelle longueur dans sa plage fournie.
- (b) La longueur des brides d'écoute de grand-voile est illimitée. La bride arrière est facultative.

## **D.7 VOILE**

### **D.7.1 LIMITATIONS**

- (a) À l'exception des réparations ou des modifications autorisées par

- ces règles, les voiles ne doivent pas être modifiées.
- (b) Les lattes et les cambers doivent être utilisés dans les positions fournies par le fabricant.
  - (c) Les lattes de voile doivent être insérées dans la voile avec l'extrémité effilée vers l'avant.

#### D.7.2 MODIFICATIONS

- a) Les voiles peuvent être renforcées pour correspondre au dernier modèle de voile produites par le fabricant. Ces modifications ne doivent pas affecter la forme et les performances de la voile.
- b) L'extrémité avant de la poche de voile au pied de la voile peut être découpée, à condition qu'aucun matériau ne soit enlevé derrière une marque située à 100 mm du bord arrière de la jupe en néoprène.

#### D.7.3 UTILISATION

- a) Les penons sur la voile sont autorisés en nombre et en position libre.
- b) L'utilisation des spacers de camber est illimitée.

### D.8 SYSTEME DE CONTROLE

#### D.8.1 LIMITATIONS

- a) Le système d'élastique utilisé pour le palpeur doit se composer au maximum d'élastiques, de bouts, d'une poulie, d'un anneau à friction et d'un taquet flottant en ligne. Les poulies et anneau à friction doivent être situés à moins de 50 mm de l'axe central de la coque. Aucune partie du système ne peut être fixée à l'extérieur des sangles de rappel.

#### D.8.2 MODIFICATIONS

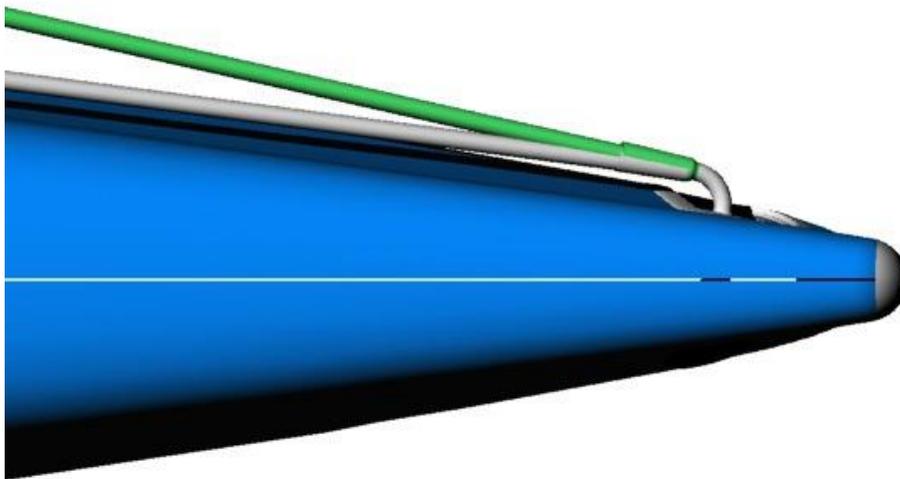
- a. Les pushrod et pullrod peuvent être raccourcies.
- b. Le Pushrod peut être tordu pour améliorer l'alignement.
- c. Le reversing lever peut être plié pour permettre un meilleur alignement.
- d. Le diamètre du boulon de l'axe du reversing lever peut être passé à 6mm.
- e. Un élastique et/ou un bout avec un point de fixation sur la coque à maximum 500 mm à l'arrière de l'étrave peut être ajouté au palpeur pour limiter son mouvement vers l'avant. Il ne doit pas être configuré de manière à permettre un réglage par le marin à partir d'un point plus en arrière que le point de fixation. Le point de fixation sur la coque doit être un lien de fonction similaire à celui fourni par le LM.
- f. L'axe du palpeur peut être plié pour modifier la distance du palpeur par rapport au côté du bateau, mais pas pour modifier l'angle de la vis d'engrenage par rapport palpeur en vue latérale
- g. Il est permis de lubrifier toute partie du système du palpeur et de hauteur de navigation entre le palpeur et le reversing lever du foil

avant.

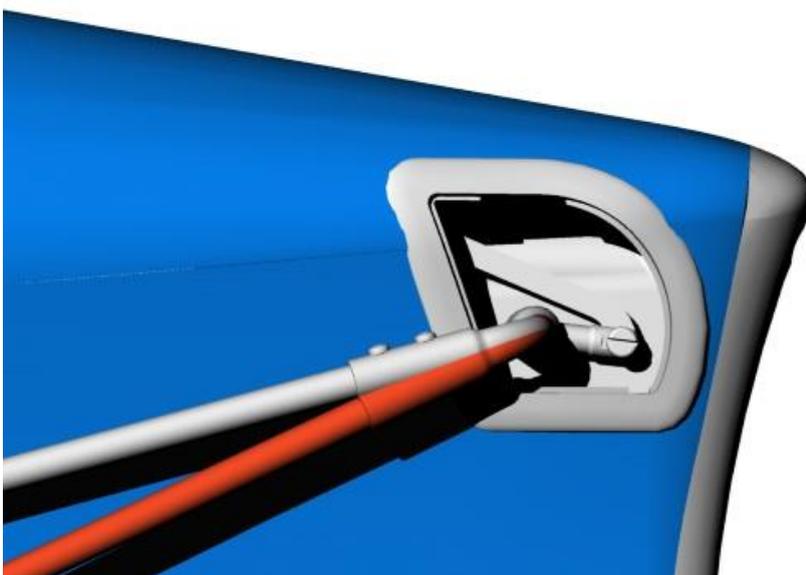
### D.8.3 UTILISATION

- (a) Le RHA peut être de n'importe quel modèle fourni par le LM.

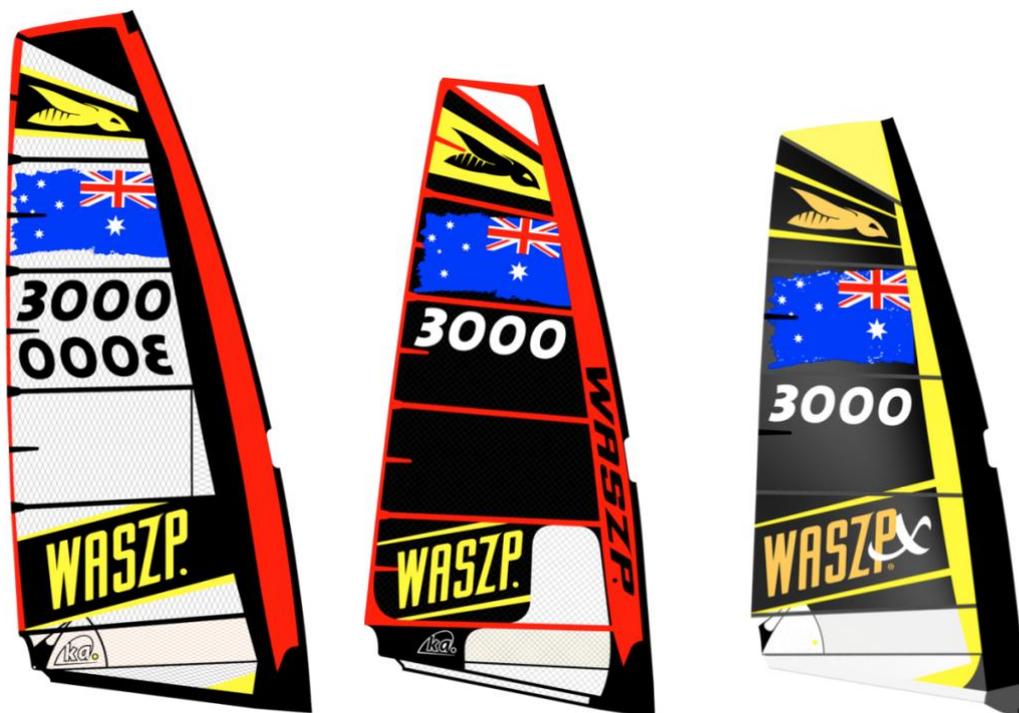
Modification autorisée en D.8.2(f):



Modification interdite en D.8.2(f):



## Annexe – A.1.1



VOILE 8.2

VOILE 7.5

VOILE 5.8

## Annexe – A.1.2



## Annexe – A.2

Options de gréement autorisées

Les images des options de gréement autorisées sont en cours de préparation.

Lorsque aucune image n'est présente dans cette section, la règle D.1 s'applique à la configuration décrite dans le guide de gréement et les modifications décrites dans l'addenda du guide de gréement.

**Version: 15**

**Date effective: 01/03/2025**

**Date de publication: 20/01/2025**

**Dernière publication: r14.2**



## International WASZP Class Association

### WASZP Rule 42 Guidance and Interpretation

The class rule amendments to RRS 42 aim to allow early foiling in the WASZP class. It is important that the rule is controlled to protect the boats, keep the racing fair, and keep the class accessible to sailors of all ages and abilities.

This guidance should be read in context with all parts of RRS 42 and the World Sailing [‘Interpretations of Rule 42, Propulsion’](#).

Sailors can view a basic pumping video tutorial [here](#).

#### The rule

Note: This rule changes RRS 42.3(C)(2). All other elements of RRS 42 still apply.

C.1.1 RRS 42.3(C)(2) is amended to read:

- (a) to initiate foiling:
  - (i) the sail may be pulled in any number of times; and/or
  - (ii) repetitive body movements may be used providing the crew is fully positioned within the wing frame and is seated or has a minimum of three points of contact with the wing tramps and/or foot straps.
  - (iii) these actions shall not be used to gain advantage other than to initiate foiling.
- (b) to consolidate foiling immediately after completing a tack or gybe:
  - (i) the sail may be pulled in up to three times.

**Note: Pumping when standing is now prohibited. Up to 3 sail pumps on the exit of a foiling tack or gybe is now permitted. See below for further details.**

## Interpretation

In this section:

- **Yellow light** area is a phrase used when it is not clear that the action is prohibited. It is unlikely that a boat in the yellow light area would be penalized, but it is possible. If the action is repeated, the likelihood of a penalty will rapidly increase.
- **Red light** area means the action is prohibited and the boat should be penalised.

### When can I pump?

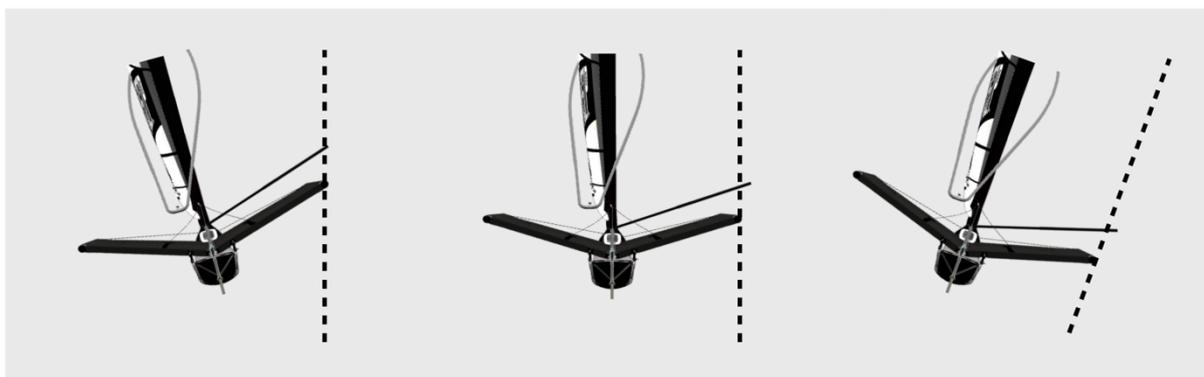
You can pump at any time to **initiate** foiling providing foiling is possible. If you pump when foiling is clearly not possible, you go directly to the '**red light**' area. If you pump when you are already foiling, you go directly to the '**red light**' area, except as permitted in class rule C.1.1(b).

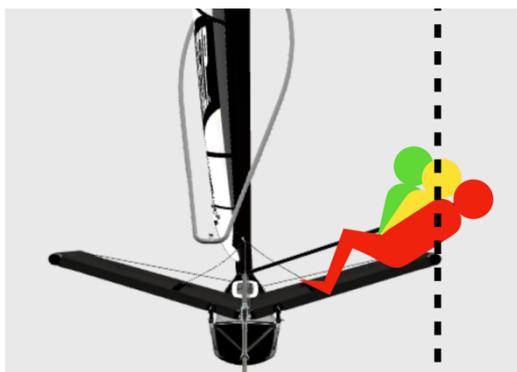
### What counts as 'within the wingframe'?

This part of the rule exists because pumping outside of the wingframe can bend or break the wingbars.

Within the wing frame means that no part of your body (excluding a hand on the wingbar to stabilise) can cross an imaginary line parallel to the lower mast from the outer most point of the wingframe. If the boat heels to windward, the imaginary line heels with it. If the boat heels to leeward, the imaginary line is directly vertical – see image below. *Note: if the boat is heeled to leeward, it is very unlikely to foil.*

If you are seated on or outside of the wingbar and you pump, you go directly to the '**red light**' area. If you are seated inside the wingbar and your shoulders extend beyond the wingframe, you enter the '**yellow light**' area. Repeated body pumping outside the wingframe is in the '**red light**' area.





### What is foiling?

Foiling is when the entire hull is clear of the water. If part of the hull is touching the water, you are not foiling.

### What if foiling is not possible?

You must not pump.

For example, if there is 5 knots of wind (so foiling is impossible) and you pump, you go directly to the 'red light' area; or, if you are sheeted in hard on a close-hauled course and pump without bearing away at all, you go directly to the 'red light' area.

Foiling may be possible for some boats but not for others. This can be caused, for example, by local gusts. Also, lighter crews may be able to foil when heavier crews cannot.

### How long do I have to initiate foiling?

From the first pump, you have 5 seconds to foil. If you are not foiling after 5 seconds, you must stop or you go directly to the 'red light' area. If after 5 seconds, your hull is just clearing the water, you are allowed an extra 2 seconds to get the boat to full height. Once the boat is at full height, regardless of time, you must stop pumping.

### What happens if I pump but do not initiate foiling and gain a tactical advantage?

You have broken class rule C.1.1(a)(iii). Examples of this include: if your pumping gains or breaks an overlap before entering the zone; pumping off the start line to get bow-forward of your competitors; pumping just before the finishing line to gain (or not lose) a position. In these instances, you go directly to the 'red light' area.

### If I pump but do not initiate foiling and do not gain a tactical advantage, can I try again?

If you pump but do not initiate foiling, you enter the 'yellow light' area. Try and fail again and you go to the 'red light' area. Repeated failed attempts are prohibited.



Something significant should change before making another attempt – for example, a significant change of course or change in wind.

### Can I pump standing up?

No. Standing up pumping is now prohibited. If you stand up and pump with the body, you go directly to the 'red light' area.

### Can I pump on the exit of a foiling tack or gybe?

Yes – but pumping is restricted to sail pumping only (not body pumping). You may pump the sail up to three times on the exit of a tack or gybe, even if you are foiling. The sail pumps must be immediately after the tack or gybe as an extension of the manoeuvre.

## Comments from the judges

1. It is very easy to see if you are inside the wing frame from almost any angle!

From behind, it is obvious. From the windward side, if you are sitting on or outside the wingbar, the straight line of the wingbar is interrupted as in the picture below. You can also get a similar appreciation of this from the leeward side.



2. Do not body pump on the exits of gybes until the hull touches the water

If you slow down in the gybe and feel you are going to drop off the foils, you may pump the sail up to three times but you cannot body pump until a part of your hull touches the water. Body pumping on the exit of the gybe can be very obvious.



3. Sheet pumping is only permitted on the exits of tacks and gybes and to initiate foiling – it is not permitted whilst foiling other than on the exits of a manoeuvre.

We know that the WASZP requires a large amount of aggressive mainsheet trimming to keep the boat stable when foiling. Our approach on sheet pumping is to penalise a sailor when we are certain that the sailor is pumping the sheet to propel the boat. This happens most often in marginal conditions and as people slow down on the foils and attempt to pump the sail to keep flying, which is prohibited.

4. The other elements of RRS 42 are still relevant to a WASZP

In low-riding conditions, rocking is common. We understand that the WASZP is difficult to keep stable in low-riding mode, especially downwind. However, it is still possible to gain an unfair advantage from rocking. If we see a boat rocking, she will be penalised. Sailors should also note that heeling the WASZP in low-riding mode induces very little turn in comparison to conventional boats. In many cases sailors heel the boat to turn, but the boat is heeled and flattened with no course change, which is a penalty. Sailors should be sure they are changing course before flattening off heel when turning with this technique.

Although much less prevalent than in conventional classes, sculling is still relevant to the WASZP and a sailor would be penalised if they scull and are not protected by the exceptions given in R42.