



Les nouvelles règles ont été diffusées pour pouvoir être mises en application au 1er Avril. L'esprit des règles a changé sur un certain nombre de points ; des difficultés apparaissent, d'autres apparaîtront. La Commission Centrale d'Arbitrage est à la disposition de tous les arbitres, mais aussi des secteurs et des coureurs pour aider à résoudre ces difficultés ; lorsque cela sera nécessaire, elle transmettra au Jury d'appel les cas méritant une interprétation officielle, puis assurera la diffusion des décisions.

Les instructions de course type définitives ont été diffusées aux Commissions Régionales d'Arbitrage. Elles sont disponibles sur demande sur support papier et sur disquette et sont accessibles sur Internet (<http://www.ffv.fr>).

Je rappelle que les instructions de course type qui ont été longuement élaborées par la C.C.A. , en concertation avec les supports d'activité, sont, selon une décision du Comité Directeur de la F.F.V. , obligatoires jusqu'au niveau national.

La nouvelle C.C.A. vient de se réunir en plénière et a eu l'honneur de recevoir le Président de la F.F.V.

Elle est composée : d'un bureau permanent, de chargés de Missions Techniques, de chargés de Missions Fonctionnelles (correspondants des différentes pratiques sportives), de quatre sous-commissions : Règles, Gestion du Corps Arbitral, Formation des Arbitres, Jauge. Selon la volonté du bureau Fédéral, cette dernière commission fera l'objet d'un développement important dans un proche avenir.

Les C.R.A. seront associées aux travaux de la C.C.A. et leurs Présidents seront conviés à une réunion plénière annuelle.

Par ailleurs, la C.C.A. entend tout mettre en œuvre pour assurer une bonne liaison et une parfaite complémentarité avec le Jury d'appel pour le bien des courses et des coureurs et de l'image de notre corps arbitral, tant dans l'hexagone qu'à l'étranger.

**Christian PEYRAS**  
Président de la C.C.A.

## LE MOT DU PRESIDENT

Mesdames et Messieurs les arbitres,

En ce début de mandat je tiens à vous faire part de mon opinion sur la place que doit tenir l'arbitrage et les arbitres au sein de notre Fédération. Tout d'abord l'arbitrage, les règles et les instructions de courses ainsi que leur interprétation sont au cœur de la mission sportive de la Fédération. Ce rôle majeur m'a amené à proposer que la C.C.A. et la réglementation ne soient plus considérées comme un "service et une compétence" mais soient rattachées au Bureau de la Fédération, de même que le Jury d'Appel est rattaché au Président.

Les arbitres, juges, comités de course, et jaugeurs sont ainsi investis de l'une des missions essentielles de l'organisation de la voile en France.

Mais il me semble que du fait de leur présence massive et répétée dans nos clubs, ils peuvent, s'ils le souhaitent, jouer un autre rôle complémentaire d'information de nos instances dirigeantes sur la perception des activités fédérales par le "terrain".

Evident me direz-vous ! C'est vrai, il y a deux façon de percevoir l'évidence la regarder en silence ou la constater officiellement, j'ai choisi la seconde.

Bon courage à tous. Portez haut les couleurs de la maison, et soyez assurés de mon soutien dans votre action.

**Jean-Pierre CHAMPION**  
Président de la F.F.V.

## RECOMMANDATIONS AUX ARBITRES

Les Règles ont changé. Certes, tout le monde le sait. La sous-commission des Règles a cependant formulé quelques recommandations, que vous trouverez ci-dessous. Rien de bien extraordinaire dans ce texte, mais, comme dit l'autre, "ça va mieux en le disant..." D'autre part, cela nous permettra à tous d'avoir les mêmes pratiques, et donc d'uniformiser nos actions ; ce qui devrait permettre aux concurrents de se poser moins de questions.

### ABREGEZ ....

Les programmes de classement font maintenant apparaître les nouvelles abréviations prévues à l'article A3 des Règles de Course pour Voiliers. Ainsi :

- OCS (On the Course Side) remplace le PMS.
- RDG (ReDress Given) remplace YMP.
- ZPG (Z flag Penalty Given) marquera l'attribution d'un pourcentage supplémentaire

(20%, ou un multiple de 20%) suite à une infraction à la règle 30.2.

- Enfin, BFR (Black Flag Rule) est une initiative purement française, pour distinguer une disqualification (DSQ) classique suite à une décision du Jury, d'une disqualification décidée par le Comité de Course en raison d'une infraction à la règle 30.3.

### PRET ? PARTEZ ....

Un groupe de travail de l'ISAF a, depuis la parution des Règles de Course à la Voile, sensiblement modifié le système de départ recommandé dans l'annexe N, en le baptisant d'ailleurs système 3, comme une sorte de prolongement de l'article 26. A l'occasion de la Semaine Olympique Française de Hyères, ce nouveau système a été expérimenté avec succès et a recueilli une opinion favorable tant des Comités de Course que des concurrents.

La Commission Centrale d'Arbitrage a donc décidé de modifier les Instructions de Course type dans ce sens. Le principe est de diminuer le nombre de drisses utilisées en limitant les pavillons.

Le pavillon de classe est envoyé à 6' du départ et constitue le signal d'avertissement (anciennement signal d'attention). Le signal préparatoire est envoyé une minute plus tard, et le Comité de Course a le choix entre 4 pavillons: soit le P, soit le I, soit le Z (Suite en page 2)

# LES CINQ DERNIERES MINUTES ... (Système ... D)

Temps	Pavillons	Signal	Ce qui est "permis"	... Ce qui est interdit et Rôle du Comité de Course	Décision Comité	Réparation ou Sanction classement
1er Cas (P)	6'	Pan !				
	5'	Pan !				
	1'	Tuuut !	Revenir du côté pré-départ <u>sans</u> application de 30.1 (sans contourner l'une des extrémités)			Individuel : "Revenir" pour prendre le départ dans les 4 minutes ou "OCS".
	0'	Pan !		Partie du bateau ou de l'équipage <u>identifié</u> "au dessus" Bateaux non identifiés, "au dessus", décision du CC		Général : attention à la procédure suivante
2ème Cas (I)	6'	Pan !				
	5'	Pan !				
	1'	Tuuut !	Revenir du côté pré-départ <u>avec</u> application de 30.1 (en contournant l'une des extrémités)	Etre "au dessus" de la ligne et ne pas retourner avant le signal de départ Revenir du côté pré-départ sans contourner l'une des extrémités de la ligne de départ		Individuel : "Revenir" pour prendre le départ dans les 4 minutes ou "OCS".
	0'	Pan !		Partie du bateau ou de l'équipage <u>identifié</u> "au dessus" Bateaux non identifiés, "au dessus", décision du CC	iX 1er Sub	Général : attention à la procédure suivante
3ème Cas (Z)	6'	Pan !				
	5'	Pan !				
	1'	Tuuut !	Revenir du côté pré-départ <u>avec</u> application de 30.1	Etre "au dessus" de la ligne et ne pas retourner avant le signal de départ Revenir du côté pré-départ sans contourner l'une des extrémités de la ligne de départ	iX iX	Individuel : "Revenir" pour prendre le départ dans les 4 minutes ou "OCS".
	0'	Pan !		1er Cas : Partie du bateau ou de l'équipage "au dessus" (30.1 et 30.2) 2ème Cas : <u>Rappel Général</u> décidé par le CC <b>Attention</b> : Conséquences importantes !!! N'oublions pas l'Aperçu ou la R. 27.3 ...!!!	iX 1er Sub	Sanction sur tous les bateaux identifiés en infraction depuis le signal 1'. Ils sont ZPG. Après le 1er Sub, attention à la procédure suivante.
4ème Cas	5'	Pan !				
	1'	Tuuut !		Tout bateau au dessus (dans le triangle ...)		DSQ R. 30.3 (BSQ)
	0'	Pan !		En cas de rappel général		Affichage des bateaux DSQ
<b>Sans oublier .... Après un 1er Sub.</b>						
1er Ex. : C'est la même série qui repart.			----->	H - 6'	H - 5'	
2ème Ex. : Vous voulez faire partir une autre série.			H - 8'	H - 7'	H - 6'	H - 5'

## RECOMMANDATIONS AUX ARBITRES

(Suite de la Page 1) soit le Noir. Un seul pavillon est ainsi utilisé pour signaler à la fois le passage aux 5 minutes et le système de pénalité de départ choisi.

- ➔ Le P ne sera envoyé que dans le cas d'un tout petit nombre de partants, là où la règle dite «de la minute» ne s'impose pas.
- ➔ Le I est le pavillon recommandé à tous les premiers départs, puisqu'il met en application la règle 30.1 (règle du retour par l'extérieur dans la dernière minute).
- ➔ Le Z sera utilisé seul à condition d'avoir précisé (comme dans les Instructions de Course type) qu'il signale à la fois l'application des règles 30.1 et 30.2.
- ➔ Enfin, il est recommandé de n'utiliser le Noir qu'après un rappel général malgré une ligne correctement orientée, que le Z ait été ou non envoyé au départ précédent.
- ➔ Une minute avant le départ, ce signal préparatoire est affalé avec un long signal sonore et le pavillon de classe sera affalé au départ.

### "Z" ET BON USAGE

Les Instructions de Course type de la Fédération Française de Voile prévoient que l'envoi

du pavillon Z signifie l'application de la règle 30.1 et de la règle 30.2.

Voici donc, au cas par cas, des exemples d'application quand le Z est déferlé aux cinq minutes :

- ➔ Un voilier se trouve du côté parcours de la ligne de départ dans la dernière minute : il doit revenir du bon côté par l'extérieur de la ligne. S'il ne le fait pas, le Comité enverra le pavillon X immédiatement après le signal de départ.
- ➔ Le cas d'un ou plusieurs voiliers identifiés au-dessus de la ligne au moment du départ sera traité de manière identique. Si ces voiliers ne reviennent pas, ils seront classés OCS.
- ➔ Si plusieurs voiliers non identifiés sont au-dessus de la ligne au signal de départ, le Comité peut signaler un rappel général en envoyant le 1er substitut. Tous les voiliers fautifs qu'il aura pu identifier seront pénalisés (ZPG) de 20% du nombre de voiliers inscrits ajoutés à sa place effective. Les récidivistes, au départ suivant, si le pavillon Z est de nouveau envoyé et qu'un autre rappel général se produit, recevront 20% supplémentaires. Il n'est pas prévu d'afficher sur le bateau

comité les voiliers pénalisés selon cette règle. Ils seront informés à l'affichage des résultats.

### LE BATEAU VISEUR AU DÉPART

Pour faciliter le travail de visée du Comité de Course, les Instructions de Course type prévoient que les voiliers ne doivent pas naviguer entre le bateau viseur et la marque de départ à partir du signal préparatoire, et ne doivent pas, s'ils sont soumis à la règle 29.1 ou 30.1, passer entre le viseur et la marque.

Cette règle ne s'applique cependant que quand le viseur est mouillé. Les Comités de Course veilleront à placer le bateau viseur le plus près possible de la marque afin de ne pas trop pénaliser les bateaux qui le contournent : il sera souvent utile, dans ces conditions, de lester la ligne de mouillage afin qu'elle plonge plus près de l'étrave du viseur.

### ACTIONS DIRECTES DU COMITE DE COURSE

La règle A1.1 prévoit que le Comité de Course n'a pas besoin de réclamer quand un voilier manque à prendre le départ ou à finir, dans le sens prévu pour ces deux termes dans les Définitions. Il pourra les classer directement DNS ou DNF.

(Suite en page 3)

(Suite de la Page 2) Ceci signifie explicitement que toutes les autres fautes observées par le Comité doivent faire l'objet d'une réclamation, y compris quand un voilier ne fait pas le parcours prescrit ou passe une marque de parcours du mauvais côté.

Quelques précisions sur les définitions de **prendre le départ** et **finir** permettent au Comité de Course de déterminer les limites de ses actions.

Au **départ**, le Comité doit essentiellement juger la position des voiliers par rapport à la ligne, et s'assurer que les concurrents au-dessus de la ligne (soit au moment du départ 29.1, soit dans la dernière minute 30.1) ont correctement réparé. Ainsi, le Comité qui voit un voilier toucher une marque de départ sans effectuer ensuite un 360° doit porter réclamation contre lui.

Rappelons à ce sujet que la règle 31.1 précise qu'un voilier ne doit pas toucher une marque de départ avant de prendre le départ.

Dès qu'il a pris le départ (au sens de la définition), cette marque devient une «marque qui commence la section du parcours qu'il est en train d'effectuer», et un contact fera l'objet d'un même rapport du Comité de Course au Jury pour infraction à la Règle 31.1.

Pour ce qui concerne l'arrivée et la manière de finir, un Comité de Course pourra agir sans instruction seulement s'il est évident qu'un voilier ne franchit pas correctement la ligne prescrite.

La rédaction de l'annexe 52.2(b) permettait au Comité de Course de ne pas compter comme ayant fini un voilier qui avait touché une marque d'arrivée sans effectuer de pénalité. Dans les Règles de Course 1997-2000, la même situation impose au Comité de réclamer.

Par contre, si le voilier fautif effectue une pénalité sur la ligne, il appartient au Comité de vérifier, si après la pénalité, le voilier est revenu complètement du côté parcours avant de le compter comme ayant fini. Si le voilier qui a effectué sa pénalité ne souscrit pas à cette condition, le Comité de Course pourra, sans instruction, l'enregistrer DNF.

Cette règle s'applique aussi bien à une pénalité de 360°, consécutive à l'infraction à la Règle 31.1, qu'à une pénalité de 720° telle que prescrite par la Règle 44.2.

### **QUAND LE COMITE DE COURSE RÉCLAME...**

L'action d'un Comité de Course ou d'un Jury pour un incident observé sur l'eau (hors ce qui concerne prendre le départ ou finir) entre dans le champ des réclamations. Ceci n'est pas nouveau. Par contre, les règles 61.1 et 61.3 deviennent beaucoup plus contraignantes puisque le délai de réclamation est le même pour le Comité et le Jury que celui des concurrents:

l'intention de réclamer doit être annoncée dans le délai (61.1 (b))  
la réclamation doit être déposée au secrétariat dans le délai (61.3)

Pas de problèmes pour le Jury si ce n'est qu'il lui faut déposer une réclamation par écrit et qu'un concurrent est en droit de demander une copie pour préparer sa défense. La tâche du Comité est plus ardue. Il rentre généralement plus tard que les concurrents et il lui est souvent difficile de réclamer avant le debriefing

avec ses commissaires. Cependant, on ne peut que respecter le voeu du législateur de solder au plus vite tous les litiges sans reporter les instructions de ce type de réclamations au lendemain.

Dans les Instructions de Course type, les procédures sont dissociées : les voiliers faisant l'objet d'une intention de réclamer doivent être affichés dans le délai prescrit (c'est-à-dire le même que pour les réclamations entre concurrents). Le Comité de Course doit donc s'efforcer de transmettre les numéros des voiliers concernés.

Par contre, on peut admettre qu'il lui soit difficile de déposer sa réclamation écrite dans les temps, selon les circonstances. On prévoit donc d'afficher en cas d'empêchement, la prolongation du délai de dépôt des réclamations du Comité en même temps que la liste des intentions de réclamer.

Exemple : un Comité a été témoin d'une infraction dans la classe des 420 dont le délai de dépôt de réclamations est fixé à 16 H 00. Occupé avec une autre classe, le Comité ne pourra pas être à terre avant 17 H 30. Avant 16 H 00, il sera affiché :  
son intention de réclamer contre le 420 X ...  
le délai de dépôt des réclamations du Comité de Course contre les 420 est reporté à 18 H 00.

Ainsi, le concurrent X ... saura qu'il est susceptible d'une réclamation par le Comité, et qu'il pourra éventuellement en prendre connaissance à partir de 18 H 00.

Rappelons qu'une intention de réclamer n'est pas forcément suivie d'une réclamation. Ainsi, un Comité averti par un des ses commissaires qu'un concurrent a pu commettre une faute peut annoncer ce concurrent parmi les intentions de réclamer, mais décider après discussion avec le commissaire de ne pas déposer de réclamation si, par exemple, les faits semblent notoirement insuffisants ou imprécis.

### **CHANGEMENT DE PARCOURS APRES LE DÉPART**

La procédure est connue. La nouveauté réside en la possibilité de changer la longueur du bord de manière officielle, et ce sans changer forcément la direction. Dans ce cas, on pourra se contenter de montrer, avec le pavillon C, un panneau portant un + ou un -, indiquant que la longueur a été augmentée ou diminuée.

Si la direction a été aussi modifiée, on montrera en même temps le nouveau cap compas... Cette procédure «à la carte» laisse plus de possibilités au Comité de Course pour diriger la régatée. Il conviendra cependant d'éviter les abus en matière d'adaptation de longueur en évitant notamment de raccourcir à outrance un parcours ou un dernier bord, ce qui tuerait ainsi l'intérêt tactique de la fin de course, ou au contraire d'allonger démesurément un dernier bord qui rendrait interminable une fin de course alors que les écarts sont déjà creusés. Les instructions de course type demandent aux voiliers de passer dans la porte entre le bateau du comité et la marque. Les comités de course devront donc veiller à mouiller convenablement le bateau de manière à avantager le moins possible le contournement de l'une ou l'autre des marques.

### **PENALITES DE ROTATION ET "DERIVEURS HAUTE PERFORMANCE"**

Depuis longtemps, les Instructions de Course

type prévoient de ramener le 720° à un 360° pour les catamarans. Cette règle a été étendue aux 49er qui connaissent des difficultés de manoeuvre assez similaires. Seul le 49er a été cité dans le texte des Instructions de Course type - statut olympique oblige - La possibilité est laissée au Comité de Course d'étendre cette mesure à d'autres dériveurs de même type en le précisant dans l'annexe des Instructions de Course.

### **RECLAMATION : LE RETRAIT**

La règle 63.1, dans sa dernière phrase, laisse entrevoir une possibilité de retrait de réclamation par un concurrent, alors que l'ancienne Règle 68.8 limitait cette possibilité à une conviction du Jury quant à la notion de «contact mineur et inévitable».

Doit-on en conclure que le Jury est maintenant habilité à décider des réclamations à instruire ? Certainement pas. Le principe de base reste le même : il doit instruire toutes les réclamations déposées...». Réclamation signifie incident et présomption d'infraction. L'acte volontaire de déposer une réclamation signifie explicitement qu'un litige existe et le devoir du Jury est de le résoudre, dans le respect de son rôle premier, qui est de préserver l'équité pour l'ensemble des concurrents et de faire appliquer les règles.

Certains abus déjà constatés incitent à la prudence et à la fermeté. Il est par exemple hors de question que le retrait soit suscité par le Jury. La règle est claire : c'est le concurrent qui doit en faire la demande et le jury qui approuve ou non.

Quant à cette approbation, elle doit répondre à cette seule question : le retrait est-il équitable pour l'ensemble des concurrents ?

Si on considère le cas d'un voilier déjà disqualifié pour une infraction précédente, concerné par une réclamation pour un incident sans conséquence fâcheuse, on peut admettre que la demande de son adversaire de retirer sa réclamation ne lésera personne.

Par contre, un même incident bénin, alors que le voilier concerné reste en course signifierait, en cas d'acceptation du retrait, qu'il a été simplement exonéré pour une éventuelle faute commise et ceci bafouerait tous nos principes, remettant gravement en cause notre système d'arbitrage.

Enfin, un Jury qui recourrait à cette règle pour éviter d'avoir à traiter un cas difficile commettrait ce que l'on peut considérer comme une faute grave d'arbitrage.

### **LES POINTS : MINIMA OU BONUS**

Les instructions de course type prévoient l'application du système de points à minima (1.2.3 ...), sauf prescription contraire en annexe. Généralisé dans les grandes épreuves olympiques, le système à minima est plus simple, plus compréhensible. Par contre, il ne bonifie pas les premières places, comme l'autre système, et il favorise les ex aequo. Les organisateurs désirant appliquer le système avec bonus doivent impérativement le mentionner en annexe des Instructions de Course.

### **720 : LA DECLARATION**

Les instructions de course type imposent à un concurrent de déposer une déclaration écrite, dans les mêmes délais que les réclamations, pour toute pénalité effectuée sur l'eau.

Est-ce à dire qu'un concurrent (Suite Page 4)

## RECOMMANDATIONS AUX ARBITRES

(Suite de la Page 3) qui a effectué sur l'eau un 720 accepté par son adversaire comme exonération de la faute, pourrait être disqualifié ou pénalisé s'il n'a pas déposé de déclaration écrite ? Certainement non. La Règle 44.4 (b) prévoit qu'un voilier qui a effectué une pénalité ne peut être pénalisé davantage pour le même incident. C'est la lettre.

Dans l'esprit, le fait d'accepter et d'effectuer une pénalité conformément à la Règle 44.2 doit régler sur l'eau le litige né d'un incident entre deux voiliers. La déclaration écrite doit donc être considérée comme une garantie pour celui qui a effectué son 720, en cas de contestation, et non comme faisant partie intégrante de la pénalité.

D'ailleurs, l'article 17.6 des instructions de course type ne permet pas à un concurrent de réclamer contre un autre pour défaut de dépôt de cette déclaration.

## A propos d'un article ...

Concernant l'article de P. BASTARD intitulé : "Les responsabilités d'un Président de Comité de Course pendant l'arbitrage d'une régata", le Directeur Administratif et Juridique de la FFV nous demande de vous préciser que "cet article, paru dans le 7° Rappel Général, n'engage que son auteur et qu'il ne saurait être assimilé à une position fédérale et/ou une doctrine fédérale officielle."

## Les Règles : Les Coquilles ...

Nous avons relevé les erreurs suivantes dans les Règles de Course à la Voile éditées par la FFV :

### 1. Édition française - page 54, Règle B3.

A la place de "La Règle 31.1...", il faut lire : "La Règle 31...".

Note : C'est donc l'ensemble de la Règle 31 qui est remplacé par la phrase "Un concurrent ... marque de départ".

NB : L'article 1.4 des Instructions de Course type, spécifiques aux planches à voile, apporte la correction à cette erreur.

### 2. Édition française et bilingue - page 51, Règle A2.3

A la troisième ligne du 2ème paragraphe de cette règle, il convient de supprimer le mot "deux ..." dans l'expression "où les deux voiliers à égalité ont couru ...", qui devient "où les voiliers à égalité ont couru...".

## IC type, Affiches Logiciels de classement

Depuis le 1er avril 97, l'utilisation des nouvelles règles, et des nouvelles IC type a amené la commission des règles CCA à apporter quelques modifications aux différentes IC.

Chaque Commission Régionale d'Arbitrage a reçu un jeu complet des Instructions de course type (nouvelle édition):

- Voile légère (Dériveurs, planche à voile, catamarant)
- Habitables
- VRC
- Match Racing

Les principales recommandations liées à l'application des IC Type font l'objet d'une large partie de ce Rappel Général.

Les Commissions Régionales d'Arbitrage ont aussi reçu un exemplaire des disquettes de classement mises à jour.

Enfin, les affiches plastifiées des Instructions de course type vont rapidement être disponibles en deux versions : Voile légère et habitables.

Les clubs pourront se les procurer auprès de Commission Centrale d'Arbitrage pour une somme modique.

## Composition de la CCA

### BUREAU PERMANENT :

**Christian PEYRAS**  
Georges CORNAND  
Daniel MACCARI  
Michel MASSON  
Yves LÉGLISE  
Bernard BONNEAU

### CHARGÉS DE MISSION :

Comité des règles ISAF  
Georges ARDILLEY  
Rappel Général  
Paul ROUSSANGE  
Compte-rendus d'épreuves  
Alain-Jérôme BARTIER  
Correspondant voile légère  
Olivier BOVYN  
Correspondant habitables et haute mer  
Paul LE ROUX  
Correspondant match-racing  
Thierry POIRET  
Correspondant funboard  
Michel BUSSE  
Correspondant voile radio commandée  
Bernadette DELBART  
Correspondant nouveaux dériveurs,  
informatique et réclamations  
Claude VIDAL

### SOUS COMMISSIONS :

#### DES RÈGLES

**Christian PEYRAS**  
Yves LÉGLISE  
Georges ARDILLEY  
Bernard BONNEAU

#### DE LA GESTION DU CORPS ARBITRAL

**Georges CORNAND**  
Daniel MACCARI  
Michel MASSON  
Michel BARBIER  
Alain-Jérôme BARTIER  
Bernard BONNEAU

#### DE LA FORMATION DES ARBITRES

**Daniel MACCARI**  
Théo WENDLING  
Bernard CARRÉ  
Annie MEYRAN  
Roger COUSTILLET  
Jean GUEGUIN  
Michel BUSSE  
Thierry POIREY  
Michel POISSON  
Paul ROUSSANGE

#### DE LA JAUGE

**Yves LÉGLISE**  
Ugo ZAPPI  
Michel PETIT  
Jean-Luc HOTTOT  
Claude BIGEARD

**Les Règles ISAF 1997-2000  
bilingues sont disponibles à la  
F. F. V.**