

RÈGLE DE DÉVELOPPEMENT WORLD SAILING

RD21-05 ANNEXE WF – RÈGLES DE COURSE WINGFOIL

Selon la réglementation 20.3(d)(ii), World Sailing a approuvé l'utilisation de cette règle telle que rédigée dans ce document d'approbation.

Pour appliquer cette règle, inclure le libellé suivant dans l'avis de course et publier ce document sur le tableau d'affichage officiel :

La compétition est régie par les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV). L'annexe WF, Règles de Course en Wingfoil, telle que disponible sur le site web de World Sailing (www.sailing.org) et publiée sur le tableau d'affichage officiel, s'applique.

CONTEXTE ET RÉSULTAT ATTENDUS

La pratique du wingfoil suscite un engouement grandissant à travers le monde . des compétitions commencent à être organisées et l'association de classe a demandé le statut de classe World Sailing. Afin d'assurer un déroulement homogène des compétitions, le comité des règles de course de World Sailing, après consultation de l'association de classe, publie cette règle de développement.

QUI PEUT UTILISER CETTE RÈGLE DE DÉVELOPPEMENT ?

Toute autorité organisatrice qui désire organiser une compétition de wingfoil.

L'utilisation de cette règle de développement ne nécessite pas d'accord de l'autorité nationale selon la règle 86.3.

MODIFICATIONS AUX RÈGLES DANS L'ANNEXE WF

Les règles de cette annexe peuvent être modifiées comme permis par la règle 86.1. Une autorité organisatrice qui, par exemple, veut essayer une autre pénalité que celle prévue par l'annexe WF4.44.2 peut le préciser dans l'avis de course ou les instructions de course, en faisant référence à la règle WF4.44.2.

VALIDITÉ

Cette annexe a le statut de règle de développement tel qu'autorisé par la règle 86.1 et s'applique jusqu'au 31 décembre 2028, sauf changement ou annulation avant cette date par World Sailing.

World Sailing peut modifier cette règle de développement et en diffuser une nouvelle version. La nouvelle version devra être utilisée sur les compétitions n'ayant pas encore débuté et pourra être utilisée sur les compétitions en cours, si une information adaptée concernant les modifications est faite auprès des concurrents.

RETOURS

Le comité des règles de course de World Sailing souhaiterait recevoir des retours relatifs à l'utilisation de cette règle de développement. Ces retours permettront de modifier cette règle de développement pour l'adapter aux besoins de la communauté wingfoil.

Un représentant de l'autorité organisatrice doit rapidement envoyer un rapport à World Sailing après

la compétition, en décrivant les expériences vécues avec cette règle de développement. Si possible, merci d'y inclure les avis des concurrents. Le rapport doit être envoyé à rules@sailing.org, en mentionnant la référence DR21 05 – Annexe WF (et en mettant en copie l'adresse cca@ffvoile.fr)

ANNEXE WF

RÈGLES DE COURSE WINGFOIL

*Lorsque mentionné dans l'avis de course, les courses de parcours Wingfoil doivent être courues selon Les Règles de Course à la Voile, telles que modifiées par cette annexe. Le terme « bateau » utilisé partout ailleurs dans les **règles** signifie « wingfoil » ou « bateau » selon les besoins.*

*Le terme « flotteur » utilisé dans cette annexe signifie « coque » dans les **règles**.*

Note : les règles des autres compétitions de wingfoil (comme Freestyle, Vagues, Big Air, Vitesse) ne sont pas incluses dans cette annexe.

Version 3.0, janvier 2025

MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS

Les définitions *Route libre derrière* et *route libre devant*, *Engagement*, *Obstacle continu*, *Finir*, *Place à la marque*, *Obstacle*, *Prendre le départ*, *Bord*, *tribord* ou *bâbord* et *Zone* sont modifiées comme suit :

Route libre derrière et route libre devant, engagement Un wingfoil est en *route libre derrière* un autre quand son flotteur est derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière du flotteur de l'autre wingfoil. L'autre wingfoil est en *route libre devant*. Ils sont *engagés* quand aucun des deux n'est en *route libre derrière*. Cependant, ils sont aussi *engagés* quand un wingfoil entre eux établit un *engagement* sur les deux. S'il existe un doute raisonnable sur le fait que deux wingfoils soient *engagés*, on doit considérer qu'ils ne le sont pas. Ces termes s'appliquent toujours à des wingfoils sur le même *bord*. Ils s'appliquent à des wingfoils sur des *bords* opposés quand les deux wingfoils naviguent à plus de 90 degrés du vent réel.

Obstacle continu Un *obstacle* est un *obstacle continu* lorsqu'un wingfoil doit le longer sur au moins 20 mètres. Cependant, ne sont pas un *obstacle continu* : un navire en route, un wingfoil en *course* ou un bateau du comité de course qui est également une *marque*.

Finir Un wingfoil finit quand, après son signal de départ, alors que le concurrent est en contact avec le flotteur, une partie quelconque de son flotteur, ou le concurrent, ou l'équipement franchit la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas fini si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il

- (a) effectue une pénalité selon la règle 44.2,
- (b) corrige une erreur commise sur la ligne d'arrivée en *effectuant le parcours*, ou
- (c) continue d'*effectuer le parcours*.

Après *avoir fini* il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée. Les instructions de course peuvent modifier la direction dans laquelle les wingfoils doivent franchir la ligne d'arrivée.

Se maintenir à l'écart Un wingfoil *se maintient à l'écart* d'un wingfoil prioritaire

- (a) si le wingfoil prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et,
- (b) si le wingfoil prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.

Place à la marque Place pour un wingfoil pour ne pas naviguer plus loin de la *marque* que nécessaire pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer une *marque* du côté requis, et la *place* pour passer une *marque* d'arrivée après avoir fini.

Obstacle Un *obstacle* est

- (a) un objet qu'un wingfoil ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route s'il naviguait directement vers lui et qu'il en était distant de 10 mètres ;
- (b) un objet qui ne peut être passé en sécurité que d'un côté ; ou
- (c) un objet, une zone ou une ligne ainsi désignée dans une *règle*.

Cependant, un wingfoil *en course* n'est pas un *obstacle* pour les autres wingfoils sauf s'ils sont tenus de s'en *maintenir à l'écart* ou, si la règle 22 s'applique, de l'éviter.

Prendre le départ Un wingfoil *prend le départ* quand, ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, une partie quelconque du flotteur, du concurrent ou de l'équipement franchit la ligne de départ depuis le côté pré-départ de la ligne vers le côté parcouru.

Bord, tribord ou bâbord Un wingfoil est sur le *bord, tribord* ou *bâbord*, correspondant à la main du concurrent qui serait en avant si le concurrent était en position normale de navigation (naviguant en appui talon avec les deux mains sur le wing et les bras non croisés). Un wingfoil est sur le *bord tribord* quand la main droite du concurrent serait en avant et il est sur le *bord bâbord* quand la main gauche du concurrent serait en avant.

Zone La *zone* autour d'une *marque* sur une distance de 20 mètres. Un wingfoil est dans la *zone* quand une partie quelconque de son flotteur est dans la *zone*.

Ajouter les définitions suivantes :

Chaviré Un wingfoil est *chaviré* quand son aile est dans l'eau.

Sauter Un wingfoil *saute* quand son flotteur, ses appendices et le concurrent sont hors de l'eau.

WF1 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 1

[Pas de modifications]

WF2 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 2

13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD

La règle 13 est supprimée.

16 MODIFIER SA ROUTE

La règle 16 est modifiée comme suit : Quand un wingfoil prioritaire modifie sa route, il doit donner à l'autre wingfoil la *place* de continuer à *se maintenir à l'écart*.

17 SUR LE MÊME BORD AVANT UN DÉPART TRAVERS

La règle 17 est modifiée comme suit :

Quand, au signal d'avertissement, la route vers la première *marque* est à environ à 90 degrés du vent réel, pendant les 30 secondes avant son signal de départ, un wingfoil *engagé sous le vent* d'un autre wingfoil sur le même *bord* ne doit pas naviguer au-dessus de la route la plus courte vers la ligne de départ et la première *marque* tant qu'ils restent *engagés* s'il en résulte que l'autre wingfoil n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact, sauf si, ce faisant, il passe rapidement derrière l'autre wingfoil.

18 PLACE À LA MARQUE

La règle 18 est modifiée comme suit :

18.1 Quand la règle 18 s'applique

- (a) La règle 18 s'applique entre des wingfoils quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la *zone*. Cependant, elle ne s'applique pas
 - (1) entre des wingfoils sur des *bords* opposés quand le premier wingfoil a atteint la *zone*, ou
 - (2) entre un wingfoil s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant, ou
 - (3) si la *marque* est un *obstacle continu*, auquel cas la règle 19 s'applique.
- (b) La règle 18 ne s'applique plus entre des wingfoils quand la *place à la marque* a été donnée.
- (c) entre des wingfoils sur des *bords* opposés.

18.2 Donner la place à la marque

- (a) Quand le premier wingfoil atteint la *zone*,
 - (1) si les wingfoils sont *engagés*, le wingfoil à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au wingfoil à l'intérieur la *place à la marque*.
 - (2) si les wingfoils ne sont pas *engagés*, le wingfoil qui n'a pas atteint la *zone* doit par la suite donner la *place à la marque*.

Lorsqu'un wingfoil est tenu par cette règle de laisser de la *place à la marque*, il doit continuer à le faire aussi longtemps que cette règle s'applique, même si plus tard un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* commence.

- (b) La règle 18.2(a) ne s'applique plus si l'un des deux wingfoils auxquels cette règle s'applique change de *bord*.
- (c) Si un wingfoil ayant droit à la *place à la marque* quitte la *zone*, le droit à la *place à la marque* cesse et la règle 18.2(a) s'applique de nouveau si nécessaire sur la base de la relation des wingfoils au moment où la règle 18.2(a) est appliquée de nouveau.

18.3 Virer de bord dans la zone

Quand un wingfoil prioritaire *engagé* à l'intérieur doit virer de *bord* à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de *bord*, passer plus loin de la *marque* que nécessaire pour suivre cette route si, ce faisant, il affecte la route d'un autre wingfoil. La règle 18.3 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte ou à une *marque* d'arrivée.

19 Place pour passer un obstacle

La règle 19.2(a) est modifiée comme suit :

(a) Un wingfoil prioritaire peut choisir de passer un *obstacle* par son côté bâbord ou tribord. Si un wingfoil prioritaire modifie sa route en choisissant de quel côté passer l'*obstacle*, il doit laisser à l'autre wingfoil la *place* pour continuer à se *maintenir à l'écart*.

SECTION D – PRÉAMBULE

Le préambule de la section D est modifié comme suit :

Quand la règle 21 ou 22 s'applique entre deux wingfoils, les règles de la section A et de la section C ne s'appliquent pas.

21 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS

La règle 21.3 est modifiée et une nouvelle règle 21.4 est ajoutée :

21.3 Pendant la dernière minute avant son signal de départ, un wingfoil qui s'arrête, qui ralentit de façon significative, ou qui ne progresse pas vers l'avant de façon significative, doit *se maintenir à l'écart* de tous les autres sauf s'il est accidentellement *chaviré*.

21.4 Un wingfoil qui *saute* doit *se maintenir à l'écart* d'un wingfoil qui ne le fait pas.

22 CHAVIRÉ ; ÉCHOUÉ ; PORTANT ASSISTANCE

La règle 22 est modifiée comme suit :

Si possible, un wingfoil doit éviter un wingfoil qui est *chaviré*, qui est échué, ou qui essaie d'aider une personne ou un navire en danger.

WF3 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 3

26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

La règle 26 est modifiée comme suit :

Le départ des courses doit être donné en utilisant les signaux suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels ; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération.

<i>Minutes avant le signal de départ</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
3	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
2	Pavillon U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon U ou noir affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

29 RAPPELS

La règle 29.1 est supprimée.

30 PÉNALITÉS DE DÉPART

Les règles 30.1 et 30.2 sont supprimées.

Dans les règles 30.3 et 30.4, le mot « coque » est remplacé par « coque, concurrent ou équipement ».

Dans la règle 30.4, « numéro de voile » est remplacé par « numéro de concurrent ».

WF4 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 4

42 PROPULSION

La règle 42 est modifiée comme suit :

42.1 Règle de base

Sauf quand cela est permis dans la règle 42.2, un wingfoil doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

42.2 Exceptions

- (a) Un wingfoil peut être propulsé par les actions sans assistance du concurrent sur le flotteur.
- (b) Un concurrent peut nager, marcher ou pagayer pendant qu'il est *chaviré*, à condition que le wingfoil n'obtienne pas un avantage significatif dans la course.
- (c) Tout moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.

44 PÉNALTÉS AU MOMENT D'UN INCIDENT

La règle 44.1 est modifiée comme suit :

44.1 Effectuer une pénalité

Un wingfoil peut effectuer une pénalité d'un tour quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 ou la règle 31 dans un incident pendant qu'il est *en course*. Cependant,

- (a) quand un wingfoil est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 ; et
- (b) si le wingfoil a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif ou a causé un désavantage significatif à l'autre wingfoil dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

44.2 Pénalité

Après s'être largement écarté des autres wingfoils aussitôt que possible après l'incident, un wingfoil effectue une pénalité en :

- (a) Sauf sur un bord de près, en virant de bord et en abattant rapidement sur une route qui soit à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.
- (b) Lorsqu'il est sur un bord de près, en empannant rapidement puis en lofant jusqu'à une route au plus près.

Lorsqu'un wingfoil effectue une pénalité sur la ligne d'arrivée ou à proximité, il doit naviguer complètement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.

50 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENTS DU CONCURRENT

La règle 50.1(a) est modifiée comme suit :

- (a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids. Cependant, un concurrent peut porter un récipient à boisson qui doit avoir une capacité minimale d'un litre et ne pas peser plus d'un kilogramme et demi quand il est plein.

RÈGLES DU CHAPITRE 4 SUPPRIMÉES

Les règles 45, 48.2, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 et 56.1 sont supprimées.

WF5 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 5

60.5 Décisions de réclamation

La règle 60.5(d)(1) est modifiée comme suit :

(d) Si le jury décide qu'un wingfoil a enfreint une règle de classe :

(1) le wingfoil ne doit pas être pénalisé si des écarts au-delà des tolérances de construction ont été causés par un dommage ou une usure normale et qu'ils n'améliorent pas les performances du wingfoil.

63 CONDUITE DES INSTRUCTIONS

La règle 63.5(d) est modifiée comme suit :

(d) Lorsque le jury a un doute sur une question concernant la mesure d'un wingfoil, l'interprétation d'une règle de classe ou une question impliquant des dommages à un wingfoil, il doit soumettre ses questions, avec les faits pertinents, à une autorité responsable de l'interprétation de la règle. Pour prendre sa décision, le jury doit se soumettre à la réponse de l'autorité.

Ajouter une nouvelle règle 63.8 :

63.8 Procédure d'instruction dans le cas d'une série éliminatoire

Pour une course d'une série éliminatoire qui qualifiera un wingfoil pour courir dans une étape ultérieure d'une compétition :

(a) La règle 61.4.b)(1) est remplacée par :

une action incorrecte ou une omission incorrecte d'un *comité* ou de l'autorité organisatrice, mais non par une décision d'un jury ou ses procédures,

(b) Un wingfoil ayant l'intention de réclamer ou de demander réparation sur la base d'un incident survenu pendant la *course*, doit également informer le comité de course de son intention de réclamer ou de demander réparation dès que possible après avoir fini. Toutefois, si le wingfoil abandonne la course ou si le comité de course signale un *retard*, un rappel général ou une *annulation*, il doit en informer le comité de course à la première occasion raisonnable.

Pour toutes les autres réclamations et demandes de réparation, le wingfoil doit en informer soit le comité de course, soit le jury à la première occasion raisonnable.

(c) Procédures d'instruction (sauf pour les instructions selon la règle 69.2) :

1. Il n'est pas nécessaire que les *réclamations* et les demandes de réparation soient faites par écrit. Elles doivent être faites oralement auprès d'un membre du jury dès que raisonnablement possible, ce qui peut être après la course. Ceci modifie les règles 60.3 et 61.2.
2. Le jury peut programmer l'instruction et informer les *parties* de la manière qu'il juge appropriée et peut le communiquer oralement. Ceci modifie la règle 63.1.
3. Le jury peut recueillir des témoignages et mener l'instruction de la manière qu'il juge appropriée et peut communiquer sa décision oralement. Ceci modifie les règles 63.1, 63.2, 63.4 et 63.6.

4. Si le jury décide que le résultat d'une instruction n'affecterait pas la suite de la qualification, il peut reporter l'instruction ou prendre toute disposition qu'il juge équitable. Ceci modifie les règles 60.5, 61.4.(a) et(c), 63.1 et 63.2.(a).
5. La règle 63.7 est supprimée.

70 APPELS ET DEMANDES AUPRÈS D'UNE AUTORITÉ NATIONALE

Ajouter une nouvelle règle 70.6 :

70.7 Les appels ne sont pas autorisés dans les disciplines et formats avec des séries éliminatoires.

WF6 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 6

[Pas de modifications]

WF7 MODIFICATIONS AUX RÈGLES DU CHAPITRE 7

90 COMITÉ DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

La dernière phrase de la règle 90.2(c) est modifiée comme suit : « Des instructions orales peuvent être données seulement si la procédure est décrite dans les instructions de course ».

WF8 MODIFICATIONS À L'ANNEXE A

A1 NOMBRE DE COURSES ; CLASSEMENTS GÉNÉRAUX

La règle A1 est modifiée comme suit :

Le nombre de courses programmées et le nombre requis de courses à valider pour constituer une série doivent être précisés dans l'avis de course ou les instructions de course. Si une compétition comporte plus d'une discipline ou format, l'avis de course ou les instructions de course doivent préciser la façon dont les classements généraux seront calculés.

A5 SCORES DÉTERMINÉS PAR LE COMITÉ DE COURSE

La règle A5.2 est modifiée comme suit :

A5.2 Un wingfoil qui n'a pas *pris pas le départ*, qui n'a pas *effectué le parcours*, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou qui a été disqualifié doit recevoir les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de wingfoils inscrits dans la série plus un ou, dans une course d'une série d'élimination, au nombre de wingfoils dans cette poule.

WF9 MODIFICATIONS À L'ANNEXE G

L'annexe G est modifiée comme suit :

ANNEXE G – IDENTIFICATION

Chaque wingfoil doit être identifié comme suit :

- (a) Chaque concurrent doit recevoir et porter un dossard avec un numéro personnel de compétition de trois chiffres maximum. Le dossard doit être porté de façon à avoir le numéro de compétition clairement visible.
- (b) Les numéros doivent être inscrits aussi haut que possible sur le devant, le dos et les manches du dossard. Ils doivent mesurer au moins 20 cm de hauteur dans le dos et au moins 6 cm de

hauteur sur le devant et sur les manches.

- (c) Les numéros doivent être des chiffres arabes, d'une même couleur unie, clairement lisibles et d'une police disponible dans le commerce offrant une lisibilité égale ou supérieure à Helvetica. La couleur des numéros doit contraster avec la couleur du dossard.