

ISAF/WSSRC (Conseil pour les records du monde à la voile)

REGLES

2005 – 2008

- Membres du Conseil
- Distance en 24 heures
- Records inshore
- Records au large

www.sailspeedrecords.com

REGLES

Table des Matières

Conseil, secrétariat

Statuts

Distances, vitesses

Le parcours sur 500 mètres

Evènements privés

Le commissaire

Le parcours sur un mille nautique

Les parcours au large

Le parcours de distance couverte en 24 heures

Fiche de l'avis d'intention de tentative de record sur un parcours au large.

ISAF/WORLD SAILING SPEED RECORD COUNCIL

Créé en 1971

MEMBRES DU CONSEIL

CLAUDE BRETON (PRESIDENT)	FRA
JEAN-LOUIS FABRY (VICE PRESIDENT)	FRA
JOHN BROOKES	AUS
MICHAEL ELLISON	GBR
CHRISTIAN FEVRIER	FRA
JANET HELLMANN	USA
STAN HONEY	USA
NICOLAS HUREL	FRA
DAVID PELLY	GBR
MICHEL ROUSSELET	FRA
ROBERT SHIELS	USA

MEMBRE HONORAIRE

MICHEL BARBIER	FRA
-----------------------	------------

SECRETARIAT

John Reed

Secrétaire du Conseil
PO Box 2
BORDON
Hampshire GU35 9JX
Angleterre

Téléphone : +44 (0) 1420 472293
Fax : +44 (0) 1420 476067
e-mail : cjohnreed@compuserve.com
site web : www.sailspeedrecords.com

STATUTS DE ISAF /WSSRC

1. TITRE

ISAF/WSSRC (International Sailing Federation/ World Sailing Speed Record Council)
(Fédération Internationale de Voile/Conseil pour les Records du Monde de Vitesse à la Voile)

2. OBJET

Etre l'Autorité Internationale pour homologuer les Records du Monde de Vitesse à la Voile.

3. RESPONSABILITES

- a. La promotion, la coordination et la supervision de l'établissement de Records du Monde et de performances de Vitesse sous Voile.
- b. La préparation, la mise à jour et la diffusion de Règles pour l'établissement de Records du Monde et de performances de Vitesse sous Voile.
- c. L'homologation de tous les Records du Monde qui en découlent.
- d. La préparation, et le contrôle des budgets financiers annuels relatifs aux objectifs du Conseil et de l'ISAF.

4. DEVOIRS

- a. D'approuver la tenue d'épreuves de vitesse à la voile pour battre des records.
- b. De nommer des Commissaires chargés de veiller à l'équité.
- c. D'homologuer des records en conformité avec les présentes règles.

5. GENERALITES

- a. Le Conseil créera un secrétariat, arrêtera la rémunération du secrétaire et approuvera le niveau des dépenses.
- b. Aucun compétiteur ne doit être impliqué de quelque façon que ce soit dans l'homologation de ses propres records.
- c. L'ISAF/WSSRC aura un compte bancaire indépendant.
- d. Des copies de tous les comptes-rendus et comptes annuels seront remis à l'ISAF.
- e. Un rapport annuel sera préparé en accord avec les règlements ISAF pour lui être soumis.

6. CONSEIL

Membres : doivent être des personnes considérées comme ayant une expérience et un intérêt certains dans cet aspect du sport ; l'ensemble des membres doit refléter l'implication des Nations intéressées par ce sport. Pas de limite en nombre. Les candidats doivent être présentés à une élection lors de réunions du Conseil. Quorum : Quatre membres.

Président et Vice-Président : Elus par le Conseil et soumis à l'approbation de l'ISAF.

Mandat : Quatre ans , et rééligibles.

Le Comité Exécutif sera formé du Président, du Vice-Président et du Secrétaire.

Il expédiera les affaires courantes au nom du Conseil. Ses décisions seront communiquées au Conseil.

ISAF / WORLD SAILING SPEED RECORD COUNCIL (ISAF /WSSRC)

REGLES 2005/2008 POUR LES RECORDS

Cette édition des règles s'applique dès parution, sous réserve de tout avenant qui peut être fait et publié sur le site web du WSSRC. Toute édition antérieure est obsolète.

DISTANCES

1 mille nautique = 1,852 km = 1,15069 mille = 2.025,2 yards

1 demi-kilomètre = 500 mètres = 0,27 mille nautique = 0,31 mille = 546,8 yards

VITESSES

1 nœud = 1,852 km/h = 1,1507 mille/h = 0,5144 m/s

1 km/h = 0,54 nœud = 0,6214 mille/h = 0,2777 m/s

1 mille/h = 1,6093 km/h = 0,8690 nœud = 0,4470 m/s

SUR UN PARCOURS DE VITESSE DE 500 METRES

35 sec = 27,77 nœuds = 14,28 m/s

30 sec = 32,40 nœuds = 16,67 m/s

25 sec = 38,88 nœuds = 20,00 m/s

20 sec = 48,60 nœuds = 25,00 m/s

LE PARCOURS DE 500 METRES

1. GENERALITES

L'objet de ces règles est de permettre d'essayer d'établir des Records de Vitesse sous Voile dans n'importe quelle partie du monde dans des conditions comparables. Elles ne servent nullement à l'attribution d'un prix ou d'un trophée, et ne constituent en aucune manière des instructions de course.

Les Records de Vitesse sous Voile ne peuvent être établis que sous la juridiction du Conseil ISAF/WSSR, qui désignera des Commissaires ISAF/WSSRC pour diriger toute tentative de record. Seuls des Commissaires nommés directement par le Conseil auront ce pouvoir. (Voir règles 12 et 13). Avant que toute tentative de record ne soit faite, les méthodes de mesure du parcours et d'enregistrement du temps doivent être approuvées par le Conseil.

La langue officielle du Conseil ISAF/WSSR et de ses Règles est l'Anglais.

Le record dans chaque classe demeure tant qu'il n'a pas été battu avec une marge définie. Toute demande d'homologation d'un record sera examinée par ordre chronologique en date et en heure. A cette fin, l'heure utilisée sera l'heure GMT (ou TU). L'heure à laquelle un concurrent commence son parcours sera considérée comme étant celle de sa tentative.

2. RECORDS

Le Record du Monde de Vitesse sous Voile sera détenu n'importe où dans le monde par le chef de bord qui établit la vitesse la plus élevée qui est homologuée selon ces Règles. De plus, des records peuvent être établis dans les classes suivantes définies par la surface de voilure :

Classe des 10 m_ (inférieure ou égale à 10m_)

Classe A (de 10m_ jusqu'à 150 pieds carrés inclus [13,93 m_])

Classe B (de 150 pieds carrés jusqu'à 235 pieds carrés inclus [21,84 m_])

Classe C (de 235 pieds carrés jusqu'à 300 pieds carrés inclus [27,88 m_])

Classe D (supérieure à 300 pieds carrés)

Et une classe pour les PAV avec un kite (cerf-volant) [pas de limitation de surface]

Des records 'femme' sont acceptés dans toutes les classes.

Tous les Records du Monde doivent être exprimés en nœuds, km/h et mille/h.

Des demandes d'homologation de Records Nationaux de Vitesse sous Voile peuvent être adressées au Conseil WSSR.

3. LE PARCOURS

Le record doit être établi sur un parcours minimum de 500 mètres sur l'eau (pas la glace).

Le parcours peut être défini par des poteaux et alignements à terre (les alignements ne doivent pas converger), ou par un équipement GPS de surveillance approuvé par le WSSRC.

Lorsqu'un nouveau site est proposé où il n'y a pas eu de précédentes tentatives de record, une demande d'approbation du site doit être adressée au WSSRC au moins deux mois à l'avance. Parmi les critères pris en compte pour l'approbation du site, seront examinées l'accessibilité du site et la disponibilité d'un Commissaire WSSRC.

4. CHRONOMETRAGE

Le chronométrage d'un essai est la différence des heures relevées au franchissement des lignes de départ et d'arrivée ou entre deux points relevés par un système GPS approuvé par le WSSRC.

Lorsque les points de chronométrage peuvent être à terre, on doit utiliser un système de vidéo qui doit comprendre un affichage du temps aux alignements. Les demandes de tentatives doivent inclure tous les détails du système de chronométrage.

Afin de faciliter l'identification, les engins doivent porter des numéros de voile clairement visibles, à la satisfaction de l'équipe de chronométrage et du Commissaire de service.

Ce qui suit s'applique quand on utilise un équipement GPS de surveillance :

1. La fréquence du logging du récepteur sera choisie à 10 Hertz, ce qui conduit à avoir une position GPS (epoch) chaque 1/10^{ème} de seconde.
2. Les revendications de records dont l'estimation de précision horizontale (hpe) dépasse 1/10^{ème} de mille nautique ne seront pas acceptées.
3. Les points 'epoch' choisis comme points de départ et d'arrivée doivent être distants d'un minimum de 500 mètres plus deux fois l'estimation de précision horizontale correspondante.
4. La distance et le temps chronométré peuvent être extrapolés des deux points 'epoch' qui entourent le point des 500 mètres (plus les 2 hpe du §3 ci-dessus) de fin de parcours. Les résultats sont ajoutés à ceux entre le point de départ et le point 'epoch' situé immédiatement avant le point d'arrivée.

5. CALCUL DE LA VITESSE

Le temps sera mesuré au 1/100^{ème} de seconde.

La vitesse sera calculée au 1/100^{ème} de nœud en tenant compte de la composante relevée de tout courant de marée et/ou de tout autre courant sur le parcours. Un site n'est pas acceptable pour battre des records si le courant est supérieur à un nœud. Le courant sera mesuré par des tests de flottaison ou par d'autres moyens appropriés et le résultat sera communiqué au Commissaire officiel (voir Règle 14)

6. MARGES

Pour établir un nouveau record , le nouveau temps sur la distance (corrigé à exactement 500 mètres) doit améliorer le record existant par une marge définie comme suit :

a. Sur un parcours utilisant des alignements à terre et un enregistrement du chronométrage par vidéo :

Entre deux records revendiqués sur le même parcours et lorsque les positions de prise de temps n'ont pas changé, la marge est égale à celle de l'équipement vidéo, par exemple pour de l'équipement enregistrant au 1/100 eme de seconde, la marge est de 1/100 eme de seconde – pour de l'équipement enregistrant au 1/50 eme de seconde , la marge est de 1/50 eme de seconde.

b. Entre deux records revendiqués sur des parcours différents ou lorsque les positions de prise de temps ont changé, la marge est de 1/25 eme de seconde.

c. Lorsque de l'équipement GPS de surveillance approuvé par le WSSRC est utilisé, la marge est de 1/100 eme de seconde.

7. ENERGIE MANUELLE

Un engin ne doit utiliser que l'énergie humaine, excepté l'énergie provenant d'une batterie pour les instruments. Rien ne s'oppose à différentes méthodes de transmission d'énergie telle que l'hydraulique , tant qu'il n'y a pas d'emmagasinage d'énergie au-delà de ce qui est associé aux matériaux dans leur usage conventionnel pour la navigation à la voile.

Le Commissaire doit s'assurer après chaque parcours de record qu'aucune énergie motorisée ou emmagasinée n'a été utilisée.

8. PRISE DE MESURES

Dans les classes définies par la surface de voile, ceux qui revendiquent un record, doivent, sitôt la tentative terminée, faire mesurer leur(s) voile(s) par un Jaugeur qualifié conformément aux instructions appropriées de l'ISAF pour la mesure de surface des voiles.

Il appartient à l'organisateur de mettre un jaugeur qualifié à disposition.

9. MOYENS DE PROPULSION

Un engin ne doit être propulsé que par l'action d'un vent naturel.

10. EQUIPAGE

Au moins une personne doit être à bord du début à la fin de la tentative.

Chaque compétiteur doit avoir une flottabilité positive pendant la tentative. Les vestes et harnais lestés d'une densité supérieure à celle de l'eau sur laquelle on navigue, sont interdits.

11. CATEGORIES DES EPREUVES DE VITESSE SOUS VOILE.

- a. Une Epreuve Privée est une épreuve où le choix des compétiteurs n'est pas fait à partir du critère de Classification ISAF/WSSR.
- b. Les autres épreuves sont définies comme Epreuves Open.
- c. Lorsqu'une Epreuve Open a été approuvée par le Conseil ISAF /WSSR :
 - i. Aucune autre Epreuve Open ne sera autorisée au même moment pour une ou des classes identiques sur le même Continent.
 - ii. Aucune autre Epreuve Privée ne sera autorisée au même moment pour une ou des classes identiques dans le même pays , à moins qu'une telle Epreuve Privée n'ait été enregistrée avant l'Epreuve Open.

12. AVIS D'INTENTION DE TENTATIVE DE RECORD.

EPREUVES OPEN

Au moins un mois de préavis doit être donné au WSSRC pour toute Epreuve Open où doivent avoir lieu des tentatives officielles de records Mondiaux ou Nationaux , ou de performances personnelles, objets ensuite de demandes d'homologation. Au préavis, donnant les dates précises et détaillant l'équipement de chronométrage à utiliser, doit être joint le règlement des droits d'enregistrement, qui s'élèvent lors de la parution de cet ouvrage, à 200 GPB par jour ou 1200 GPB pour 7 jours consécutifs. Une Epreuve Open ne sera pas normalement acceptée pour une durée supérieure à 10 jours.

EPREUVES PRIVEES

Au moins un mois de préavis doit être donné au WSSRC pour une Epreuve Privée ; à cela doit être joint le règlement des droits d'enregistrement qui s'élèvent, lors de la parution de cet ouvrage, à 1500 GPB. L'approbation de toute Epreuve Privée est conditionnée à la disponibilité d'un Commissaire WSSRC. L'organisateur peut donner une période de 28 jours pendant laquelle des tentatives peuvent être faites. A moins qu'il n'y ait des conditions de marée particulières, celle-ci sera de 28 jours consécutifs. Lorsqu'un Commissaire WSSRC réside proche du lieu de l'épreuve proposée, l'organisateur a droit aux services du Commissaire pendant 7 jours (choisis par l'organisateur , qui peut demander au Commissaire de répondre à son appel avec un préavis court en accord avec le Commissaire lorsque les prévisions de vent sont favorables) pendant cette période de 28 jours. Des revendications de record ne peuvent être faites que si le Commissaire était présent. Si le Commissaire est demandé pour des jours supplémentaires pendant la période de 28 jours, il est dû au WSSRC un droit journalier qui s'élève à 200 GPB lors de la parution de cet ouvrage. Lorsqu'il n'y a pas de Commissaire résidant à proximité, les droits s'élèvent à 3000 GPB lors de la parution de cet ouvrage auxquels s'ajoutent les frais de déplacement et d'hébergement du Commissaire.

De nouveaux parcours où il n'y a pas eu précédemment de tentatives de records supervisées par le WSSRC doivent répondre aux règles actuelles pour une Epreuve Open.

13. COMMISSAIRE

Le WSSRC, après approbation des conditions de la tentative et au reçu des droits appropriés, désignera un Commissaire Officiel indépendant pour l'épreuve. Ses frais de déplacement et autres frais appropriés doivent être couverts par les organisateurs de l'épreuve. Il enverra un rapport au Conseil dans les 15 jours.

14. HOMOLOGATION DE RECORDS

Quand le Commissaire WSSRC en accord avec l'organisateur de l'épreuve et le chronométreur de l'épreuve, convient qu'un record semble avoir été battu, cela peut être annoncé formellement immédiatement comme une « Revendication d'un Record du Monde de Vitesse sous Voile ». Cela est ensuite adressé au Conseil pour homologation dès que possible. Il n'y a pas de frais.

Dans l'attente d'une homologation officielle d'un record par le WSSRC, le chef de bord, constructeur, architecte, sponsors ou toute autre parties intéressées, ne doit pas provoquer la publication ou l'annonce d'un record sans les mots « sujet à homologation officielle par l'ISAF/World Sailing Speed Record Council ». Toute infraction à cette condition peut conduire à la suspension de ceux concernés.

Les documents doivent être soumis au WSSRC :

- a. Rapport du Commissaire Officiel qui doit vérifier l'identité de l'engin et de son barreur. Il doit également donner des détails de tous courants de marée ou autres et une indication de la vitesse du vent et il doit confirmer que aucun moyen d'énergie autorisé ou emmagasiné n'a été utilisé. (voir Règles 5, 6, 7 et 9).
- b. Certificat de précision de l'équipement de chronométrage établi par un corps de chronométrage officiel.
- c. Un plan détaillé du parcours et ses mesures certifiées par un surveillant qualifié.
- d. Rapport des chronométreurs et leurs calculs.
- e. Liste des noms des chronométreurs et des observateurs du parcours.
- f. Rapport du Jaugeur de Voile avec confirmation du Commissaire. (Voir Règle 8)
- g. Pour les revendications de records employant le GPS, les documents et l'information suivants additionnels doivent être soumis au WSSRC. Il n'y a pas lieu de tenir compte des § 14b, c, d et e.
 1. Un rapport d'un surveillant qualifié qui confirme la précision donnée de distance de chaque unité GPS sera fourni par l'organisateur qui doit avoir un surveillant qualifié pour exécuter de tels tests en utilisant un Théodolite de surveillance convenablement calibré sur une distance de 500 mètres. La précision de chaque unité doit être meilleure à 0,05 mètre.

2. Un « certificat d'authenticité » de logiciel sera fourni par l'organisateur. Celui-ci doit indiquer le numéro de la version du Bureau de Géomatics, le numéro de série du logiciel et le nom de l'agent licencié qui a effectué l'installation.

Voir l'annexe appropriée pour les autres documents requis.

Tous les documents doivent être fournis par l'organisateur au Commissaire.

15. INTERPRETATION

En cas de désaccord sur l'une quelconque de ces règles, la décision de l'ISAF/WSSRC sera sans appel.

Annexe- Le système GPS Trimble est approuvé par le WSSRC.

Documentation supplémentaire requise :

1. Les dossiers originaux *t01 du parcours record de chaque récepteur.
2. Les dossiers csv du parcours record y compris 5 secondes avant le point de départ et 5 secondes après le point d'arrivée.
3. L'affichage de la vitesse Speedsail v1.0.2 ou une nouvelle version améliorée. (A n'utiliser que pour vérifier et démontrer l'exactitude du calcul.)

(Avis . Certains des rapports demandés ci-dessus peuvent relever de la propriété industrielle et être inaccessibles à de nouveaux prétendants aux records. Dans ce cas, des rapports équivalents ou similaires peuvent être soumis à l'approbation du WSSRC.)

LE PARCOURS D'UN MILLE NAUTIQUE

Les règles pour le parcours d'un mille nautique doivent être identiques à celles des 500 mètres sauf qu'il faut substituer 1852 mètres à 500 mètres. Il n'y a pas de classes différentes et toutes les épreuves doivent être considérées comme des Epreuves Privées.(Règle 12)

LES PARCOURS AU LARGE

Les Règles ISAF/Records Mondiaux de Vitesse sous Voile pour des tentatives individuelles de Records ou de Performances sur des Parcours au Large.

17. AUTORITE

- a. L'ISAF/World Sailing Speed Record Council (ISAF/WSSRC) est l'autorité pour toutes les questions concernant les records et les performances de vitesse sous voile. Elle coopère avec les autorités nationales de voile éventuellement mais peut aussi examiner et homologuer des revendications de records présentées par des individus et agréer des tentatives qu'elles se fassent ou non dans la juridiction territoriale d'une autorité nationale de voile.
- b. Le WSSRC maintient une coopération régulière avec les organisateurs de course pour maintenir à jour la liste des records dans des courses de voiliers.

18. DIVERS

Records et courses : Les temps réels obtenus dans des courses de voiliers organisées selon ISAF RCV 88.1 sont acceptés comme exacts par WSSRC. Le temps le plus court sans handicap, est le record de l'épreuve. Un record en course peut se substituer à une performance individuelle (hors course). Cependant si une performance individuelle sur un même parcours améliore un record en course, il sera répertorié comme un exploit séparé.

Règles de course : Les Règles de Course à la Voile ne s'appliquent pas aux tentatives individuelles (hors course) de record.

Sous réserve d'un accord particulier, les tentatives individuelles seront acceptées sur des parcours établis de courses choisies répertoriées dans les Records WSSRC de Parcours au Large, mis à jour régulièrement.

La liste totale est régulièrement révisée ; des parcours dormants et des vitesses sans intérêt peuvent être enlevés de temps à autre.

Un record individuel ne sera reconnu que s'il est plus rapide que le record de la course sur le même parcours. Il en découle qu'un record individuel sera supprimé si, par la suite, un record en course est plus rapide.

Normalement les parcours individuels et les courses ne seront pris en compte en ce qui concerne les records que s'ils sont supérieurs à 250 milles nautiques environ. Cependant des exceptions peuvent être faites pour des parcours répertoriés depuis longtemps ou traditionnels.

19. GENERALITES

- a. L'objet des règles est de permettre de faire des tentatives sur divers records et performances au large. Elles ne constituent en aucune façon des conditions d'attribution d'un prix ou d'un trophée, ni des instructions de course.
- b. Un officiel indépendant agréé sera désigné par le WSSRC pour observer toute tentative et établir un compte-rendu.
- c. Le record de chaque parcours ne pourra être battu que si le nouveau temps mis est inférieur au moins d'une minute. Toute demande d'homologation d'un record sera examinée par ordre chronologique en date et en heure. A cette fin, l'heure GMT à laquelle un concurrent commence son parcours sera celle de sa tentative.
- d. L'ISAF/WSSRC ne peut endosser aucune responsabilité relative à des blessures personnelles ou décès, à des dommages ou pertes de matériel lors de tentatives de records faites selon ses règles, qu'elles soient ou non supervisées par ses officiels. Il est de la seule et inaliénable responsabilité de chaque chef de bord prenant part à toute tentative de record de décider de prendre le départ, et, après l'avoir pris, de continuer le parcours.
- e. La langue officielle de l'ISAF/WSSRC est l'anglais.

20. RECORDS MONDIAUX AU LARGE

- a. Les records mondiaux pour les parcours répertoriés à la Règle 26 seront attribués au chef de bord et à son bateau qui auront accomplis le temps réel le plus court en conformité avec ces règles.
 - b. Tout record au large peut être établi dans les catégories suivantes :
 - Tout type de voilier, mené par un équipage sans restrictions (le record absolu)
 - Tout type de voilier, mené en solitaire
 - Tout type de voilier, mené en solitaire par une femme
 - Voilier monocoque, équipage non limité en nombre
 - Voilier monocoque, mené en solitaire
 - Voilier monocoque, mené en solitaire par une femme
 - Tout type de voilier, mené par un équipage entièrement féminin
 - Voilier monocoque, mené par un équipage entièrement féminin
- Pour les records Transatlantique et 24 heures, il y a deux Divisions :
Moins de 60 pieds lht et plus de 60 pieds lht – qui comprennent toutes les catégories ci-dessus.
- c. Des performances peuvent être reconnues pour des parcours existants ou d'autres parcours appropriés d'une longueur supérieure à 250 milles nautiques.

Toutes ces catégories peuvent être effectuées à la voile AVEC ou SANS assistance (voir 21.f pour la définition.)

De plus, toutes ces catégories de records peuvent s'appliquer à des voiliers équipés de systèmes motorisés pour la manoeuvre des voiles (voir 21.c), mais celles-ci sont répertoriées séparément et ne peuvent en aucun cas être considérées comme le 'record absolu' d'un parcours.

21. REGLES DE NAVIGATION A LA VOILE

a. (S'appliquent à tous les records et performances)

- i. La propulsion du navire doit être faite uniquement par des forces naturelles.
- ii. Le navire doit pouvoir flotter et supporter son équipage à l'arrêt.
- iii. Avant la tentative, le navire doit être à l'arrêt, à flot, et doit accélérer sans assistance.
- iv. Il n'y a aucune sorte de jauge, handicap ou surface de voile.

b. Opération manuelle

Sauf pour les 'navires classés comme équipés de systèmes motorisés de navigation'(21c), seules la force humaine et les forces naturelles peuvent être utilisées pour manœuvrer le navire pendant la tentative, avec les exceptions suivantes :

- i. L'électricité peut être utilisée pour les instruments, la navigation, les communications, le pilote automatique, et pour des tâches domestiques telles l'éclairage, le chauffage, la cuisine, etc... Des générateurs comprenant des moteurs, des panneaux solaires, des turbines à vent ou à eau, peuvent être utilisés pour fournir l'énergie électrique, avec des batteries appropriées et l'équipement de contrôle. L'énergie mécanique peut être utilisée pour charger les batteries, pomper les fonds, remplir, vider, transférer les ballasts d'eau, orienter les appendices de quille et de gouvernail ou pour lever l'ancre. L'opération des moteurs ou pompes ne doivent fournir aucun élément de propulsion.
- ii. Dans la manœuvre des voiles et de l'équipement du navire, rien ne s'oppose à différentes formes de transmission d'énergie, telles que l'hydraulique, à condition qu'il n'y ait aucun élément d'emmagasinage d'énergie au-delà de celle associée aux matériaux dans leur utilisation pour la navigation normale sous voile.

c. Systèmes motorisés pour la navigation sous voile.

Des navires avec des systèmes motorisés pour la navigation sous voile peuvent demander l'homologation de tout record mais ils seront répertoriés dans une catégorie séparée. Un navire est ainsi catalogué si n'importe quelle manœuvre de voiles – envoi, prise de ris, réduction sur enrouleur ou réglage - utilise de l'énergie motorisée. Les forces naturelles doivent demeurer les seules employées pour la propulsion.

d. Equipage à bord.

Au minimum, il doit y avoir une personne à bord du départ à l'arrivée et il ne doit y avoir aucun changement d'équipier pendant une tentative 'sans assistance'. Cependant un chef de bord en solitaire peut quitter son bord pour nettoyer ou réparer la coque de son navire.

e. Avec ou sans assistance

- i. 'Sans assistance' signifie qu'un navire ne peut recevoir aucune assistance de quelque sorte que ce soit ni embarquer aucunes vivres (en dehors de ce qu'il peut pêcher en mer), aucuns matériaux ou équipements pendant une tentative. Un navire peut être ancré ou échoué pendant une tentative, mais toute réparation doit être effectuée entièrement par l'équipage sans aucune aide ou matériel extérieur (voir h ci-dessous).
- ii. 'Avec assistance' signifie qu'un navire peut entrer dans un port pour réparations, modifications ou vivres selon les besoins . Les équipiers, en dehors du chef de bord, peuvent être changés. Pendant tout arrêt, le chronométrage du parcours continue.
- iii. Il n'est jamais permis d'embarquer des vivres ou de l'équipement ou recevoir toute autre sorte d'aide d'un autre navire lorsqu'on est en route. (voir 'i' ci-dessous).

f. En solitaire

'En solitaire' signifie qu'il n'y a qu'une seule personne à bord. Si un chef de bord en solitaire accepte une quelconque assistance extérieure (voir 21 e), alors le parcours tombe dans une catégorie différente ou peut être invalidé.

g. Barre

Tout système de barre automatique est autorisé.

h. Navigation

Tout type d'équipement de navigation est autorisé et il n'y a pas d'objection à ce que tout type d'information ou de conseil soit transmis de ou vers le navire. Cependant, le navire doit être conduit et manœuvré par l'équipage, sans aucun élément physique de 'contrôle à distance'.

i. Urgences

- i. Un moteur peut être utilisé pour récupérer un homme tombé par-dessus bord, pour porter assistance ou pour toute autre urgence grave, auquel cas tous les détails doivent être enregistrés dans le livre de bord et révélés à l'observateur officiel.
- ii. Au cas où il y a abordage d'un autre navire ou structure habitée (par ex. une plateforme pétrolière), il est permis à l'équipage de l'autre navire ou structure d'aider à libérer le navire.

j. Contourner

Lorsqu'un parcours comprend une marque, une balise ou un point à contourner, un fil représentant le sillage du bateau devrait, lorsqu'il est tendu, laisser chaque marque du côté requis et toucher toute marque à contourner.

k. Monocoques

Dans le cas d'un record ou d'une performance pour un 'monocoque', la définition d'un 'voilier à une seule coque' est conforme à la plupart des règles de jauge, à savoir : la section d'une coque choisie à n'importe quel endroit ne doit pas avoir plus d'une inversion de courbe. La décision du WSSRC sur ce classement sera sans appel.

l. Courant de marée ou autre et distance parcourue sur l'eau

Aucune allégeance pour un courant de marée ou autre n'est prise en compte pour ces records. Les milles nautiques parcourus et relevés à bord ne sont pas pris en considération par le WSSRC.

22. LES REGLES DE SECURITE

Le domaine de ces règles ne couvrent pas l'établissement de standards de sécurité. Cependant tout navire faisant des tentatives doit se conformer avec les standards de sécurité appropriés établis par la Législation Maritime Internationale et par son pays d'origine ou d'enregistrement, et de toute course ou trophée auquel il peut prendre part, sinon l'homologation peut être refusée.

23. AVIS ET TEMPS D'EXPIRATION

Un préavis d'un mois est imposé aux intentions de tentative, accompagné du droit correspondant. Le début d'une tentative doit avoir lieu dans les 24 mois de ce préavis après quoi la tentative sera considérée comme hors temps.(voir règle 28)

24. OBSERVATION / DECLARATION

Lorsqu'un préavis, en bonne et due forme, d'une tentative a été reçu, le WSSRC désignera un observateur pour prendre les mesures nécessaires pour observer les départ et arrivée et chronométrer. L'observateur, ou une personne de son choix, devra aussi inspecter le navire avant le départ et après l'arrivée afin de s'assurer de la conformité avec les règles. Il sera demandé au chef de bord et, dans le cas d'un équipage comprenant plusieurs équipiers, à un autre équipier désigné par lui, de signer une déclaration que toutes les règles ont été observées.

25. CHRONOMETRAGE

Les heures de départ et d'arrivée d'un parcours doivent être prises à la seconde près en Temps Universel Coordonné(GMT). La précision doit être vérifiée à moins de six heures du départ et de l'arrivée de la tentative par référence à un signal horaire officiel par téléphone ou radio. Tout appareil de prise de temps utilisé doit montrer une erreur inférieure à une seconde lors de la vérification. Les heures de départ et d'arrivée doivent être relevées et signées par l'observateur ou son remplaçant choisi.

Tous les records et performances seront toujours définis par un temps réel en jours, heures, minutes et secondes. La moyenne horaire peut être indiquée seulement à titre d'information.

26. PARCOURS POUR RECORDS

Généralités.

Seuls des points fixes à terre, des balises fixes de navigation ou d'autres objets cartographiés attachés à la terre ou le fond de la mer peuvent être utilisés comme points de référence bien qu'ils n'aient pas besoin d'être vus. Sauf dans des cas particuliers, tel le record de distance en 24 heures ou lorsque le Commissaire WSSR n'a pu voir le navire pour des raisons de visibilité ou de sécurité, des positions obtenues à partir de systèmes de navigation radio ou satellite ne sont pas acceptables. Les lignes de départ et/ou d'arrivée doivent être coupées à moins de 4 milles nautiques de l'observateur. Lorsqu'il y a plusieurs options pour les points précis de départ et/ou d'arrivée, il doit y avoir au préalable un accord du WSSRC sur leur position. Ceci est imposé pour des raisons pratiques, logistiques et de sens marin, ainsi que pour des exigences de parcours et de distance.

a. Autour du Monde, d'est en ouest ou d'ouest en est.

Pour faire un tour du monde à la voile, un navire doit partir du et revenir au même point, doit couper tous les méridiens de longitude et l'Equateur. Il peut couper certains méridiens mais pas tous plus d'une fois (par exemple faire deux tours de l'Antarctique ne compte pas). Le parcours orthodromique le plus court du navire doit mesurer au minimum 21.600 milles nautiques, ceci étant calculé sur une 'sphère parfaite'. En calculant cette distance, on doit considérer que le navire tourne autour de l'Antarctique à 63° Sud de latitude. Un navire qui prend le départ dans l'Hémisphère Sud doit virer une île ou tout autre point fixe dans l'Hémisphère Nord mais seulement une fois, pour satisfaire le critère de distance minimum.

b. Transatlantique – De New York au Lizard.

Partir en coupant une ligne plein sud (vrai) depuis le point le plus haut du Phare d'Ambrose (40° 26,9'N ; 73° 47,9'W). L'arrivée est une ligne plein sud (vrai) du point le plus haut du Phare du Cap Lizard (49° 57,58'N ; 5° 15,07' W).

c. Tour de Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Les seuls points de départ/arrivée agréés sont le Lizard, Ventnor sur l'île de Wight et Ramsgate. Le parcours doit englober toutes les îles Britanniques et Irlandaises, à l'exception des îles Anglo-Normandes et de Rockall.

d. Tour de l'Irlande.

Le seul point d'arrivée/départ agréé est Dun Laoghaire. Le parcours doit englober toute l'Irlande et toutes les îles.

e. Tour de l'Île de Wight.

Encercler l'île dans n'importe quel sens. Partir en coupant une ligne plein nord vrai du mât de pavillon permanent du Royal Yacht Squadron, Cowes. Passer au large des points suivants (l'ordre dépend du sens de rotation du parcours) : phare des Needles, bouée Bembridge Ledge. Finir sur la ligne de départ.

f. De New York à San Francisco par le Cap Horn.

Partir en coupant une ligne plein sud du Phare d'Ambrose ($40^{\circ} 26,9'N$; $73^{\circ} 47,9'W$). Laisser le Cap Horn à tribord. La ligne d'arrivée est une ligne entre le mât de pavillon à l'extrémité de la jetée 39 dans la Baie de San Francisco et le phare sur l'île d'Alcatraz.

g. De Marseille à Carthage.

Partir en coupant une ligne à 90° vrai du Phare de Pomègues ($43^{\circ} 15,7'N$; $5^{\circ} 17,4'E$). L'arrivée est une ligne à 90° vrai du Phare de Ras Quartajamah (Cap Carthage , près de Sidi Bou Saïd, $36^{\circ} 52,3'N$; $10^{\circ} 20,9'E$).

h. De Cowes à Dinard.

Partir en coupant une ligne plein nord du mât de pavillons permanent du Royal Yacht Squadron, laisser à bâbord le phare des Needles. La ligne d'arrivée est entre les bouées Buharats Est ($48^{\circ} 40,3'N$; $02^{\circ} 07,2'W$) et Buharats Ouest ($48^{\circ} 40,3'N$; $02^{\circ} 07,5'W$).

i. Transpacifique, de Los Angeles à Honolulu.

Parcours de la course traditionnelle Transpac. Partir en coupant une ligne au large de la Pointe Fermin à proximité de l'entrée nord du port San Pedro à Los Angeles. L'arrivée est à la bouée Diamond Head (tête de diamant) R2 ($21^{\circ} 14,80'N$; $157^{\circ} 48,90'W$)

j. Golfe de Thaïlande.

Partir en coupant une ligne entre le bâtiment principal, Marina Ocean Yacht, Jomtien ($12^{\circ} 49,66'N$; $100^{\circ} 54,92'E$) et le mât blanc sur la jetée ouest, à moins d'une encablure de la jetée. La ligne d'arrivée se trouve à deux encablures et demie à l'est du bâtiment principal du Club Dusit Resort et Polo ($12^{\circ} 38,50'N$; $99^{\circ} 55,58'E$).

k. De Honolulu à Yokohama.

Partir de la bouée Diamond Head (tête de diamant) R2 (voir 'i' ci-dessus). Prendre n'importe quelle route vers l'ouest vers Yokohama. Finir sur une ligne au 270° vrai du Feu Jogashima ($35^{\circ} 07,90'N$; $139^{\circ} 36,90'E$) en baie de Tokyo.

l. Transpacifique, d'ouest en est, de Yokohama à San Francisco. Le parcours inverse est aussi valide.

Partir en coupant d'ouest en est une ligne entre le phare à l'entrée de la Marina Hakkeijima (35° 19,90'N ; 139° 39,10'E) et le phare blanc (2 éc. V. 8sec.), au sud du passage vers Hakkeijama (35° 19,5'N ; 139° 40,0'E). Finir sur une ligne à l'aplomb, côté mer, du Pont du Golden Gate, Baie de San Francisco.

m. Tour de l'Australie.

Un chef de bord peut choisir tout point de départ/arrivée sur le continent Australien qui est accepté par le WSSRC. Le navire peut tourner dans n'importe quel sens autour du continent tel que défini. Le parcours doit encercler Sydney Heads, Cap York et le groupe des îles Thursday (Jeudi), la Péninsule Cobourg, les îles Melville et Bathurst, le Cap North West (Nord Ouest), le Cap Leeuwin, le Cap South East (Sud Est ; Tasmanie).

n. Parcours transatlantique des alizés – de Cadix à San Salvador (Ile Watling).

Partir en coupant une ligne sud-ouest de la tour de contrôle (34° 34,64'N ; 15° 21,24'W) de la marina de Puerto Sherry. Le parcours doit passer par les îles Canaries au sud-est de la Pointe Arinaga (27° 51,30'N ; 15° 21,50'W) et au sud de Morno de Colchas (27° 42,50'N ; 15° 36,00'W), puis vers San Salvador/ Ile Watling en passant au sud de la Pointe Sud Ouest (23° 55,50'N ; 74° 35,00'W), puis vers la ligne d'arrivée au large de Cockburn Town à 24° 03,00'N ; 74° 32,00'W.

o. De Plymouth à La Rochelle.

La ligne de départ au brise-lame à l'entrée de Plymouth est plein ouest (vrai) du phare. La ligne d'arrivée à franchir du Sud au Nord est entre la bouée Marie-Anne – 46° 09,3'N ; 01° 15,0'W et l'extrémité de la jetée du port de commerce de La Pallice à l'est de la bouée ci-dessus. L'île de Ré doit être laissée à babord.

p. De Miami à New York.

La ligne de départ est entre la bouée verte de mer 25° 45,79'N ; 080° 05,40'W d'où le relèvement de South Pointe Tower (Tour de la Pointe Sud ; 25° 46,03'N ; 080° 08,13'W) est 280° vrai. La ligne d'arrivée est une ligne plein sud (vrai) de la partie la plus élevée de la Tour du Phare d'Ambrose (40° 26,9'N ; 73° 47,9'W).

q. Parcours du Fastnet.

Franchir d'est en ouest une ligne plein nord vrai du mât de pavillons permanent du Royal Yacht Squadron, Cowes. Laisser, soit complètement à babord, soit complètement à tribord : Les Iles des Scillies, y compris Bishop Rock et tous rochers et îlots au large dans un rayon de 8 milles nautiques du phare de Pendennis Head, sur St Mary (Sainte Marie). Puis enrouler le Rocher du Fastnet dans un sens ou dans l'autre. (Pour information, veuillez prendre l'heure à laquelle vous virez le Rocher du Fastnet). Ensuite laisser à BABORD, c'est-à-dire laisser sur votre côté babord, les Iles des Scillies, y compris Bishop Rock, et tous rochers et îlots au large. Puis vers l'entrée ouest du Sound de Plymouth. La ligne d'arrivée est à l'ouest vrai du phare (Ec. Bl,R, 10sec. 19m. 12M Trompe 15s) à l'extrémité ouest du brise-lame de Plymouth.

r. De Newport aux Bermudes.

La ligne de départ est l'alignement du Phare de Castle Hill 41° 27,728'N ; 071° 21,774'W et de la Bouée Kettle Bottom Rock, au 270° magnétique. L'arrivée est le relèvement au 096° vrai du phare de St David, aux Bermudes, 32° 21,85'N ; 64° 39,12'W.

s. De Sydney à Hobart.

Le Départ est une ligne au 310 vrai depuis 33° 51,3'S ; 151° 15,3'E pour environ 500 mètres. L'Arrivée est le franchissement d'une ligne au 050 vrai depuis la Boite d'Arrivée en 42° 53,3'S ; 147° 20,3'E pour environ 300 mètres.

t. De Hong Kong à New York.

La ligne de départ est entre la boîte de départ du Royal Hong Kong Yacht Club et une bouée en position 22° 17,346N ; 114° 10,720'E. L'arrivée est une ligne plein sud (vrai) du point le plus haut du Phare de la Tour Ambrose (40° 26,9'N ; 73° 47,9'W).

u. Transatlantique d'Est en Ouest de Plymouth à Boston.

Le départ est le franchissement d'une ligne entre le feu sur le brise-lame extérieur F.é.b.r.10s(1), haut.19m – portée B.12M –R.9M ; 50° 20,08'N ; 4° 09,52'W et la bouée rouge cylindrique F.2é.r.10s., appelée Queens Grounds, 50° 20,30'N ; 4° 10,08'W. L'arrivée est le franchissement d'une ligne entre le Feu de Deer Island (42° 20,39'N ; 70° 57,27'W) et le Feu de Long Island Head (42° 19,81'N ; 70° 57,46'W). Son relèvement est 194° Vrai.

RECORDS INTERMEDIARES AUTOUR DU MONDE

1. Océan Indien.

Limite ouest : Cap des Aiguilles, en franchissant le méridien 20° E . Limite est : La pointe sud de la Tasmanie, Cap South East , en franchissant le méridien 146° 49'E.

2. Océan Pacifique Sud.

Limite ouest : la pointe sud de la Tasmanie, Cap South East, en franchissant le méridien 146° 49'E. Limite est : le Cap Horn en franchissant le méridien 67° 16'W.

3. Equateur à Equateur.

Depuis l'Océan Atlantique Nord : Equateur, Cap des Aiguilles, autour du Continent Antarctique, Cap Horn, Equateur.

4. Atlantique Sud.

Depuis le Cap Horn, en franchissant le méridien 67° 16'W jusqu'au Cap des Aiguilles en franchissant le méridien 20°E.

Les règles suivantes s'appliquent aux revendications de records sur les 4 parcours ci-dessus : les règles WSSR 19 c., 27 a, b, f, g, h, i et j. La station à terre doit 'poller' la position du bateau juste avant et juste après le franchissement du méridien avec un intervalle inférieur à 10 minutes. Le WSSRC interpolera entre ces deux 'pollings' pour déterminer l'heure correspondante.

LE PARCOURS DE LA DISTANCE EN 24 HEURES

27. LE PARCOURS DE LA DISTANCE EN 24 HEURES

En général les règles pour les parcours au large s'appliquent.

Les revendications de records pour un parcours en 24 heures peuvent être faites comme suit :

- a. Les comptes-rendus de positions chronométrées depuis le navire doivent être des positions GPS qui sont transmises à une station à terre agréée ou directement à un observateur officiel nommé par le WSSRC. La transmission doit se faire via Inmarsat, GPS Argos ou tout autre système qui peut être 'pollé' par la station à terre. La caractéristique essentielle est que les comptes-rendus de la position GPS chronométrée doivent être rassemblés et envoyés sans aucune action de l'équipage du navire.
- b. Les données doivent comprendre l'heure en Temps Universel Coordonné (GMT) à la minute près et les latitude et longitude au dixième de minute près.
- c. Le temps écoulé entre les deux lectures en question doit être 24 heures ou moins. En raison de la marge inhérente à l'équipement d'enregistrement GPS, une lecture d'une minute au-delà des 24 heures est acceptable. La distance couverte sera corrigée à 24 heures précises. Sinon aucune extrapolation ne doit être utilisée.
- d. La période de 24 heures peut démarrer à n'importe quel moment.
- e. Pour qu'une distance soit homologuée comme un record, elle doit être supérieure au moins d'un mille nautique par rapport au précédent record homologué.
- f. L'état de précision du GPS enregistré par le Département de la Défense US doit être obtenu et toutes corrections ou annulations doivent être appliquées.
- g. L'équipement à bord du navire ne doit pas être faussé de quelque façon que ce soit et on doit rendre compte de toutes réparations faites ou pannes électriques à bord, etc...
- h. La personne en charge du navire doit avertir dès que possible de toute revendication imminente. Après arrivée au port, le chef de bord et (sauf en solitaire) un autre membre de l'équipage doivent signer une déclaration sur un formulaire fourni par le WSSRC. Le WSSRC recalculera la distance orthodromique (selon un grand cercle) du parcours entre les deux positions acceptées.
- i. Si le navire qui revendique un record prend part à une course de voiliers, alors les organisateurs doivent satisfaire le WSSRC à l'avance que l'équipement est adapté à l'objectif et peuvent alors se charger de suivre les positions, attirant l'attention du WSSRC sur des records possibles et lui fournissant les données nécessaires.
- j. Si le navire qui revendique fait une TENTATIVE INDIVIDUELLE DE RECORD (qu'il prenne part ou non à une course de voiliers), alors le propriétaire ou le chef de bord doit satisfaire le WSSRC que l'équipement à bord convient et que des dispositions convenables ont été prises. Des revendications ne peuvent être homologuées que si le WSSRC a été contacté préalablement et les dispositions approuvées. Les frais d'homologation s'élèvent à 1200 GBP à la date de cette publication.

- k. Une revendication peut être faite sans l'utilisation de GPS, mais en se servant d'observations terrestres et, dans ce cas, les Règles 24, 25 et 26 (premier paragraphe) s'appliquent. La distance couverte doit être supérieure au moins d'un mille nautique par rapport au précédent record et le temps écoulé doit être exactement de 24 heures ou moins.

28. FRAIS (Autres que pour les records en 24 heures)

Le chef de bord ou l'organisation qui souhaite faire une tentative de record doit prendre en charge les frais d'observation et d'homologation correspondants.

- (a) Tous les frais sont exprimés en GBP (livres anglaises) et doivent être réglés avant le départ.
- (b) Les frais d'homologation sont inclus dans les frais de candidature et seront remboursés si la tentative échoue, est annulée ou le temps limite est dépassé (voir règle 23 ci-dessus). Les frais à la date de la publication s'élèvent à 1200 GBP. La partie concernant l'homologation s'élève à 400 GBP.

29. DEPENSES

La personne ou l'organisation qui fait la tentative de record doit prendre en charge les dépenses justifiées et la rémunération de l'observateur officiel et de tous les assistants. Celles-ci doivent être réglées avant qu'on puisse examiner toute revendication de record.

30. HOMOLOGATION

Dans l'attente de l'homologation officielle d'un record par le WSSRC, le chef de bord, le constructeur, le sponsor ou toutes autres parties intéressées ne doivent pas participer à la publication ou à l'annonce d'un record sans les termes ' sous réserve de l'homologation officielle par le WSSRC'.

Les documents suivants doivent être remis au WSSRC :

- i. Une déclaration par le chef de bord donnant les détails sur le navire, l'équipage et la route suivie. Celle-ci doit comprendre une déclaration que ces règles ont été respectées, signée par le chef de bord et au moins un autre membre de l'équipage (sauf en solitaire).
- ii. Un compte-rendu par l'Observateur Officiel donnant les détails du chronométrage et de la vérification de la précision de toutes les observations.

31. CERTIFICATS

Certificats de record au large et certificats de Performance, le WSSRC remet à chaque chef de bord un certificat rempli et signé. Des copies supplémentaires peuvent être mises à disposition de l'équipage.

Certificats de Performance. Afin de répondre à la demande d'homologation de performances sur des parcours autres que ceux des records du monde ou pour des catégories autres que celles des records, le WSSRC a créé le certificat de performance. Les conditions pour cela sont similaires à celles des records du monde, puisque les mécanismes d'authentification doivent répondre aux mêmes critères.

32. INTERPRETATION

En cas de conflit sur l'une de ces règles, la décision du WSSRC est sans appel.

