

LES INFRACTIONS PENDANT LA COURSE

A decorative graphic in the top-left corner consisting of overlapping curved shapes in blue, red, and purple.

Sommaire

1	Les acteurs pendant la course	3
1.1	Les concurrents	3
1.2	Le comité de course	3
1.3	Le jury.....	4
1.4	Le comité Technique	4
2	Pénalités pendant la course	5
2.1	Etre « en course »	5
2.2	Toucher une marque	6
2.3	Infractions aux règles du chapitre 2 entre bateaux.....	6
2.3.1	RCV 44.1 Effectuer une pénalité.....	6
2.3.2	RCV 44.2 Pénalités d'un tour et de deux tours	7
2.3.3	RCV 44.3 Pénalité en points	8
2.4	Réclamation entre bateaux.....	9
2.5	Réclamation du comité de course	10
2.6	Réclamation du jury.....	11
2.7	Réclamation du comité technique	12
3	Chapitre 4 Autres obligations en course.....	12
3.1	RCV 41 Aide extérieure.....	12
3.2	RCV 42 Propulsion.....	13
3.2.1	RCV 42.1 Règle de base	13
3.2.2	RCV 42.2 Actions interdites	13
3.2.3	RCV 42.3 Exceptions.....	13
4	ANNEXE P	15

1 Les acteurs pendant la course

1.1 Les concurrents

Les concurrents sont par définition toutes les personnes qui prennent part à une compétition. Ils doivent satisfaire aux règles définies dans l'avis de course.

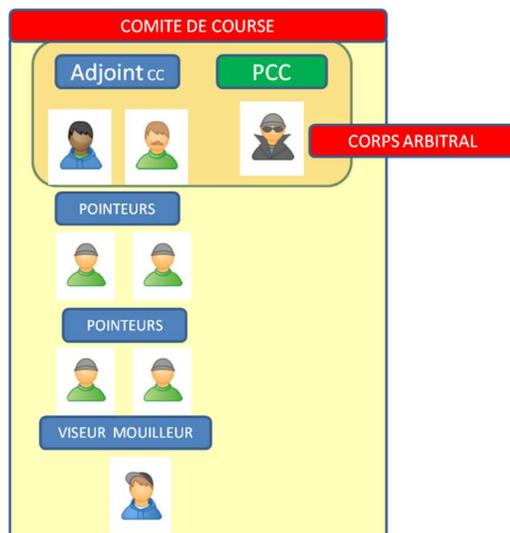
Toutes les personnes embarquées doivent être titulaires d'une licence FFVoile «Compétition» ainsi qu'une autorisation parentale pour les mineurs.

1.2 Le comité de course

Le comité de course est un ensemble de personnes qui exercent leur activité principalement sur l'eau. Il est présidé par le président du comité de course (PCC). Il dirige les courses selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les règles (RCV 90.1) (voir la fiche : organisation d'une régate, responsabilités).

90.1 Comité de course

Le comité de course doit diriger les courses selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les *règles*.



1.3 Le jury

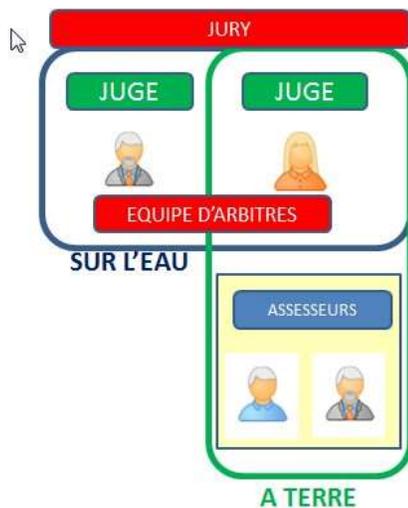
91 JURY

Un jury doit être

- (a) un jury désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course ;
- (b) un jury international désigné par l'autorité organisatrice ou comme prescrit dans les Réglementations de World Sailing.
- (c) un jury désigné par l'autorité nationale selon la règle 71.2.

Le jury assure l'instruction des réclamations et des demandes de réparation (voir la fiche : organisation d'une régates, responsabilités).

Dans la mesure du possible le jury est présent sur l'eau, il constate les infractions et fait appliquer les pénalités directement sur l'eau. Les modalités d'arbitrage doivent alors être définies dans les instructions de course.

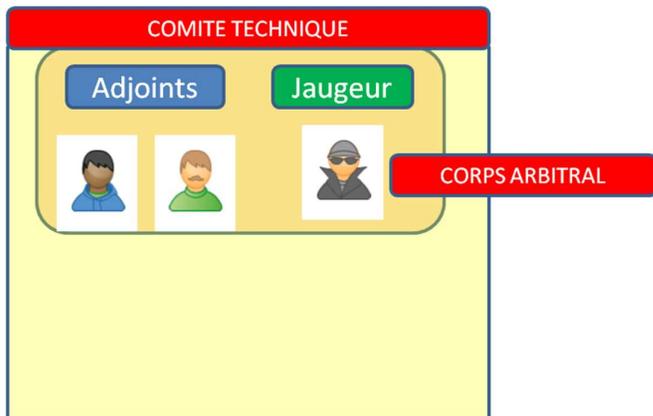


1.4 Le comité Technique

92 COMITÉ TECHNIQUE

- 92.1** Un comité technique doit être un comité d'au moins un membre et doit être désigné par l'autorité organisatrice ou le comité de course ou comme prévu dans les Réglementations de World Sailing.

- 92.2 Le comité technique doit conduire l'inspection de l'équipement et la jauge d'épreuve selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les règles.



2 Pénalités pendant la course

CHAPITRE 2

QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

*Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de **courir**, sont **en course**, ou ont été **en course**. Cependant, un bateau qui n'est pas **en course** ne doit pas être pénalisé s'il enfreint une de ces règles, à l'exception de la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou de la règle 23.1.*

2.1 Etre « en course »

Définition

En course Un bateau est **en course** depuis son signal préparatoire jusqu'à ce que soit il **finisse** et dégage la ligne et les **marques** d'arrivée ou qu'il abandonne, ou jusqu'à ce que le comité de course signale un rappel général, un **retard**, ou une **annulation**.

2.2 Toucher une marque

RCV31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas toucher une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, une *marque* qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*.

Dans certains cas il peut être très difficile de voir si un bateau a touché une marque, la position de l'observateur, membre du comité de course, doit être adaptée à la situation. Il ne doit pas y avoir d'ambiguïté, une marque peut bouger par un simple effet de la mer et donner l'impression d'avoir été touchée par un bateau passant à proximité.

Attention aux effets d'optique et mouvements de vagues créés par les bateaux.

Le comité de course peut réclamer contre un concurrent (RCV 60.2(a)) qui a touché une marque. Avant de déposer cette réclamation le comité de course doit être sûr sans aucun doute que l'infraction a bien été commise.

60.2 Un comité de course peut

- (a) réclamer contre un bateau mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même ;

Dans bien des cas, les concurrents sont les mieux placés pour voir un toucher de marque, il leur appartient donc de réclamer (RCV 60.1(a)).

60.1 Un bateau peut

- (a) réclamer contre un autre bateau mais, pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31, il devra avoir été impliqué dans l'incident ou l'avoir vu ;

2.3 Infractions aux règles du chapitre 2 entre bateaux

La règle 44 « **PENALITES AU MOMENT D'UN INCIDENT** » traite les points suivants :

2.3.1 RCV 44.1 Effectuer une pénalité

Un bateau peut effectuer une pénalité de deux tours quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant

qu'il est *en course*. Il peut effectuer une pénalité d'un tour quand il est susceptible d'avoir enfreint la règle 31. En remplacement, l'avis de course ou les instructions de course peuvent spécifier l'usage de la pénalité en points ou d'une autre pénalité, auquel cas la pénalité spécifiée devra remplacer la pénalité d'un ou deux tours. Cependant,

(a) quand un bateau 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 ;

(b) si le bateau a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

La pénalité peut être

- un ou deux tours à effectuer (**RCV 44.2**) ou
- une pénalité en points (**RCV 44.3**) sur le classement, ou
- une pénalité en temps (dans les courses au large, courses longue distance ou raids, etc...).

Dans tous les cas l'avis de courses ou les instructions de course précisent le système de pénalité applicable à l'épreuve.

2.3.2 RCV 44.2 Pénalités d'un tour et de deux tours

Après s'être largement écarté des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité d'un tour ou de deux tours en faisant rapidement le nombre voulu de tours dans le même sens, chaque tour comprenant un virement de bord et un empannage. Quand un bateau effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.

Tours de pénalité.

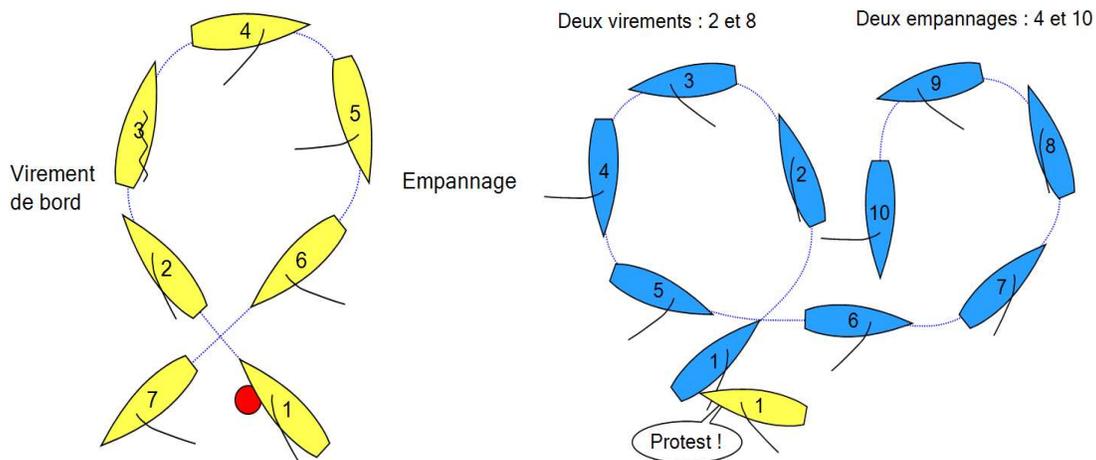
Un bateau doit effectuer rapidement après s'être éloigné des autres concurrents :

- une pénalité de deux tours pour une infraction à une ou plusieurs règles du chapitre 2, ou

- une pénalité d'un tour pour avoir enfreint la règle 31 des RCV (touché de marque).

L'avis de course ou les instructions de course peuvent modifier la règle 44.1 des RCV et fixer la rotation à un tour au lieu de deux pour une infraction aux règles du chapitre 2. Le bateau doit effectuer cette pénalité en réalisant rapidement le nombre voulu de tours dans le même sens, chaque tour comprenant un virement de bord et un empannage.

Attention un tour ne veut pas dire 360° (voir les exemples ci-dessous).



2.3.3 RCV 44.3 Pénalité en points

Remarque : Les pénalités en points **acceptées par un bateau** ont quasi disparu de nos jours (RCV 44.3(a) et (b)).

La RCV 44.3(c) reste utilisée, puisqu'elle permet de transformer une pénalité de % en pénalité en points (comme dans le cas d'une DPI ou d'une pénalité sous pavillon Z).

- Un bateau accepte une pénalité en points en montrant un pavillon jaune à la première occasion raisonnable après l'incident.
- Quand un bateau a accepté une pénalité en points, il doit arborer le pavillon jaune jusqu'à ce qu'il *finisse* et attirer l'attention du comité de course sur le pavillon sur la ligne d'arrivée. A ce moment-là, il doit aussi informer le comité de course de l'identité de l'autre bateau impliqué dans l'incident. Si cela est impossible, il doit le faire à la première occasion raisonnable et dans le temps limite de réclamation.

- (c) Le score de la course pour un bateau qui accepte une pénalité en points doit être le score qu'il aurait reçu sans cette pénalité, augmenté du nombre de places indiqué dans les instructions de course. Quand les instructions de course ne précisent pas le nombre de places, la pénalité doit être de 20% des points de DNF arrondie au nombre entier le plus proche (0,5 arrondi au nombre supérieur). Les scores des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; en conséquence, deux bateaux peuvent recevoir le même score. Cependant la pénalité ne doit pas aggraver le score du bateau au-delà du score de DNF.

2.4 Réclamation entre bateaux

60 DROIT DE RECLAMER ; DROIT DE DEMANDER REPARATION OU ACTION SELON LA REGLE 69

60.1 Un bateau peut

- (a) réclamer contre un autre bateau, mais, pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31, il devra avoir été impliqué dans l'incident ou l'avoir vu ;

Les concurrents sont soumis à un ensemble de règles. Un principe fondamental de sportivité est que les concurrents qui enfreignent une règle effectuent rapidement une pénalité ou abandonnent (principe de base « Sportivité et règles »).

La règle 60.1 des RCV précise qu'un bateau peut réclamer contre un autre bateau, mais pas pour une infraction présumée à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31 (toucher une marque) à moins **qu'il n'ait été impliqué dans l'incident ou qu'il l'ait vu**.

Un bateau peut réclamer contre un autre bateau pour des infractions à la jauge ou aux règles de classe.

La règle 61.1 des RCV fixe les exigences pour réclamer.

61 EXIGENCES POUR RECLAMER

61.1 Informer le réclamé

- (a) Un bateau réclamant doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa **réclamation** concernera un incident survenu

dans la zone de course, dans lequel il a été impliqué ou qu'il a vu, il doit pour chaque *réclamation* héler « Proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus *en course*. Cependant,

- (1) si l'autre bateau est trop éloigné pour être hélé, le bateau réclamant n'a pas besoin de héler mais il doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable ;
- (2) si la longueur de coque du bateau réclamant est inférieure à 6 mètres, il n'a pas besoin d'arborer un pavillon rouge ;
- (3) si l'incident était une erreur commise par l'autre bateau dans la manière d'effectuer le parcours, il n'a pas besoin de héler ou d'arborer un pavillon rouge mais il doit informer l'autre bateau, soit avant que cet autre bateau ne *finisse*, soit à la première occasion raisonnable après que l'autre bateau ait *fini*.
- (4) si au moment de l'incident, il est évident pour le bateau réclamant qu'un membre de l'un ou l'autre des équipages est en danger, ou qu'une blessure ou un dommage sérieux en a découlé, les exigences de cette règle ne s'appliquent pas à ce bateau, mais il doit essayer d'informer l'autre bateau dans le temps limite de la règle 61.3.

Un bateau ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre bateau à la première occasion, il doit héler « Protest » et arborer un pavillon rouge (sauf pour les bateaux de moins de 6 m).

2.5 Réclamation du comité de course

La règle 60.2 des RCV définit les conditions selon lesquelles un comité de course peut réclamer.

60.2 Un comité de course peut

- (a) réclamer contre un bateau mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une réclamation non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un *conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même ;
- (b) demander réparation pour un bateau ; ou

(c) rapporter au jury pour demander une action selon la règle 60.3(d) ou 69.2(b).

Le comité de course réclamera :

- pour un toucher de marque (de départ, de parcours ou d'arrivée) (voir [2.2](#)).

La règle 61 s'applique aussi au comité de course, comité technique et au jury (RCV 61.1(b)) qui doivent informer le réclamé.

61 EXIGENCES POUR RECLAMER

61.1 Informer le réclamé

(a)

(b) Si le comité de course, le comité technique ou le jury a l'intention de réclamer contre un bateau au sujet d'un incident que le comité ou le jury a observé dans la zone de course, il doit informer le bateau après la course dans le temps limite de la règle 61.3. Dans les autres cas, le comité ou le jury doit informer le bateau de son intention de réclamer aussitôt que raisonnablement possible. Un avis affiché sur le tableau officiel d'information dans le temps limite approprié satisfait cette exigence.

2.6 Réclamation du jury

La règle 60.3(a) des RCV définit les conditions selon lesquelles un jury peut réclamer.

60.3 Un jury peut

- (a) réclamer contre un bateau, mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une *réclamation* non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant *un conflit d'intérêts* autre que le représentant du bateau lui-même. Cependant il peut réclamer contre un bateau
- (1) s'il apprend qu'il est impliqué dans un incident pouvant avoir causé une blessure ou un dommage sérieux, ou
 - (2) si, au cours de l'instruction d'une *réclamation* recevable, il apprend que le bateau, bien que n'étant pas *partie* dans l'instruction, était impliqué dans l'incident et peut avoir enfreint une *règle* ;

De plus en plus fréquemment, lorsque les conditions matérielles le permettent, le jury est présent sur l'eau et sanctionne directement les infractions. Les modalités d'exécution sont précisées dans l'avis de course ou dans les instructions de course.

2.7 Réclamation du comité technique

60.4 Un comité technique peut

réclamer contre un bateau mais pas sur la base d'une information provenant d'une demande de réparation ou d'une réclamation non recevable, ni sur la base d'un rapport d'une personne ayant un conflit d'intérêts autre que le représentant du bateau lui-même. Cependant, il doit réclamer contre un bateau s'il décide qu'un bateau ou un équipement individuel n'est pas conforme aux règles de classe ou à la règle 50 ;

3 Chapitre 4 Autres obligations en course

Préambule

*Les règles du chapitre 4 s'appliquent uniquement à des bateaux **en course** sauf si la règle spécifie le contraire.*

Cependant, la règle 47 s'applique à tout moment quand les bateaux sont sur l'eau.

3.1 RCV 41 Aide extérieure

Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf

- (a) de l'aide pour un membre d'équipage malade, blessé ou en danger ;
- (b) après une collision, de l'aide de la part de l'équipage de l'autre navire, pour se dégager ;
- (c) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux ;
- (d) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un autre bateau dans la même course.

Cependant, un bateau qui acquiert un avantage significatif dans la course par une aide reçue selon la règle 41(a) peut faire l'objet d'une réclamation et être pénalisé ; la pénalité peut être inférieure à la disqualification.

Le comité de course et/ou le jury doivent rester vigilants sur l'eau et marquer les incidents qu'ils constatent, ils doivent ensuite réclamer s'ils constatent que le bateau a enfreint la RCV 41.

3.2 RCV 42 Propulsion

La règle 42.1 des RCV est la règle de base en matière de propulsion.

3.2.1 RCV 42.1 Règle de base

Sauf quand cela est permis dans la règle 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse. Ses membres d'équipages peuvent ajuster le réglage des voiles et de la coque, et accomplir d'autres actions de navigation en bon marin, mais ils ne doivent pas bouger leur corps autrement pour faire avancer le bateau.

3.2.2 RCV 42.2 Actions interdites

Sans limiter l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites :

- (a) pomper : agitation répétée de toute voile, soit en bordant et choquant la voile, soit par mouvement du corps vertical ou perpendiculaire à l'axe du bateau ;
- (b) balancer : roulis répété du bateau, provoqué par
 - (1) le mouvement du corps,
 - (2) le réglage répété des voiles ou de la dérive, ou
 - (3) action sur la barre ;
- (c) saccader : mouvement soudain du corps en avant, arrêté brutalement ;
- (d) godiller : mouvement répété de la barre qui soit est vigoureux, soit propulse le bateau en avant ou l'empêche de reculer ;
- (e) virements de bord ou empannages répétés sans rapport avec des changements de direction du vent ou des considérations tactiques.

3.2.3 RCV 42.3 Exceptions

- (a) Un bateau peut être balancé pour en faciliter la conduite.
- (b) L'équipage d'un bateau peut bouger le corps pour accentuer le roulis qui facilite la conduite du bateau pendant un virement de bord ou un empannage, pourvu que, juste après la fin du virement de bord ou de l'empannage, la vitesse du bateau ne soit pas supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence du virement de bord ou de l'empannage.

- (c) Quand le surfing (accélération rapide en descendant sur l'avant d'une vague), le planing ou le vol est possible,
 - (1) chaque voile peut être bordée une seule fois par vague ou risée pour initier ce surfing ou planing, ou
 - (2) chaque voile peut être bordée autant de fois que voulu pour initier le vol.
- (d) Quand un bateau est au-dessus d'une route au plus près et qu'il est stationnaire ou se déplace lentement, il peut godiller pour se retrouver sur une route au plus près.
- (e) Si une latte est inversée, l'équipage du bateau peut pomper avec la voile jusqu'à ce que la latte ne soit plus inversée. Cette action n'est pas autorisée si elle propulse clairement le bateau.
- (f) Un bateau peut réduire sa vitesse en bougeant sa barre de façon répétée.
- (g) Tout moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.
- (h) Pour se dégager après un échouage ou après une collision avec un navire ou un objet, un bateau peut utiliser la force exercée par son équipage ou par l'équipage de l'autre navire et tout équipement autre qu'un moteur propulsif. Cependant, l'utilisation d'un moteur peut être autorisée par la règle 42.3(i).
- (i) Les instructions de course peuvent, dans des circonstances spécifiées, autoriser la propulsion en utilisant un moteur ou toute autre méthode, à condition que le bateau n'obtienne pas un avantage significatif dans la course.

Note : les interprétations de la règle 42 sont disponibles sur le site internet de la FFVoile (www.ffvoile.org) et de l'ISAF (www.sailing.org) ou par courrier sur demande.

L'annexe P des RCV définit les procédures spéciales pour l'application de la règle 42. Tout ou partie de cette annexe s'applique seulement si l'avis de course ou les instructions de course le prescrivent.

Le jury sur l'eau doit sanctionner tout bateau qui enfreint la règle 42, le jugement n'est pas toujours très évident et nécessite une grande connaissance de la règle et des bateaux concernés.

Dans les courses au large ou en habitables, l'usage de la propulsion peut être autorisé dans des circonstances déterminées, en règle générale suite à des avaries. Ces conditions sont précisées dans les instructions de course, en aucun cas l'usage de la propulsion ne doit permettre au bateau de bénéficier d'un avantage significatif (RCV 42.3(i)).

4 ANNEXE P

PROCEDURES SPECIALES POUR LA REGLE 42

Tout ou partie de cette annexe s'applique seulement si l'avis de course ou les instructions de course l'indique.

P1 OBSERVATEURS ET PROCÉDURE

P1.1 Le jury peut désigner des observateurs, y compris des membres du jury, pour agir conformément à la règle P1.2. Une personne ayant un conflit *d'intérêts significatif* ne doit pas être désignée en tant qu'observateur.

P1.2 Un observateur désigné selon la règle P1.1, qui voit un bateau enfreindre la règle 42 peut le pénaliser aussitôt que raisonnablement possible, en faisant un signal sonore, en pointant vers lui un pavillon jaune et en hélant son numéro de voile, même s'il n'est plus *en course*. Un bateau ainsi pénalisé ne doit pas être pénalisé une seconde fois selon la règle 42 pour le même incident.

P2 PENALITES

P2.1 Première pénalité

Quand un bateau est pénalisé pour la première fois selon la règle P1.2, sa pénalité doit être une pénalité de deux tours conformément à la règle 44.2. S'il manque à l'effectuer, il doit être disqualifié sans instruction.

P2.2 Deuxième pénalité

Quand un bateau est pénalisé pour la deuxième fois pendant la régata, il doit abandonner rapidement. S'il ne le fait pas, il doit être disqualifié sans instruction et son score ne doit pas être retiré.

P2.3 Troisième pénalité et suivantes

Quand un bateau est pénalisé pour la troisième fois ou plus pendant la régata, il doit abandonner rapidement. S'il le fait, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction et son score ne doit pas être retiré. S'il ne le fait pas, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction dans toutes les courses de la régata,

sans aucun score retiré, et le jury doit envisager d'ouvrir une instruction selon la règle 69.2.

P2.4 Pénalités près de la ligne d'arrivée

Si un bateau est pénalisé selon la règle P2.2 ou P2.3 et qu'il ne lui était raisonnablement pas possible d'abandonner avant de **finir**, il doit être classé comme s'il avait abandonné rapidement.

P3 RETARD, RAPPEL GENERAL OU ANNULATION

Si un bateau a été pénalisé selon la règle P1.2 et que le comité de course signale un *retard*, un rappel général ou une *annulation*, la pénalité est annulée, mais elle est toujours prise en compte pour déterminer le nombre de fois où il a été pénalisé pendant la régata.

P4 LIMITATION DE REPARATION

Un bateau ne doit pas recevoir de réparation pour une action d'un membre du jury ou de son observateur désigné selon la règle P1.2 sauf si l'action était inadéquate en raison d'un manquement à prendre en compte un signal du comité de course ou une règle de classe.

P5 PAVILLONS O ET R

P5.1 Quand la règle P5 s'applique

La règle P5 s'applique si les règles de classe permettent de pomper, balancer et saccader quand la vitesse du vent dépasse une limite spécifiée.

P5.2 Avant le signal de départ

(a) Le comité de course peut signaler que les bateaux sont autorisés à pomper, à balancer et à saccader, comme spécifié dans les règles de classe, en envoyant le pavillon O avant ou avec le signal d'avertissement.

(b) Si la vitesse du vent diminue en deçà de la limite spécifiée après l'envoi du pavillon O, le comité de course peut **retarder** la course. Puis, avant ou avec un nouveau signal d'avertissement, le comité doit envoyer soit le pavillon R, pour signaler que la règle 42 telle que modifiée par les règles de classe s'applique, soit le pavillon O, comme prévu dans la règle P5.2(a).

(c) Si le pavillon O ou R est envoyé avant ou avec le signal d'avertissement, il doit être arboré jusqu'au signal de départ.

P5.3 Après le signal de départ

Après le signal de départ,

(a) si la vitesse du vent dépasse la limite spécifiée, le comité de course peut envoyer le pavillon O avec des signaux sonores répétitifs à une **marque** pour signaler que le pumping, le rocking et le ooching sont autorisés, comme spécifié dans les règles de classe, après avoir passé la **marque** ;

(b) si le pavillon O a été envoyé et que la vitesse du vent diminue en deçà de la limite spécifiée, le comité de course peut envoyer le pavillon R avec des signaux sonores répétitifs à une marque pour signaler que la règle 42, telle que modifiée par les règles de classe, s'applique après avoir passé la marque.

World Sailing a édité un document « Interprétations Règle 42 », document traduit par la CCA. Ce document est consultable :

en anglais sur le site de World Sailing

en français sur le site de la FFV, espace arbitrage :

World Sailing a également mis en ligne sur son site internet différents documents d'aide pour les juges, répertoriant les infractions les plus fréquentes à la règle 42, suivant les classes (420, 470, Finn, Elliot, Optimist, Laser, Star).