



LE MOT DU PRESIDENT

Ouf ! La saison est partie avec le grade 1 récupéré au dernier moment suite au désistement du YC Monaco par le YC de CANNES.

Vous trouverez dans les pages qui suivent le compte rendu de Martin Payne publié sur le site de l'IDA. Ce fut encore un beau moment de retrouvailles malgré les difficultés budgétaires de l'organisateur.

La saison internationale a continué avec les régates de San Remo qui réunissent 42 équipages !

L'INTERNATIONAL DRAGON CUP – PAUL & SHARK TROPHY est le préparatif au championnat d'Europe qui se disputera du 03 au 08 avril. Les conditions furent dantesques ! Vent fort, voire très fort !! avec une mer forte, voire très forte !!!

Quatre équipages Français, Taki Taki (7^{ème}, belle performance) Ulysse (14^{ème}) Poulico et Révolte avaient fait le déplacement.

Après le Grade 1 de Cannes du mois de mars, retour aux épreuves comptant pour la **Coupe De France** avec Douarnenez suivi de notre National Open dans le cadre du Derby de La Baule, puis Deauville.

Vous découvrirez le parcours d'un authentique passionné qui

est devenu (à ma connaissance) le seul français champion National d'un pays étranger !

Au niveau local, j'espère voir démarrer le **Défi France Dragon**.

Pour le moment, les deux tentatives du YC La Baule et de la SNGR Port Camargue ne purent remplir les critères de validation.

Le règlement du **Défi France Dragon** est sur notre site :

<http://france-dragon.org/defi-france-dragon/>

Je ne doute pas que ces flottes, ainsi que les autres, y parviendront !

Nous bénéficions d'épreuves de tous niveaux, à proximité de chez nous, voire dans notre propre Club. Alors participez, vous allez vous régaler !!!

Je tiens à remercier les contributeurs à ce numéro : Yves Légise (le fidèle d'entre les fidèles) Claire Demptos, Robert Lehmann et Eric Weller. Sans les contributeurs, notre publication ne peut exister. Chaque membre de la communauté des Dragon peut et doit contribuer !!

Tous à nos Dragon ! Naviguons !! Et à nos plumes, écrivons !

Jean Bréger

2022

DOUARNENEZ
FRENCH GRAND PRIX
02. 07. MAY

BRITTANY DRAGON CUP
19. 21. AUGUST

BRETAGNE®

TOUT commence en FINISTÈRE

DOUARNENEZ

srdouarnenez.com

Yaji Yasuhiro, Peter & Sam Gilmour sur JPN 56 "YRed" l'emportent à Cannes.

Le premier Grade 1 IDA de 2022 a eu lieu à Cannes du 2 au 5 mars. Le président de l'IDA, Gérard Blanc, le PRO Jérôme Nutte et leur équipe de bénévoles du YCC ont fait un excellent travail pour organiser un grand championnat dans un délai aussi court et les 22 équipages Dragon ont profité d'une merveilleuse régates de haute qualité.

Au cours des derniers mois, les marques GPS ont aidé de nombreux sites en eau profonde à accélérer la mise en place des lignes, la pose des marques et les changements de parcours.

L'épreuve a commencé jeudi avec ciel bleu, chaud soleil et belle brise du sud, idéale pour courir dans la magnifique baie ouest de Cannes. Klaus Diederichs à la barre de son Petticrows V6 "Fever" GBR 819 a été le premier à virer au bateau comité (après un départ médiocre) et à partir du côté droit du parcours de 1,2 MN. Assez souvent dans la baie ouest avec un vent de sud le bord tribord est favorable, et ce fut certainement le cas car Klaus, Jamie Léa & Diego Negri menaient à la marque



au vent, suivis par GBR 633 & FRA 428. GBR 819 augmentait son avance tandis que JPN 56 et SWE 401 terminaient respectivement 2ème et 3ème.

La course 2 s'est déroulée dans un peu plus de vent (15 nœuds), donc le bord au près a été allongé à 1,5 MN. Cette fois, c'est Peter Gilmour à la barre de « YRed » JPN 56 qui a profité de ces excellentes conditions pour s'adjuger les honneurs, suivi par SWE 401 de Martin Palsson et SWE 345 de Jan Secher.

Le deuxième jour, le vent a tourné à l'est, les bateaux se sont donc dirigés à gauche de la marina du YCC vers la célèbre île Sainte-Marguerite car la ligne de départ était à proximité en raison du fond. Trois bateaux étaient au-dessus de la ligne au départ (sous pavillon P) de la troisième course : GBR 819, SUI 313 et SWE 401, mais seul SWE 401 est revenu donc GBR 819 et SUI 313 sont OCS. La course a finalement été rempor-

tée par JPN 56, puis SWE 345 de Jan Secher et BEL 82 de Xavier Vanneste.

Le départ de la course 4 a été lancé sous pavillon noir après un rappel général sous pavillon P. Un seul bateau était trop tôt (SWE 401) et a immédiatement abandonné la course après l'annonce VHF. Martin Palsson était à la barre de ce bateau et a une nouvelle fois fait preuve d'une sportivité irréprochable en quittant le parcours pour ne pas gêner les autres. Après une autre excellente course avec deux bords au près et au portant de 1,5 MN, c'est GBR 819 qui a remporté la victoire, suivi de BEL 82 de Xavier Vanneste qui retrouve une fois de plus une bonne forme en course avec Gustavo Lima & Karl Odent, puis SUI 313 de Dirk Oldenburg a terminé 3ème après la déception de l'OCS à la course 3.

Le troisième jour, la flotte a de nouveau été envoyée dans la baie Est où les conditions semblaient être les meilleures possibles et en effet la course 5 a commencé à l'heure sous pavillon P avec 12 nœuds de vent. Un seul bateau, FRA 391, était au-dessus mais n'a pas réagi assez rapidement pour corriger son erreur. Au moment où Jean Breger et son équipe sont revenus sur la ligne, 4 minutes s'étaient écoulées et la ligne était fermée. C'est l'actuel champion de France Gery Trentesaux à la barre de FRA 428 "Bande A Part" qui est arrivé le premier à la marque au vent après les 1,5 NMN de près. SUI 313 faisait à nouveau une belle course avec GBR 819 et SWE 345 à sa poursuite. Malheureusement, le vent a commencé à faiblir et le PRO Jérôme Nutte a fait l'excellent choix de raccourcir le deuxième bord de près à seulement 1MN. Cela a permis à la flotte d'effectuer le parcours complet et de terminer au bateau comité lors du deuxième bord de vent arrière. FRA 428 a maintenu son avance et s'est accroché pour gagner suivi par SUI 313 et GBR 761 de Gavia Wilkinson-Cox qui s'était frayé un chemin à travers la flotte pour terminer à cette honorable 3ème place. Malgré les intentions du Comité de lancer plusieurs courses, la brise a continué à tomber et après une attente sur l'eau de 2 heures, aucun vent n'est arrivé, la flotte a donc été envoyée à terre. Cela a laissé le classement général avec deux bateaux à égalité avec 10 points (après retrait du plus mauvais score) JPN 56 et GBR 819, avec SWE 345 Jan Secher à seulement 4 points de retard à la 3e place.

Tout devait donc se jouer le dernier jour. Les équipages ont été appelés au YCC une heure plus tôt pour commencer à 11h, mais malheureusement, le léger vent du nord s'est avéré trop irrégulier pour établir un parcours décent et finalement, un peu avant 14h, la course a été annulée pour la journée. JPN 56 et GBR 819 avaient tous deux le même nombre de points, et c'est au nombre de meilleures places que Peter l'emporte sur Klaus.

Il s'agit de la première victoire en Dragon pour l'équipe « Yamar » et le légendaire **Peter Gilmour** nous a déclaré : « Nous sommes vraiment ravis de remporter cette régates au Yacht Club de Cannes dans le cadre des épreuves Grand Prix IDA Dragon. C'est la première épreuve que nous remportons en Dragon, après avoir frappé à la porte à plusieurs reprises et c'est assez inattendu. Nous avons beaucoup de respect pour tous les Dragonnistes en compétition et en tant qu'équipe, nous reconnaissons qu'il est possible pour n'importe qui de gagner un jour. Ces bateaux très difficiles à mener et à maintenir rapides pendant toute une course. Les équipiers, Yaji san et Sam a fait un excellent travail dans la préparation du bateau et j'apprécie vraiment leurs efforts pour me remettre au rythme après une pause de deux ans et demi en raison de covid ».

Peter a poursuivi : « L'équipe FEVER a terminé à égalité de points et nous comprenons sa déception d'avoir perdu au compte des meilleurs places, après n'avoir pu courir le dernier jour. Nous sommes heureux pour Jan Secher et son équipe Miss Behaviour (Torvar Mirsky & Oisín John McClelland) avec leur 3ème place au général. Cela montre à quel point la régularité est importante à ce niveau. Dans l'ensemble, pour "YRed", c'est formidable d'être de retour en Europe et nous attendons avec impatience San Remo la semaine prochaine et l'Européen Dragon (du 4 au 8 avril)". Bien dit Peter et félicitations à l'équipe "YRed".....

La meilleure équipe Amateurs est SWE 401 de Martin Palsson qui a dû se contenter de la 6ème place au général en retirant son BFD dans la course 4. Martin a toujours le sourire, et avec Thomas Wallenfeldt et Gustav Gardeback ils prouvent toujours que les équipes Amateurs peuvent rivaliser avec les meilleurs mondiaux !

LES ECHOS DES FLOTTES

PAYS DE LOIRE



Les 26 et 27 mars ouvraient la saison des Dragon au Yacht Club de La Baule.

Ce week-end s'est tenu le premier trophée quillard de sports / **Challenge France Dragon**. Nous étions 4 dragon (Cloud Nine FRA 368, Pen Ru FRA 361, Dragonito FRA 317 et Dragonfly FRA 283) soutenus par 3 Solings. 1er jour : temps magnifique, vent au 70, pas de mer, 15 à 17 nœuds, grand beau temps. Un régal ! Cloud Nine nous fait deux beaux départs en lay-line bâbord à la bouée et remporte les 2 courses. Deuxième jour, temps magnifique mais malheureusement le vent n'est pas au rendez-vous. 2 départs et une ligne d'arrivée jamais franchie. C'est donc Cloud Nine qui remporte ce premier trophée. Nous étions tous heureux de nous retrouver sur l'eau. Vivement le prochain trophée les 9 et 10 Avril.

Claire DEMPTOS

LANGUEDOC

Depuis le début de l'année, trois week-ends ont réuni de trois à cinq équipages de Dragon pour des entraînements

Le dernier à eu lieu les 26 et 27 Mars .

Samedi 26 Mars : le début de matinée a été consacré à quelques bricolages et ajustements sur les bateaux ; entraide et conseils étaient au rendez vous lors de cet entraînement printanier. C'est dans la bonne humeur que les bateaux ont été préparés et mis à l'eau entre 10h00 et 12h00. Nos amis d'Arles ont pris leur quartiers auprès de Valsorine FRA 261, 3ème mi-temps FRA 340, Legend FRA 396 et JolsFRA 246, soit cinq Dragon et un Requin de la Grande Motte qui ont navigué en flotte pour cet entraînement.

Le traditionnel pique-nique sous la statue a donné lieu au briefing sur le programme de l'entraînement. Jean BREGER a proposé deux exercices basés sur le temps des départs, et l'enroulé des marques, ce que tous les équipages ont approuvé. Jean nous a coaché durant tous les exercices ainsi que durant les deux courses de fin d'entraînement. Conseils personnalisés, avis partagés et réglages fins au menu.

Une fois de plus le Dragon a démontré que le temps et l'âge n'y font rien, on peut saluer la vélocité et de nos amis d'Arles (nouveau venus) qui ont pointé leur pont en bois bien près des autres sur la ligne de départ... sans nul doute faudra-t-il compter sur ce jeune équipage de Dragonistes lors de prochaines régates.

De retour au club, une séance de débriefing toujours très intéressante sur le plan du partage des sensations, des retours d'expérience et des conseils précieux.. à appliquer dès le lendemain.

Dimanche : un grand merci à Michel et Bernard et au club, qui nous ont permis de courir quatre courses dans de belles conditions. Ligne courte qui oblige à un tempo bien réglé, parcours bien mouillé et une communication impeccable vers les participants.

Quatre courses d'entraînements sur une banane à deux tours, suffisamment d'occasions pour répéter les manœuvres, trouver de la vitesse et faire un peu de tactique. N'ayant pas été très regardants sur les départs.. il ne serait pas juste d'annoncer un classement. On peut cependant signaler la régularité de Valsorine en tête, Jöls en deuxième qui continue à mettre au point les changements effectués cet hiver, et Legend qui est à l'affût d'une erreur des deux premiers.

Après un débriefing au club en compagnie des autres classes qui ont regaté ce week-end, les équipages se sont donné rendez vous **les 14 et 15 mai**, prochain week-end de régate.

Éric WELLER



Une Passion....

DERBY DRAGON INTERNATIONAL 2022
20^{ème} anniversaire
PREPROGRAMME COUREURS

Mardi 24 Mai
De 10h à 17h : Grutage
Confirmation des inscriptions
De 18h à 19h30
19h00 : Briefing Skipper
Suivi du Cocktail de bienvenue au Club

Mercredi 25 Mai
À partir de 10h : Grutage
Mise à disposition sur l'eau à 13h30
Retour de mer « Open Bar » à 18h

Jeudi 26 Mai
Mise à disposition sur l'eau à 14h
Retour de mer « Open Bar » à 18h30

Vendredi 27 Mai
Mise à disposition sur l'eau à 14h30
Retour de mer « Open Bar » à 19h00

Samedi 28 Mai
Mise à disposition sur l'eau à 15h
« Open Bar » à 19h00
20h30 : Dîner des équipages au Club

Dimanche 29 Mai
À partir de 9h : Grutage
Brunch à partir de 10h30
12h00 : Remise des prix

Tuesday 24 May
From 10.00 am to 05.00 pm - Grating
Registrations confirmation
From 09.00 am to 06.30 pm
07.00 pm - Skipper Briefing
Followed by Greeting cocktail at the Club

Wednesday 25 May
From 10.00 am - Grating
Time of the 1st warning at 01.30 pm
Reaching port 'Open Bar' at 06.00 pm

Thursday 26 May
Time of the 1st warning at 02.00 pm
Open Bar at 06.30 pm

Friday 27 May
Time of the 1st warning at 02.30 pm
Reaching port 'Open Bar' at 07.00 pm

Saturday 28 May
Time of the 1st warning at 03.00 pm
Open Bar at 07.00 pm
08.30 pm - Crew dinner at the Club

Sunday 29 May
From 09.00 am - Grating
From 10.30 am Brunch
12.00 pm - Prize presentation

NOTES: Attention les horaires précis des régates et des marées seront communiqués aux coureurs sur l'Avis de course et Instructions de course. Les inscriptions seront confirmées des réception du paiement. Ce préprogramme peut-être modifié.

NOTES: For your information, the hours of the races and regattas will be indicated on the race and instruction notice. The subscriptions will be confirmed as soon as we receive your payment.

Inscriptions en ligne : <https://www.ycb.net/les-evenements-nautiques/grandes-manifestations/derby-dragon-open-national-2022-05-25>

Ce 505 fut vite remplacé par un Fountaine Pajot. Ce bateau n'aura vécu que 6 mois car accidenté lors de son hivernage. Il fut remplacé par un Parker puis par des 505 réalisés à Colmar et des Duvoisins suisses. Mon dernier 505, un Rondard accastillé par Holger Jess à Kiel, courut le championnat du monde à la Rochelle en 2011. Ce bateau est à l'origine d'un coup de tonnerre pour les jaugeurs de la classe. Les 6 bateaux accastillés par Jess sont hors jauge pour cause d'un fond plus plat de 3 mm. Les gabarits des Anglais sont différents des gabarits Suisse. La classe saisie, homologua néanmoins les résultats. J'étais 114^{ème} je crois, sur 172.

L'âge arrivant, je rencontrai quelques difficultés à remonter dans le bateau après un chavirage...

En 2015 je vendis mon 505, mais que choisir ? Le Dragon naturellement !

Pourquoi ? Il ne chavire pas et est aussi difficile à régler qu'un 505.

J'achète mon premier Dragon à Thierry Hamel, suivront 2 autres en promettant à Christiane de ne plus naviguer après mon 80ème anniversaire.

Naviguer en Dragon est source de beaucoup de joie. Bateau marin qui mouille un peu, il inspire confiance et quand le vent monte, à chacun de savoir jusqu'où l'équipage peut aller.

Le niveau de la série, l'ambiance et l'amitié des équipages sont sources de bonheur.

Pour faire avancer le Dragon, il faut une totale osmose de l'équipage et se rappeler que ce n'est pas le barreur qui gagne une régate, mais uniquement l'équipage. Je fais donc totale confiance à mes équipiers.

Faire du Dragon, c'est Super!

Robert LEHMANN

Ma famille a toujours aimé l'eau. Le dimanche, tous les amis de mes parents et grands-parents se retrouvaient au bord du Guerigsee, gravière au sud de Strasbourg. Baignades, pêches, jeux... le bonheur pour tous les enfants !

En 1955, j'eus le droit de faire un tour sur le Moth de mon grand-père. Quelle joie de diriger seul un bateau, quelle sensation de liberté et quelle frayeur de voir le nez du Moth plonger dans l'eau lors de surventes...

Les grandes vacances se passaient toujours au bord de l'Atlantique et plus précisément au bassin d'Arcachon. Aux corps morts dans le chenal, se trouvaient des pinasses, des bateaux à moteurs, des Loups, des Dragons... je rêvais de pouvoir naviguer sur l'un de ces voiliers, j'avais 13 ans.

La foire exposition de septembre était un immense événement strasbourgeois. On y trouvait de tout, du meuble, de l'artisanat, du vin, des caravanes et un Mousse blanc au pont rouge de Morin. Mon père me l'acheta, j'avais 15 ans. Quelle joie, quelle fierté !

J'ai participé aux régates de l'ACAL à Strasbourg.

Sont arrivés sur le marché de nouveaux dériveurs, le 490 et le 470. Lequel choisir ? Ce fut le 490.

En 1967, j'effectuais un stage de voile de 15 jours à Bombannes, sur le lac d'Hourtin. Avant de monter à bord d'un dériveur il fallait nager tout habillé sur une distance de 60 mètres. Nos supports étaient le Moth, puis le 505. Nos maîtres de stages étaient Alain Lehoerff et Philippe Soria. Le déclic pour le 505 se fit.

Et un jour de 1974, avec Christiane mon épouse, nous sommes allés à Bordeaux chercher mon premier 505, un Lanaverre. A l'ACAL il y avait six 505 et nous régations de mars à octobre.

PORT CAMARGUE
Base de Camargue Sailing

**French Grand Prix
Port Camargue 2022**

From Wednesday 12th to Saturday 15th October 2022

SUD DRAGON

D **FFVoile** **BNAC** **30**

QUOI DE NEUF DANS LES RÈGLES ?

En rouge, nouveau texte. En noir barré, texte supprimé. **En bleu,** mes explications inspirées de la traduction d'un texte de Dick Rose, président du Racing Rules Committee, avec quelques ajouts de ma part.

Nous avons vu le principal, cet article est donc le dernier de la série.

Yves Léglise

SECTION D - AUTRES RÈGLES

21 ERREURS DE DÉPART ; EFFECTUER DES PÉNALITÉS ; METTRE UNE VOILE À CONTRE

21.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements après son signal de départ pour *prendre le départ* ou pour se conformer à la règle 30.1 doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il **que sa coque** soit entièrement du côté pré-départ.

[COH] Modification rendue nécessaire par la suppression de « équipage ou équipement » dans les définitions *Prendre le départ* et *Finir*. Nous retrouverons la même modification aux règles 29.1, 30, 44.2, B3.30.2, B4.44.2, B10.29(a), C3.2, C4, C7.2(c), 7.2(d), E3.5, F3.29, F3.30, F4.44.2, et L.

CHAPITRE 3 – DIRECTION D'UNE COURSE

25 AVIS DE COURSE, INSTRUCTIONS DE COURSE ET SIGNAUX

25.1 L'avis de course ~~et les instructions de course doivent~~ doit être mis à disposition de chaque bateau **s'inscrivant à une épreuve avant son inscription**, ~~et~~. Les instructions de course doivent être mises à disposition de chaque bateau avant le début d'une course.

[CLA] L'avis de course contient des règles auxquelles un bateau doit se plier avant l'épreuve, des règles qui vont aider le concurrent à décider s'il participe à l'épreuve, ainsi que toute information nécessaire avant que les instructions de course ne soient disponibles. Cependant il n'existe aucune règle dans les RCV actuelles établissant quand l'avis de course doit être disponible. Lors de certaines épreuves locales et régionales, des bateaux peuvent s'inscrire sans avoir eu accès à l'avis de course. Puisqu'il contient les règles qui régissent l'épreuve, il est judicieux d'exiger qu'il soit affiché sur le tableau officiel pour les concurrents qui peuvent ne pas l'avoir vu ou qui n'en ont pas gardé une copie lorsqu'ils l'ont lu longtemps avant l'épreuve.

26 DONNER LE DÉPART DES COURSES

Les départs des courses doivent être donnés 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.

Minutes avant le signal de départ	Signal visuel	Signal sonore	Signification
5*	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I, U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

[CLA] Avant 2001, l'avis de course ne faisait pas partie de la définition *Règle* et les dispositions de l'avis de course n'étaient pas des règles. Cette modification aurait dû être faite dans l'édition 2001-2004 des RCV quand, pour la première fois, les dispositions de l'avis de course sont devenues des règles. Elle est donc largement en retard.

Nous retrouvons la même modification dans le préambule du Chapitre 2, les règles 44.1 et D2.1 ainsi que dans les préambules des Annexes H et R.

28 EFFECTUER LE PARCOURS LA COURSE

28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, **effectuer le parcours** décrit dans les instructions de course et puis *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini*, il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un fil représentant le sillage d'un bateau à partir du moment où il commence à s'approcher de la ligne de départ depuis le côté pré-départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'il finisse doit, s'il est tendu

- a) — passer chaque marque du côté requis et dans l'ordre correct,
- b) — toucher chaque marque à contourner, et

c) — passer entre les marques d'une porte, depuis la direction de la marque précédente.

Un bateau peut corriger toute ~~pour respecter cette règle tant qu'il n'a pas~~ **erreur commise en effectuant le parcours, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour finir.**

[CLA] La règle 28 exige d'un bateau qui participe à une course de faire trois choses distinctes : prendre le départ, effectuer le parcours et finir. Le titre de la règle 2017-2020 prête à confusion parce qu'il suggère que la règle 28 ne traite que de la façon d'effectuer le parcours. La présente modification enlève toute possibilité de confusion.

29.1 Rappel individuel

Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, ~~de son équipage ou de son équipement~~ se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou qu'il doit se conformer à la règle 30.1, le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Le pavillon doit rester arboré jusqu'à ce que ~~tous ces bateaux soient revenus~~ la coque de chacun de ces bateaux soit revenue entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements, et jusqu'à ce que ces bateaux se soient tous conformés à la règle 30.1 si elle s'applique, mais pas plus de quatre minutes après le signal de départ ou une minute avant tout signal de départ ultérieur, si cela est plus tôt. Si la règle 29.2, 30.3 ou 30.4 s'applique, cette règle ne s'applique pas.

30.1 Règle du pavillon I

Si le pavillon I a été envoyé, et qu'une partie quelconque de sa la coque, ~~de son équipage ou de son équipement~~ d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de l'un de ses prolongements pendant la dernière minute précédant son signal de départ, le bateau doit revenir en coupant un prolongement de la ligne de sorte que sa coque soit complètement du côté pré-départ de la ligne avant de *prendre le départ*.

[COH] Pour être cohérent avec la suppression de « équipage et équipement » dans les définitions *Prendre le départ* et *Finir*. La même modification s'applique aux règles 30.2, 30.3 et 30.4.

- 32.1** Après le signal de départ, le comité de course peut réduire le parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores) ou *annuler* la course (envoi du pavillon N, N sur H ou N sur A, avec trois signaux sonores),
(b) à cause d'un vent insuffisant rendant improbable qu'un bateau *finisse* dans le temps limite *de la course*,
De plus, le comité de course peut réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues, ou *annuler* la course en raison d'une erreur dans la procédure de départ. Cependant, après qu'un bateau *a pris le départ, a effectué le parcours* et a *fini* dans le temps limite *de la course* s'il y en a un, le comité de course ne doit pas *annuler* la course sans prendre en considération les conséquences pour tous les bateaux de la course ou de la série.

[NEW]

Le sport de la voile a accumulé de nombreux « temps limites » au fil des années, y compris un temps limite pour atteindre la marque 1 et un temps limite pour finir après que le premier bateau a fini. Dans chaque cas, le temps limite est défini dans son intitulé, sauf dans le cas du temps limite « de la course » dans la règle 35.

La plupart des instructions de course comprennent un tableau ou une liste, comme le tableau que l'on trouve à la RCV L15.1. Cependant, de nombreux rédacteurs d'instructions de course se réfèrent au temps limite comme étant celui de la règle 35 en tant que temps limite « de la course », comme indiqué dans la RCV S12.1. L'ensemble du livre des règles doit suivre ce principe.

Avec l'ajout de la locution « *a pris le départ* », la règle reprend son intention première.

Les modifications faites aux règles 32.1 et 90.3(a) et dans les IC L15.2 et 12.1 les rendent cohérentes avec la nouvelle règle 35.

