



FEDERATION INTERNATIONALE DE SAND ET LAND YACHTING
WORLD LANDSAILING ORGANISATION

RÈGLEMENT INTERNATIONAL ET RÈGLES DE COURSE I.S.R.R. 2019

Valable à partir du 01/06/2019

**Version
Championnats d'Europe 2019
Terschelling (Pays-Bas)**

En tant qu'autorité dirigeante pour ce sport, la « Fédération internationale de Sand et Land Yachting » promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de char à voile et les activités relatives dans le monde entier.

FISLY
Dynastielaan 20
B-8660 de panne, Belgique
Téléphone + 32 (0) 58 415 747
info@fisly.org
www.FISLY.org
Publié par la FISLY, de panne, Belgique
© Fédération Internationale de Sand et Land Yachting 2018

Contenu

- **SIGNAUX DE COURSE**

- 1. ISSR**

- 2. ISSR pour les courses sur lacs asséchés** (nouveau)

DOCUMENTS DE RÈGLES EN LIGNE

DEFINITIONS

PRINCIPES DE BASE

RÈGLES

Chapitre 1 Règles fondamentales

Chapitre 2 Croisements

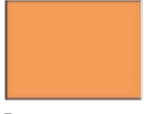
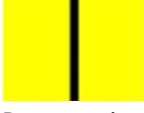
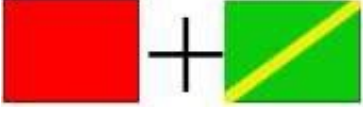
Chapitre 3 Déroulement d'une course

Chapitre 4 Autres exigences lors de la course

Chapitre 5 Infractions Protestations, procédures, Questions du jury

Chapitre 6 Exigences des pilotes

Chapitre 7 Organisation de la course

	SIGNAUX DE COURSE
FISLY	 Fanions ou cônes orange et bleu : ligne orange. Taille minimale : (HxL) 50 x 70 cm  Drapeau rouge et blanc (diagonale) : marque de virage Taille minimale : (HxL) 50 x 70 cm  Drapeau orange : marque intérieure, marque excentrée 1 & 2, marque extérieure Taille minimale : (HxL) 50 x 70 cm  Drapeau jaune avec la ligne verticale noire : indicateur de séparation de cours. Minimum taille du drapeau : (HxL) 70 x 50 cm et ligne noire : 5 cm de large  DRAPEAU ROUGE LEVÉ : Interdiction de rouler. DRAPEAU ROUGE PENDANT LA COURSE : arrêt immédiat, sécuriser le char et attendre de nouvelles instructions DRAPEAU ROUGE ABAISSÉ : Signal de départ.  DRAPEAU ROUGE ET DRAPEAU DE BRIEFING ENSEMBLES : Autorisation de rouler pour rejoindre la zone technique uniquement.  DRAPEAU VERT AVEC DIAGONALE JAUNE : Briefing.  DRAPEAU A DAMIERS : signal de fin de course, il est levé sur la ligne d'arrivée sur le premier, qui s'arrête ; de même pour tous les suivants.

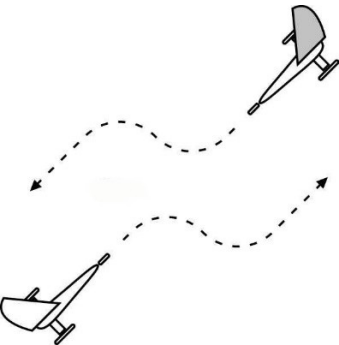
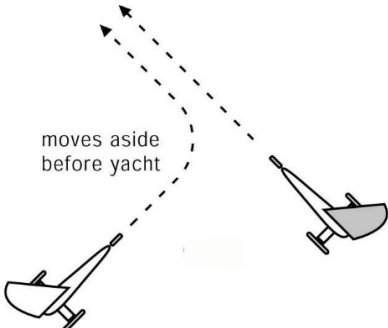
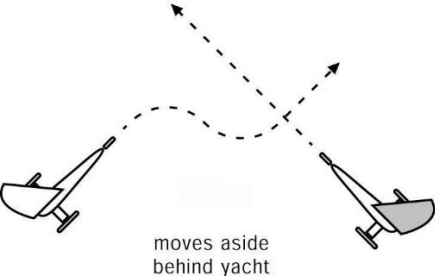
	 DRAPEAU A DAMIERS ET DRAPEAU JAUNE ENSEMBLES : la course est finie. Résultats selon le pointage du tour précédent.  DRAPEAU JAUNE : Course annulée, retour à la ligne de départ. Pour les classe 8, retour en zone technique.  DRAPEAU VERT : Réduction du temps de course. Ce drapeau est levé sur la ligne d'arrivée sur le premier pilote de la manche. Il annonce le dernier tour à effectuer.  DRAPEAU JAUNE ET BLEU : Le pilote sur lequel il est levé s'arrête immédiatement. Le directeur de course considère le pilote comme un danger pour lui-même ou pour les autres. Cet arrêt peut être temporaire.  DRAPEAU BLEU : Départ pour la classe 7, 8 et mini Yacht.
LACS ASSEC HES (nouveau)	 DRAPEAU VERT : Départ de la course.  DRAPEAU ORANGE : Marque de virage.  DRAPEAU A DAMIERS : Fin de la course.  DRAPEAU NOIR : Course arrêtée, annulée ou abandonnée.

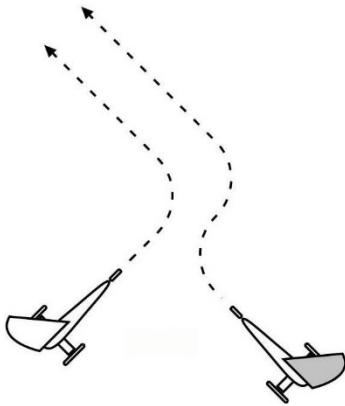
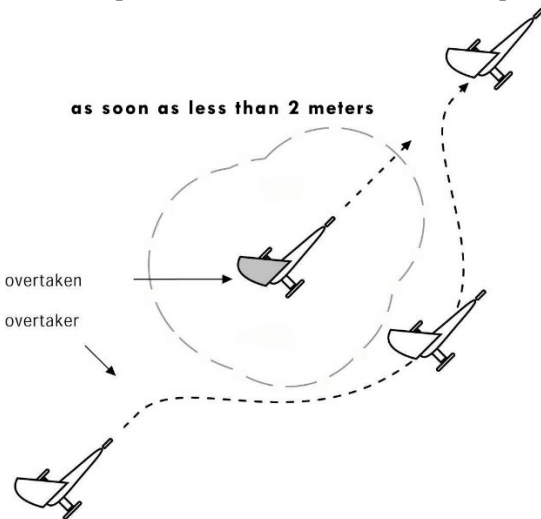
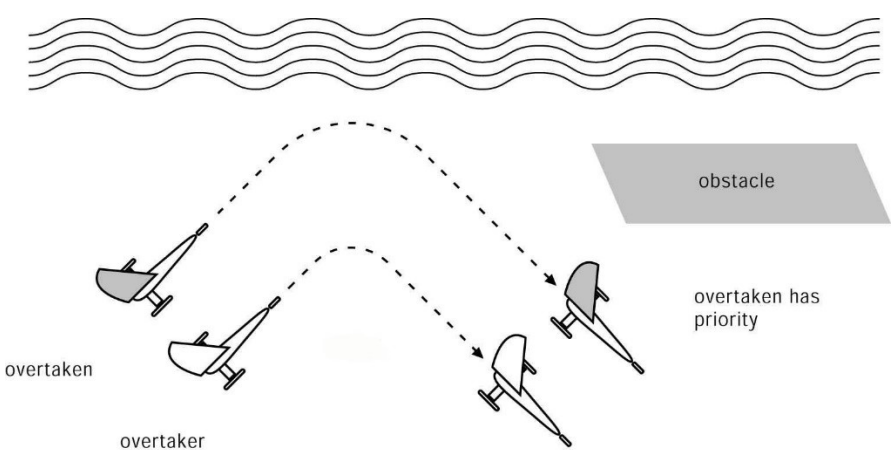
DOCUMENTS EN LIGNE	
(nouveau)	L'adresse est : FISLY.org/Rules

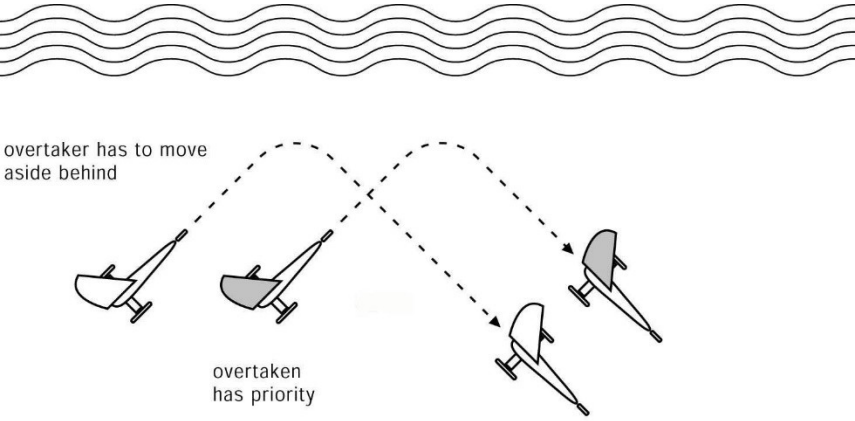
A	DÉFINITIONS
B	CHAR A VOILE
C	PILOTE
D	POSITION NORMALE DE ROULAGE
E	CORPS ARBITRAL
F	COMITE DE COURSE
G	CIRCUIT
H	OBSTACLES
I	ÉVÉNEMENT
J	SÉCURITÉ
K	COURSE
L	COMPÉTITION
	ESPACE
A	CHAR A VOILE : Tout véhicule sur roues mû exclusivement par le vent et contrôlé par un pilote.
B (nouveau)	PILOTE : une personne physique qui contrôle le char par le biais de la direction et de la voile. Le pilote est à l'intérieur ou sur le char tout en le contrôlant.
C (nouveau)	POSITION NORMALE DE ROULAGE : un pilote est dans une position normale de roulage quand il/elle est positionné dans son char de telle manière dont le char en est conçu.
D	CORPS ARBITRAL : Directeur de course + jury
E (nouveau)	COMITÉ DE COURSE : Corps arbitral + assistants directeur de course + assistants organisation de course + jaugeurs + pointeurs.
F	CIRCUIT : Le parcours est le lieu où une compétition prend place, limité par des marques de parcours dans un périmètre.
G	OBSTACLES : Tous les endroits du parcours où un char ne peut passer en toute sécurité sans dommage. Exemples d'obstacles: poteaux, mares, sable mou, caniveaux, chars immobilisés ou poussés. Ces obstacles peuvent être marqués par des moyens tels que des drapeaux, des cônes ou du ruban de signalisation.
H	ÉVÉNEMENT : Rassemblement où les pilotes courent pour établir un classement entre les participants. L'événement peut comprendre une ou plusieurs courses. Chaque format de course peut comprendre une ou plusieurs manches.
I (nouveau)	TRAJECTOIRE DÉGAGÉE/ESPACE SUFFISANT : Un char maintient une trajectoire dégagée à un autre char qui a la priorité. (1). « Trajectoire dégagée » : Un char avec priorité possède une trajectoire dégagée lorsqu'il peut rouler sans besoin de prendre des mesures d'évitement. (2). « Espace suffisant » : C'est la zone dont un char a besoin dans les conditions existantes pour se conformer à ses obligations en vertu des règles du chapitre 2, tout en manoeuvrant rapidement dans un esprit sportif.
J (nouveau)	TRAJECTOIRE NORMALE : C'est la trajectoire qu'adopterait un char pour finir dès que possible en l'absence des autres chars et en se référant aux règles utilisant ce terme.
K (nouveau)	COURSE : Un char est en course depuis le signal de départ jusqu'à ce qu'il termine et passe la ligne d'arrivée et ses marques ou se retire, ou jusqu'à ce que le comité de course signale un rappel général ou personnel, report ou abandon. Dans le cas d'une procédure de départ lancé, un char est en course à partir du compte à rebours de départ.
L (nouveau)	DURÉE D'UNE MANCHE : La durée d'une manche peut être définie par un temps ou un nombre de tours.

M N O	PRINCIPES DE BASE ESPRIT SPORTIF ET RÈGLES FAIR-PLAY RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE
M (nouveau)	ESPRIT SPORTIF ET RÈGLES : les participants à une course de char à voile sont régis par un ensemble de règles qu'ils sont censés suivre et appliquer. Un principe fondamental de l'esprit sportif est que lorsque les concurrents enfreignent une règle, ils recevront et accepteront une pénalité.
N	FAIR-PLAY : Toutes les parties impliquées dans un événement doivent respecter les règles dans un esprit de Fair-play.
O (nouveau)	RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE : les participants sont encouragés à réduire au minimum tout impact environnemental négatif du char à voile.

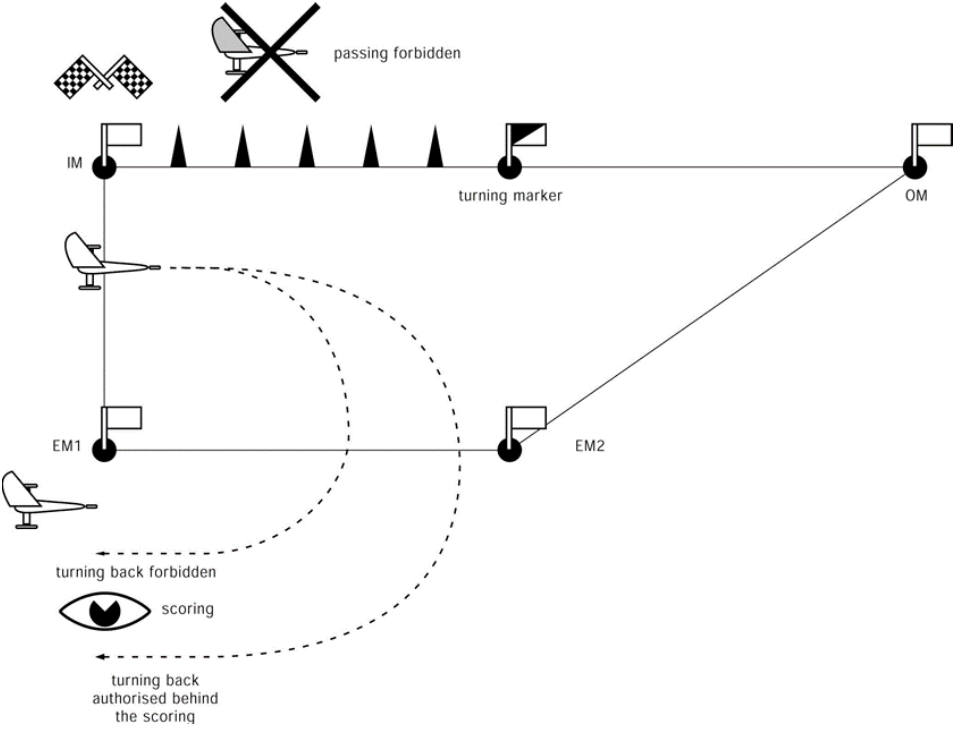
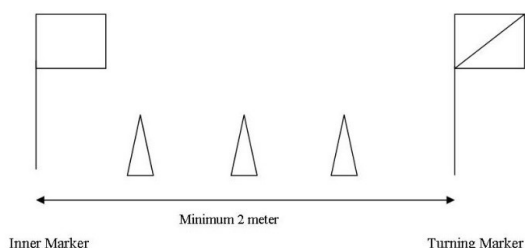
1.1	CHAPITRE 1. RÈGLES FONDAMENTALES
1.2	APPLICATION
1.3	INTERPRÉTATION
1.4	VALIDITÉ
1.5	MODIFICATION
1.6	ORIGINAL
1.7	AIDE AUX PERSONNES EN DANGER
1.8	ACCEPTATION DES RÈGLES
1.9	RESPONSABILITÉ DES PARTICIPANTS
1.9	ANTIDOPAGE
1.1	APPLICATION : Ces règles s'appliquent sur tous les terrains où évoluent des chars à voile, en toutes circonstances.
1.2	INTERPRÉTATION : Seule la version anglaise fait foi.
1.3	VALIDITÉ : seule la version publiée sur le site officiel de la FISLY est valable.
1.4	RÉVISIONS : Ces règles et annexes ne peuvent être modifiées que sur proposition du Conseil d'administration de la FISLY.
1.4.a	Ces modifications doivent être ratifiées par l'Assemblée générale de la FISLY, à la majorité des deux tiers.
1.4.b (nouveau)	Selon le calendrier, les règles de course sont révisées et publiées tous les 4 ans par la FISLY, après l'année suivant les Jeux Olympiques.
1.4.c	Cette édition entre en vigueur le 01/06/2019.
1.4.d (nouveau)	Aucun changement n'est envisagé avant le 01/07/2021, mais tout changement jugé urgent avant cette date sera annoncé par l'entremise des fédérations nationales et affiché sur le site Web de la FISLY.
1.5	ORIGINAL : L'éditeur des règles de la FISLY gardera la copie principale..
1.6 (nouveau)	AIDE AUX PERSONNES EN DANGER : Le pilote doit fournir toute l'aide possible à tout pilote ou char en danger.
1.7	ACCEPTATION DES RÈGLES EN COURS DE COURSE : En participant à une course conduite selon ces règles, chaque pilote accepte par sa signature lors de son inscription :
1.7.a	Être régi par l'ISRR, les règles particulières du programme de course et les instructions du comité de course.
1.7.b (nouveau)	Accepter les sanctions imposées et les autres mesures prises en vertu des règles, sous réserve des procédures d'appel et de révision prévues dans ces règles, comme la décision finale sur toute question découlant des règles.
1.7.c (nouveau)	En respect d'une telle décision, de ne pas recourir à un tribunal ou une cour de justice (à l'exception de la CAS : Cour d'arbitrage pour le sport), régi par l'ISRR, les règles particulières du programme de course et les instructions du comité de course.
1.8	DÉCISION DE COURIR : Tous les pilotes prennent la décision de leur compétence à maîtriser et contrôler leur char à voile selon les conditions de pratique, en toute sécurité, et pour le bon maintien en état de leur char à voile.
1.8.a (nouveau)	La responsabilité de la décision d'un pilote de participer à une course ou de poursuivre la course est la sienne.
1.9 (nouveau)	ANTIDOPAGE : Chaque pilote doit satisfaire au Code mondial antidopage et aux règles de l'Agence mondiale antidopage.
1.9.a (nouveau)	Toute violation présumée ou avérée de cette règle est traitée conformément à la règle 5.5. Il ne peut y avoir de motif de protestation.

2.1 2.2 2.3 2.4 2.5 2.6 2.7 2.8 2.9 2.10	CHAPITRE 2. RENCONTRES FACE À FACE CROISEMENTS ENGAGEMENT DÉGAGEMENT RESPONSABILITÉ DE LA MANŒUVRE LE RATRAPÉ LE RATRAPANT PRIORITÉ DANS LA ZONE ORANGE RENVERSEMENT D'UNE MARQUE DE PARCOURS PRIORITÉ AU DÉPART
2.1	FACE À FACE : lorsque deux chars se rencontrent face à face, ils doivent tous deux s'écarter sur leur droite en laissant suffisamment d'espace entre eux. 
2,2 2.2.a 2.2.b	CROISEMENTS : lorsque deux chars sont sur des routes séquentes, celui qui vient de la droite a la priorité.  Le char qui n'a pas la priorité doit s'écarter ou ralentir.  Contraindre un char qui a la priorité à modifier sa trajectoire ou à ralentir afin d'éviter une collision constitue une violation des règles.

	 priority refused moves aside to late
2.3	ENGAGEMENT : la manœuvre de dépassement est engagée dès que moins de deux mètres sépare les extrémités du char rattrapé de celles du char rattrapant.  as soon as less than 2 meters overtaken overtaker
2.4	DÉGAGEMENT : la manœuvre de dépassement est achevée dès que plus de deux mètres sépare les extrémités du char rattrapant de celle du char rattrapé.
2.5	RESPONSABILITÉ DE LA MANŒUVRE : le pilote du char rattrapant est responsable pour l'exécution en toute sécurité de la manœuvre.
2.6	LE RATTRAPÉ : le char rattrapé doit, en ligne droite, maintenir son cap ou s'écarter, et en virage, effectuer une manœuvre normale.
2.6.a	Néanmoins, le char rattrapé peut, en rencontrant un obstacle, effectuer un virage afin de l'éviter.  obstacle overtaken overtaker overtaken has priority

2,7 2.7. a	LE RATTRAPANT : le char rattrapant doit s'écarter de la trajectoire du char rattrapé. Contraindre un char rattrapé à modifier sa trajectoire ou à ralentir afin d'éviter une collision constitue une violation des règles. 
2,8 2.8.a 2.8.b	PRIORITÉ DANS LA ZONE ORANGE : le premier char qui pénètre dans la zone orange est considéré comme rattrapé par les chars qui entrent dans la zone après lui. (Voir la règle 3.7). Un char ne peut pas passer entre la ligne infranchissable et un char qui est entré dans la zone avant elle, sauf si ce dernier est arrêté ou s'il pousse. La ligne infranchissable ne peut pas être franchie.
2.9	RENVERSEMENT D'UNE MARQUE DE PARCOURS : il est interdit de renverser une marque de parcours.
2.10	PRIORITÉ AU DÉPART : Au départ et jusqu'au dégagement, un char est considéré comme rattrapé par le char situé sur sa gauche.

	CHAPITRE 3. DÉROULEMENT D'UNE COURSE
3.1	Circuit fermé
3.2	Marques de virage
3.3	Zones d'attente
3.4	Cours séparé
3.5	Circuit Marques
3.6	Yachts de passage de notation
3.7	Zone orange
3.7.a	Inner marker (IM)
3.7.b	Excentred marker 1 (EM1)
3.7.c	Excentred marker 2 (EM2)
3.7.d	Outer marker (OM)
3.7.e	Turning marker (TM)
3.7.f	Ligne infranchissable
3.7.g	Indication de la ligne infranchissable
3.8	Sens du circuit
3.9	Marques de virage classe 8
3.10	Briefing
3.11	Report ou annulation d'une course
3.12	Grille de morilles
3.13	Ligne de départ
3.14	Position de la ligne de départ
3.15	Direction de la numérotation
3.16	Signal de départ
3.17	Handicapés pilote concurrents
3.18	Mini Yacht procédure de démarrage
3.19	Finition
3.20	Arrêt prématuré d'une course
3.21	Classification
3.22	Points attribués par course
3.23	Total des points dans un événement ou une régate
3.24	Classification générale
3.25	Publication
3.26	Résultat
3.1	CIRCUITS FERMÉS : Sur un circuit fermé, la distance séparant les bouées de virage doit être d'au moins 1000 mètres, sauf pour les courses de mini-yacht.
3.1.a	Le programme de course peut spécifier une modification de cette règle.
3.2	BOUÉES DE VIRAGE : Sur un circuit fermé, il doit y avoir au moins deux bouées de virage (Voir la règle 3.7).
3.3	ZONE TECHNIQUE : le directeur de course doit définir la (les) zone (s) technique pour les chars. Immédiatement après fin de la course, les pilotes doivent réduire leur vitesse dans la zone entre la ligne d'arrivée et la zone technique ou dans une zone de décélération définie par le directeur de course.
3.4	SÉPARATION DU CIRCUIT : Si le circuit est séparé, les drapeaux jaunes avec une ligne verticale centrale noire de 5 cm de large doit l'indiquer.
3.5	MARQUES DE PARCOURS : Toutes les marques de parcours autres que la zone orange doit comporter au moins deux indicateurs, l'un d'eux étant un drapeau ou un cône avec une taille minimale de longueur 0,7 m et hauteur 0,5 m.
3.6	POINTAGE DES CHARS : A chaque tour, le char doit passer entre les pointeurs et la marque qu'ils pointent.
3.7	ZONE ORANGE : est un trapèze rectangle avec les marques suivantes :
3.7.a	INNER MARKER (IM) . Indiqué par un drapeau orange. Se trouve sur l'axe du parcours à

3.7.b 3.7.c 3.7.d 3.7.e 3.7.f 3.7.g	au moins vingt mètres de la bouée de virage. EXCENTRED MARKER 2 (EM2). Indiqué par un drapeau orange. Ce point se trouve sur la perpendiculaire à la ligne orange, passant par la bouée de virage, et à au moins 20 m sur le côté où le virage doit être abordé. EXCENTRED MARKER 1 (EM1). Indiqué par un drapeau orange. Ce point se trouve sur le parallèle à la ligne orange traversant l'EM2, à au moins 20 mètres de l'IM. OUTER MARKER (OM) Indiqué par un drapeau orange. Ce point se trouve sur l'extension de la ligne orange au-delà de la bouée de virage et à au moins 30 mètres de celui-ci. BOUEE DE VIRAGE (TM) : Elle est marquée par un drapeau rouge et blanc (diagonale). LIGNE INFRANCHISSABLE : C'est la ligne entre l'inner marker et la bouée de virage. INDICATION DE LIGNE INFRANCHISSABLE : Des fanions orange et bleus ou des cônes marquent la ligne infranchissable. 
3.8	SENS DU CIRCUIT : En l'absence d'instructions du directeur de course, les bouées de virage sont franchies dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
3.9 3.9.a 3.9.b	MARQUES DE VIRAGE CLASSE 8 : c'est un triangle ou une marque de virage qui est constituée des marques suivantes : La bouée de virage (TM) est marquée par un drapeau rouge et blanc (diagonale). L'INNER MARKER (IM) est marquée d'un drapeau orange et se trouve à l'intérieur de la bouée de virage à une distance d'au moins 2 mètres. 

3.9.c	Ligne orange : Les cônes doivent être placés entre le TM et le IM à une distance supérieure à 5 mètres.								
3.9.d	La distance maximale entre les cônes est de 5 mètres.								
3.9.e	La ligne infranchissable ne doit pas être coupée par les pilotes les pilotes quittant la marque.								
3.10	BRIEFING : Un drapeau vert avec la diagonale jaune est le signal du rassemblement immédiat des pilotes auprès du directeur de course.								
3.10.a	Il est obligatoire que tous les pilotes assistent au briefing.								
3.10.b	Le directeur de course explique le (les) parcours, la durée de la course et le temps restant avant le départ.								
3.10.c	Si le directeur de course décide d'exécuter un tour de reconnaissance, il ou elle l'annoncera à ce stade.								
3.10.e	Différentes langues peuvent être utilisées pour le briefing, mais pour les courses internationales l'anglais doit être l'un d'eux.								
3.10.f	La traduction dans d'autres langues est recommandée pour expliquer des règles spéciales ou pour éviter les malentendus lors de la présence de pilotes de différentes nationalités.								
3.10.g	Le directeur de course doit toujours demander aux pilotes si tout est compris et s'il y a des questions.								
3.11	REPORT OU ANNULATION DU DÉPART : Même en cas de report ou d'annulation du départ, le briefing est tenu à l'heure, selon le programme.								
3.11.a	Le directeur de course donne la raison du report et l'heure exacte du prochain briefing la suite du programme.								
3.12	GRILLE MOREL : le système de répartition des places de départ décrit ci-dessous est valable pour des compétitions en six manches maximum.								
3.12.a	Moins de 15 pilotes concurrents : Le départ s'effectue sur une ligne avec autant de positions que de pilote concurrents. Les places de départ des manches 1, 3 et 5 sont tirées au hasard et les positions de départ pour les manches 2, 4 et 6 sont respectivement symétriques par rapport au milieu de la ligne. Exemple : 14 pilotes concurrents ; Place pour la première manche : 3 ; Place pour la deuxième manche : 12. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 – 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14								
3.12.b	À partir de 15 pilotes concurrents : Pour déterminer la position de départ de la première course (uniquement) : prenez le nombre d'inscrits et sélectionnez le numéro suivant au-dessus de ce qui est un multiple de 6, puis dessinez des lots pour les positions de départ des pilotes concurrents de ce nombre.								
3.12.c	Les positions de départ pour les courses suivantes se trouvent sur la grille appropriée en lisant horizontalement en commençant à droite de la position de départ tracée et en commençant à nouveau sur la même ligne, de gauche à droite lorsque vous atteignez la fin de la ligne. Exemple : 26 pilotes concurrents : utilisez la grille 30. Position pour la première course : 18. Les positions suivantes seront : 8, 28, 3, 23, 13. Nombre de lignes pour le départ : <table> <tr> <td>15 à 18 pilotes concurrents, 2 lignes de 9</td> <td>19 à 24 pilotes concurrents, 2 lignes de 12</td> </tr> <tr> <td>25 à 30 pilotes concurrents, 2 lignes de 15</td> <td>31 à 36 pilotes concurrents, 3 lignes de 12</td> </tr> <tr> <td>37 à 42 pilotes concurrents, 3 lignes de 14</td> <td>43 à 48 pilotes concurrents, 3 lignes de 16</td> </tr> <tr> <td>49 à 54 pilotes concurrents, 3 lignes de 18</td> <td>55 à 60 pilotes concurrents, 3 lignes de 20</td> </tr> </table>	15 à 18 pilotes concurrents, 2 lignes de 9	19 à 24 pilotes concurrents, 2 lignes de 12	25 à 30 pilotes concurrents, 2 lignes de 15	31 à 36 pilotes concurrents, 3 lignes de 12	37 à 42 pilotes concurrents, 3 lignes de 14	43 à 48 pilotes concurrents, 3 lignes de 16	49 à 54 pilotes concurrents, 3 lignes de 18	55 à 60 pilotes concurrents, 3 lignes de 20
15 à 18 pilotes concurrents, 2 lignes de 9	19 à 24 pilotes concurrents, 2 lignes de 12								
25 à 30 pilotes concurrents, 2 lignes de 15	31 à 36 pilotes concurrents, 3 lignes de 12								
37 à 42 pilotes concurrents, 3 lignes de 14	43 à 48 pilotes concurrents, 3 lignes de 16								
49 à 54 pilotes concurrents, 3 lignes de 18	55 à 60 pilotes concurrents, 3 lignes de 20								

3.12.d



36 YACHTS					
1	22	27	12	16	33
2	21	28	11	15	34
3	20	29	10	14	35
4	19	30	9	13	36
5	24	25	8	18	31
6	23	26	7	17	32

42 YACHTS					
1	25	32	14	18	39
2	24	33	13	17	40
3	23	34	12	16	41
4	22	35	11	15	42
5	28	29	10	21	36
6	27	30	9	20	37
7	26	31	8	19	38

30 YACHTS					
1	25	11	20	6	30
2	24	12	19	7	29
3	23	13	18	8	28
4	22	14	17	9	27
5	21	15	16	10	26

48 YACHTS					
1	29	36	16	21	44
2	28	37	15	20	45
3	27	38	14	19	46
4	26	39	13	18	47
5	25	40	12	17	48
6	32	33	11	24	41
7	31	34	10	23	42
8	30	35	9	22	43

24 YACHTS					
1	20	9	16	5	24
2	19	10	15	6	23
3	18	11	14	7	22
4	17	12	13	8	21

54 YACHTS					
1	33	40	18	24	49
2	32	41	17	23	50
3	31	42	16	22	51
4	30	43	15	21	52
5	29	44	14	20	53
6	28	45	13	19	54
7	36	37	12	27	46
8	35	38	11	26	47
9	34	39	10	25	48

18 YACHTS					
1	15	7	12	4	18
2	14	8	11	5	17
3	13	9	10	6	16

3.13

LIGNE DE DÉPART : C'est la ligne sur laquelle les pilotes concurrents prennent leur position de départ.

3.13.a

Les chars sont placés derrière la ligne avec la roue avant arrêtée sur leur numéro, et de telle sorte que 3 mètres ou plus les sépare latéralement et 6 mètres ou plus longitudinalement.

3.13.b

Ces distances peuvent être modifiées pour tenir compte des conditions du terrain.
Classe 7, 8 et les mini yachts sont autorisés à faire un départ lancé, si cela est prévu dans le programme de course.

3.14

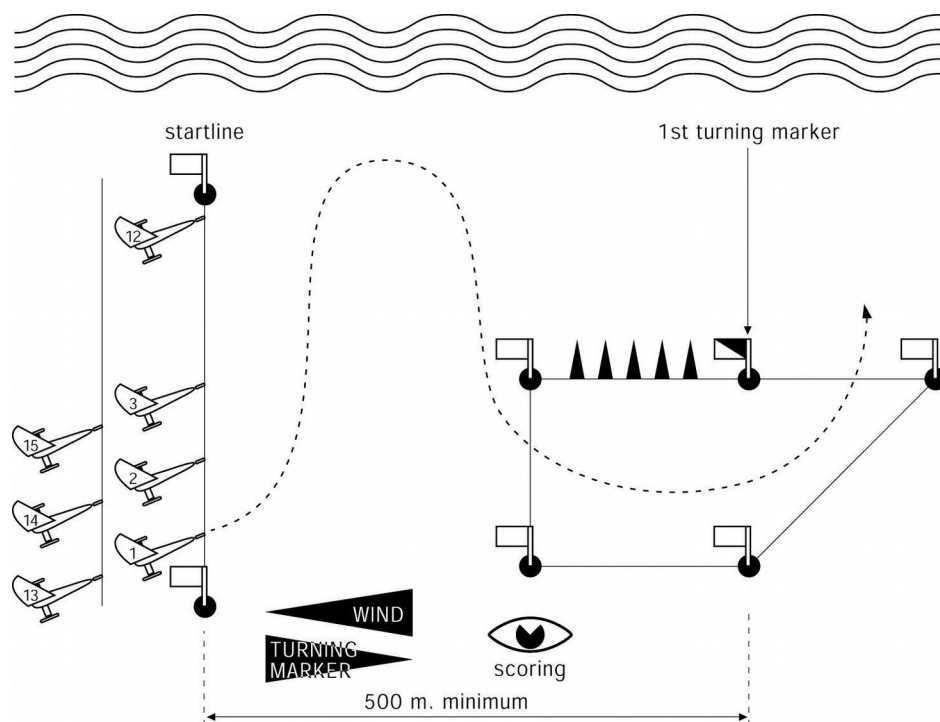
POSITION DE LA LIGNE DE DÉPART : dans la mesure du possible, le départ sera effectué vers une marque au vent.

3.14.a

La première marque à atteindre sera à au moins 500 mètres de la ligne de départ, sauf pour les courses de mini-yacht.

3.14.b

La ligne de départ sera perpendiculaire à la bissectrice de l'angle formé au centre de la ligne de départ par l'axe de la marque la plus proche et celle de la direction du vent.



3.15	SENS DE NUMÉROTATION: le numéro 1 se trouve à droite de la ligne de départ.
3.16	PROCÉDURE DE DÉPART : L'abaissement du drapeau rouge, qui peut être accompagné d'un signal sonore, signifie le départ.
3.16.a	Seul l'abaissement du drapeau rouge est le signal officiel.
3.16.b	Dans tous les cas, la sécurité du départ doit être assurée.
3.17	PILOTES HANDICAPES : Les pilotes avec un handicap peuvent être poussé, mais pas sur la grille de départ, pour des raisons de sécurité. Cela peut être fait par un pousseur personnel ou un membre du comité de course.
3.18	PROCÉDURE DE DÉPART MINI YACHTS : 1. un signal sonore est donné 3 minutes avant le départ. 2. le drapeau bleu est soulevé 10 secondes avant le départ. 3. le départ est donné en abaissant le drapeau bleu et est accompagné d'un signal sonore.
3.18.a	LIGNE DE DÉPART : la ligne de départ est une ligne droite déterminée par deux marques à chaque extrémité.
3.18.b	SIGNAUX : Les signaux sont donnés par le directeur de course ou un membre du comité de course à un endroit bien choisi. Un signal sonore peut l'accompagner, mais seul le signal visuel est valable.
3.18.c	FAUX DÉPART ET CORRECTION : lorsqu'une partie d'un char traverse la ligne avant que le signal de départ ne soit donné, le char est considéré comme n'ayant pas franchi la ligne. Pour corriger, le char doit retourner derrière la zone de départ en traversant le prolongement de la ligne principale (pour la zone préparatoire, c'est la ligne de départ) sans entraver les autres pilotes et sans aucun droit de passage jusqu'à ce que ce pilote ait traversé correctement la ligne de départ.
3.19	ARRIVÉE : Le directeur de course abaisse le drapeau à damiers lorsque le premier char arrive après que le temps de course annoncé lors du briefing se soit écoulé.
3.19.a	Le même drapeau arrête les chars suivants.
3.19.b	Un char finit la course lorsque le pied de mât principal traverse la ligne d'arrivée.
3.19.c	Chaque pilote doit franchir la ligne d'arrivée à bord de son char.
3.19.d	Il est interdit de retraverser ou de s'arrêter devant la ligne d'arrivée.

3.20	ARRÊT PRÉMATURÉ DE LA COURSE : Si les conditions menassent de devenir inapproprié et nécessite l'arrêt de la course avant que le temps de course annoncé lors du briefing se soit écoulé :
3.20.a	La course est valable si au moins 2/3 de la durée de la manche est écoulée.
3.20.b	L'arrivée est signalée par le drapeau à damiers après que le drapeau vert a signalé la réduction du temps de course.
3.20.c	Ce drapeau vert est soulevé sur la ligne d'arrivée devant le char de tête pour lui signaler commence son dernier tour.
3.20.d	La course est annulée si moins des 2/3 de la durée de la manche est écoulée.
3.20.e	Le drapeau jaune est utilisé pour signaler l'annulation de la course.
3.20.f	Cette règle ne s'applique pas en cas de vent insuffisant.
3.20.g	Après que le premier char a terminé (indiqué par l'élévation du drapeau à damiers), si les conditions de course changent de telle manière que le roulage devient impossible ou dangereux, le directeur de course doit indiquer au reste de la flotte la fin immédiate de la course en levant le drapeau jaune avec le drapeau à damiers.
3.20.h	Dans ce cas, les pilotes restants qui n'ont pas reçu le drapeau à damiers seul seront pointés sur la base de leur tour complet précédent.
3.21	CLASSEMENTS : Pour chaque manche, les pilotes concurrents sont classés selon le nombre de tours qu'ils ont terminés et l'ordre dans lequel ils ont passé la ligne d'arrivée.
3.21.a	Pour être classé, un pilote doit effectuer au moins un tour.
3.22	POINTS ATTRIBUÉS PAR MANCHE : Le pilote classé premier obtient ' 0 ' (zéro) points, et les pilotes suivants obtiennent un nombre de points égal à leur classement à l'arrivée.
3.22.a	Les pilotes qui abandonnent la course ou cassent sont classés en fonction du nombre de tours terminés et de l'ordre dans lequel ils ont franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois.
3.22.b	Lorsque deux pilotes traversent la ligne d'arrivée en même temps ils sont classés avec le même nombre de points.
3.22.c	Les pilotes suivants reçoivent le nombre de points correspondant à leur ordre d'arrivée. Les
3.22.d	Pilotes non classés : Disqualifiés, non partant et pilotes n'ayant pas effectué au moins un tour sont classés avec un nombre de points égal au nombre d'entrées à l'événement ou à la course, plus un.

3.23	TOTAL DES POINTS D'UNE ÉPREUVE : Si trois manches ou moins sont validées, le total des points d'un pilote sera le résultat de la somme des points marqués par le pilote dans chaque manche.
3.23.a	Si plus de trois manches sont validées, la manche la plus mauvaise de la course sera écartée.
3.23.b	
3.23.c	Si plus de sept manches sont validées, il y a deux manches écartées. Dans les trois cas ci-dessus, les pénalités obtenues sont ajoutées au total des points pour obtenir les points résultants.
3.23.d	Le vainqueur est le pilote qui a le moins de points, et les autres pilotes sont classés dans l'ordre.
3.24	CLASSEMENT GÉNÉRAL : Le vainqueur est le pilote qui marque le moins de points, sont ensuite classés sur le même critère les autres pilotes.
3.24.a	Si deux pilotes sont ex-æquo, ils seront séparés par le plus grand nombre de premières places.
3.24.b	S'ils doivent encore être ex-æquo, alors ils seront séparés par le plus grand nombre de deuxièmes places et ainsi de suite si nécessaire (en tenant compte seulement des résultats de manches retenues par chaque pilote, c'est à dire sans les manches écartées).
3.24.c	S'ils sont encore ex-æquo, ils le resteront dans le classement final.
3.25	AFFICHAGE DES RÉSULTATS : Après la dernière course de la journée, les résultats seront affichées pour l'affichage au club, ou lieu désigné, en mentionnant l'heure d'affichage.
3.26.a	RÉSULTAT : si, après la fin de l'événement, il est prouvé que le résultat n'est pas correct, la Fédération ou FISLY peut le modifier. Chaque participant et chaque membre du Comité de course doivent être informés par écrit. L'appel peut être interjeté à cette décision, conformément à la règle 5.11.

	CHAPITRE 4. AUTRES EXIGENCES LORS DE LA COURSE
4.1	SIGNE DE RECONNAISSANCE
4.2	CLASSES DE CHARS
4.3	JAUGE
4.4	FREIN
4.5	LUMIÈRES
4.6	CHAR EN ROUTE
4.7	CATÉGORIES DES COMPÉTITION
4.8	PASSAGERS
4.9	PUBLICITÉS
4.10	RECORD
4.11	AVIS DE COURSE
4.12	ANNONCE DU PROGRAMME
4.13	MODIFICATION DU PROGRAMME
4.14	RÈGLES SPÉCIALES
4.15	DRAPEAUX DU DIRECTEUR DE COURSE
4.16	VITESSE DU VENT
4.17	CIRCUIT
4.18	ANNULATION
4.19	NON VALIDATION
4.20	ASSISTANCE MÉDICALE
4.21	DURÉE DE LA MANCHE
4.22	PROPULSION
4.23	POUSSER FACE AU VENT
4.24	DÉPANNAGE
4.25	ASSISTANCE
4.26	CHANGEMENT DE CHAR
4.1	SIGNE DE RECONNAISSANCE : Tous les chars doivent porter un numéro des deux côtés de la voile (sur l'arrière du char en classe 8).
4.1.a	Les numéros sont précédés d'un ou plusieurs caractères indiquant le pays d'origine (voir Annexe A).
4.2	CLASSES DE CHARS : Il y a plusieurs classes de chars identifiées par leur surface de voile et une liste de spécifications. (voir annexe 2).
4.3	JAUGE : Chaque Fédération Nationale ou club affilié sera responsable de mesurer leurs chars affiliés conformément aux Annexe 3.
4.3.a	La surface de voile totale doit être marquée sur la voile en mètres carrés à une décimale près.
4.4	FREIN : Tout char dans lequel le pilote est transporté, assis ou couché, doit être muni d'un frein effectif (à l'exception de la classe 8).
4.5	LUMIÈRES : lorsque les lumières sont utilisées, la couleur doit être blanche à l'avant du char et rouge à l'arrière.
4.6	CHAR EN ROUTE : un char n'est en route que si le pilote est en position normale de roulage.
4.6.a	Un char qui n'est pas en route perd toutes les priorités et sera considéré et traité comme un obstacle.
4.7	CATÉGORIES DES COMPÉTITION : Chaque année, la Fédération Nationale présentera à la FISLY les compétitions qu'elle souhaite être reconnues par FISLY. Les compétitions internationales doivent être présentées au Conseil d'Administration de la FISLY avant la fin de l'année précédente.

4.8	PASSAGERS: Ils sont interdits sauf s'ils sont expressément spécifiés dans le programme de course.
4.9	PUBLICITÉ : Elle est autorisée n'importe où sur le châssis et sur les deux tiers inférieurs de la voile pour la classe 7 et inférieur d'un tiers pour les autres classes (Voir l'annexe A).
4.9.a	À l'occasion d'un événement sous l'autorité d'une Fédération Nationale ou d'un club affilié, aucun pilote ou propriétaire de char ne peut être contraint d'afficher de la publicité.
4.9.b	Tous les pilotes doivent respecter les lois de publicité du pays dans lequel ils naviguent.
4.10	RECORD : Les Fédérations Nationales et les clubs affiliés doivent informer la FISLY de la date et lieu où leurs membres vont tenter d'établir ou de battre un record en char à voile.
4.10.a	Les seuls enregistrements confirmés par FISLY sont : (1). Vitesse maximale sur 50 mètres (voir Annexe 5a). (2). Distance parcourue pendant une période sans interruption de 24 heures, avec un maximum de 3 pilotes (voir Apx 5b).
4.11	AVIS DE COURSE : Il doit spécifier au moins :
4.11.a	L'organisateur
4.11.b	L'objet de l'événement
4.11.c	Les catégories des pilotes admises à l'événement
4.11.d	Les classes de chars concernés
4.11.e	La date limite des inscriptions
4.11.f	Le coût de l'inscription
4.11.g	Les règles particulières de l'événement
4.11.h	L'heure du premier briefing
4.11.i	Le nom du directeur de course
4.12	ANNONCE DU PROGRAMME : Le programme de course doit être annoncé un mois précédant l'événement et affiché dans le club organisateur.
4.12.a	Les programmes d'événements internationaux seront publiés dans au moins deux langues, l'une d'elles étant l'anglais.
4.13	MODIFICATION DU PROGRAMME : À partir du premier Briefing, seul le directeur de course peut modifier le programme.
4.13.a	La direction de course doit justifier cette décision lors du briefing. Elle informera les pilotes de toute modification apportée au programme.
4.14	RÈGLES SPECIALES : Les règles spéciales doivent mentionner comment les pilotes seront informés au sujet de tout changement du programme.
4.15	DRAPEAUX DU DIRECTEUR DE COURSE :
4.15.a	DRAPEAU ROUGE LEVÉ : Interdiction de rouler.
4.15.b	DRAPEAU ROUGE ET DRAPEAU DE BRIEFING ENSEMBLES : Autorisation de rouler pour rejoindre la zone technique uniquement.
4.15.c	DRAPEAU ROUGE PENDANT LA COURSE : Arrêt immédiat, sécuriser le char et attendre de nouvelles instructions.
4.15.d	DRAPEAU ROUGE ABAISSÉ : Signal de départ.
4.15.e	DRAPEAU VERT AVEC DIAGONALE JAUNE : Briefing.
4.15.f	DRAPEAU A DAMIERS : signal de fin de course, il est levé sur la ligne d'arrivée sur le premier, qui s'arrête ; de même pour tous les suivants.
4.15.g	DRAPEAU JAUNE : Course annulée, retour à la ligne de départ. Pour les classe 8, retour en zone technique.
4.15.h	DRAPEAU A DAMIERS ET DRAPEAU JAUNE ENSEMBLES : la course est finie. Pointage des chars selon le tour précédent.
4.15.i	DRAPEAU JAUNE ET BLEU : Le pilote sur lequel il est levé s'arrête immédiatement. Le directeur de course considère le pilote comme un danger pour lui-même ou pour les autres. Cet arrêt peut être temporaire.
4.15.j	DRAPEAU VERT : Réduction du temps de course. Ce drapeau est levé sur la ligne d'arrivée à partir du premier pilote. Il annonce le dernier tour à effectuer.

4.16	VITESSE DU VENT : C'est le directeur de course qui décide si la vitesse du vent permet d'avoir une course.
4.16.a	Pour démarrer une course, la vitesse du vent mesurée à la ligne de départ doit avoir une moyenne minimale de 4 m/s au cours des 3 minutes précédant le départ.
4.16.b	Le directeur de course peut outrepasser l'Art 4.16.a seulement pour des raisons d'état de surface du circuit.
4.16.c	Si l'Art 4.16.b est utilisé, le jury doit convenir avec le directeur de course sur place et avant le début de la manche de mettre en œuvre Art 4.16.b
4.16.d	La décision du jury doit être fondée sur l'évaluation d'un tour d'essai (ou d'une partie) parcouru par tous les pilotes participants présents sur la ligne de départ à ce moment-là.
4.16.e	Si les conditions de vent après le départ ne permettent pas le bon déroulement de la course, le jury peut décider sur place pendant la course de l'invalidiser et doit en informer le directeur de course.
4.17	CIRCUIT : C'est le directeur de course qui décide si le circuit permet d'avoir une course normale.
4.17.a	Si les conditions du circuit ne permettent pas une course normale, le jury décide sur place avant ou pendant la course de l'invalidiser et doit en informer le directeur de course.
4.18	ANNULATION : Une fois que la course a commencé, seul le directeur de course a le droit d'annuler la course, qui est d'arrêter une course avec le drapeau jaune.
4.19	NON VALIDATION : Le jury peut ne pas valider le résultat d'une course et donc l'invalidiser.
4.19.a	La décision du jury doit être basée sur une règle spécifique et elle doit être justifiée par écrit.
4.19.b	La décision du jury doit être affichée officiellement.
4.20	ASSISTANCE MEDICALE : Elle doit être sur place ou joignable par téléphone ou par tout autre moyen de communication.
4.21	DURÉE DE LA MANCHE : la manche dure au moins 30 minutes pour chaque classe (Sauf mini yacht), sauf Si la règle 3,20 est appliquée, et sera au minimum de 120 minutes pour une course d'endurance.
4.22	PROPULSION : Les pilotes ne peuvent pas pousser leur char de façon continue ni systématiquement.
4.23	POUSSER FACE AU VENT : un char ne doit pas être poussé directement face au vent.
4.24	DÉPANNAGE : Lorsqu'un char s'arrête, quelle qu'en soit la cause, le pilote est autorisé à effectuer des réparations tant que cette action n'a pas le caractère de répétition systématique.
4.25	ASSISTANCE : les pilotes peuvent transporter du matériel de dépannage avec eux et peuvent s'entraider.
4.25.a	Un pilote peut ne pas recevoir d'assistance en dehors de la zone technique pendant une course, sauf d'un autre pilote concurrent.
4.25.b	Un pilote est considéré comme disqualifié s'il reçoit une assistance : 1. N'importe où par un membre du Comité de course pendant la course. 2. En dehors de la zone technique par n'importe qui, autre qu'un pilote concurrent.
4.26	CHANGEMENT DE CHAR : Un pilote n'est pas autorisé à changer de char au cours d'une manche, à l'exception de la classe 8.
4.26.a	En cas de dommages causés par un accident, le jury peut autoriser un pilote à changer le châssis, la coque, ou le char complet uniquement si la coque ou le châssis est irréparable.
4.26.b	La décision du jury doit être officiellement affichée.

	CHAPITRE 5. INFRACTIONS, RECLAMATIONS, QUESTIONS DU JURY
5.1	INFRACTIONS
5.2	PROCÉDURE DE PÉNALITÉS
5.3	COMPORTEMENT
5.4	DISQUALIFICATION OU EXCLUSION D'UNE COURSE
5.5	SUSPENSION
5.6	CONTESTATION
5.7	PROCÉDURE DE RÉCLAMATION
5.8	DÉPÔT DE RÉCLAMATION
5.9	CONVOCACTION DU JURY
5.10	DÉCISION DU JURY
5.11	APPEL
5.12	COMITÉ D'APPEL
5.1	INFRACTIONS : lors d'un événement, les infractions aux règles sont passibles de pénalités.
5.1.a	La première infraction sera punie d'un point de pénalité, la seconde de deux points, la troisième de trois points, et ainsi de suite.
5.2.b	Les infractions impliquant une collision et/ou compromettant le résultat sont passibles de doubles pénalités ou de disqualification.
5.3.c	Seul le jury peut infliger des pénalités.
5.2	PROCÉDURE DE PÉNALITÉ : le jury décide de donner une pénalité après avoir examiné les informations apportées par les membres du comité de course.
5.2.a	Le jury doit publier les pénalités en indiquant : nom, classe et numéro de voile du pilote pénalisé, date, course, numéro de manche si possible, règle(s) Numéro (s), la décision et la date et l'heure de la décision.
5.2.b	La publication doit être signée par un membre du jury.
5.3	COMPORTEMENT : le jury et le directeur de course ont le droit d'exiger des comportements des pilotes.
5.3.a	Si les pilotes se comportent mal Jury ou directeur de course peuvent leur imposer une sanction immédiate, comme l'avertissement, l'exclusion d'une course ou d'une compétition ou la disqualification.
5.3.b	La décision doit être justifiée par écrit.
5.4	DISQUALIFICATION OU EXCLUSION D'UNE COURSE : En plus des points de pénalité infligés conformément à la règle 5.1, un pilote qui désobéit aux règles suivantes peut être disqualifié ou interdit de départ :
5.4.a	Définition A
5.4.b	Règle 1.8
5.4.c	Règle 3.10
5.4.d	Règle 3.13.a
5.4.e	Règle 4.1
5.4.f	Règle 4.2
5.4.g	Règle 4.3
5.4.h	Règle 4.4
5.4.i	Règle 4.5
5.4.j	Règle 4.6
5.4.k	Règle 4.8
5.4.l	Règle 4.9
5.4.m	Règle 4.15.a
5.4.n	Règle 4.15.i

5.5.o	Règle 423
5.5.p	Règle 4.26
5.5.q	Règle 6.1
5.5.r	Règle 6.2
5.5.s	Règle 6.3
5.5.t	Une disqualification est considérée comme une pénalité.
5.5	SUSPENSION : Sur réception d'un rapport par un organisateur d'événement, la FISLY peut décider d'interdire à un pilote de participer à une ou plusieurs compétitions internationales.
5.5.a	La décision FISLY doit être justifiée par écrit.
5.5.b	La FISLY informera les Fédérations Nationales et les clubs affiliés du pilote.
5.5.c	Les Fédérations Nationales ont également le même pouvoir mais doivent en informer la FISLY.
5.6	CONTESTATION : En cas de contestation, un concurrent peut introduire une réclamation écrite.
5.6.a	C'est à lui d'en apporter la charge de la preuve..
5.7	PROCÉDURE DE RÉCLAMATION :
5.7.a	Au plus tard à dix minutes après l'arrivée du dernier concurrent de la manche, tout pilote ayant l'intention de porter une réclamation doit en annoncer son intention. Il doit le faire en informant tout membre du comité de course, qui doit prendre note du numéro de voile du pilote. Seuls les pilotes qui ont annoncé leur intention de porter réclamation peuvent déposer le formulaire complété au jury.
5.7.b	Le pilote doit déposer le formulaire de réclamation dans les 30 minutes suivant la fin de la dernière manche de la journée.
5.7.c	Le pilote doit déposer le formulaire de réclamation sur les résultats ou pénalités dans les 60 minutes après la publication des résultats provisoires et/ou pénalités.
5.8	DÉPÔT DE RÉCLAMATION : Pour déposer un formulaire de réclamation, le pilote concurrent doit :
5.8.1	Payer un acompte de 20 euros ou un montant correspondant, qui sera restitué si le jury conclut en faveur du plaignant.
5.8.2	Remplir le formulaire approprié (Annexe 4) en spécifiant le ou les articles concernés.
5.9	CONVOCATION DU JURY : le jury doit convoquer toutes les parties impliquées.
5.10	DÉCISION DU JURY : Aucune sanction ne peut être prononcée avant que le pilote concerné n'ait été convoqué et informé de sorte qu'il ait pu présenter sa défense.
5.10.a	La décision du jury doit être prise le jour même.
5.10.b	Si un membre du jury est en désaccord avec la décision, il peut demander un deuxième et dernier vote.
5.10.c	La décision du jury doit être fondée sur une ou plusieurs règles spécifiques et validée par un vote à la majorité simple.
5.11	APPEL : Un pilote concurrent qui a déposé une réclamation comme prévu dans la règle 5.6 ou la règle 3.26 et n'est pas satisfait des décisions peut interjeter appel. À cet effet, il doit :
5.11.a	Payez un acompte de 20 euros ou un montant correspondant, qui sera restitué si le comité d'appel admet que l'appel est correct.
5.11.b	Adresser l'appel par écrit au Comité d'appel.
5.11.c	Les appels doivent être faits dans les 30 jours.
5.11.d	Pour les courses nationales, l'appel doit être interjeté devant la commission nationale d'appel.
5.11.e	Pour les courses internationales, l'appel doit être fait au comité international.
5.12	COMITÉ D'APPEL : Les Fédérations Nationales et la FISLY doivent chacun composer une équipe de comité d'appel. La commission nationale d'appel doit être définie par la

	Fédération Nationale et être composée de 3 directeurs de course expérimentés et/ou jurys expérimentés. Le Comité d'appel international doit être défini par la FISLY et être composé de 3 directeurs de course internationaux expérimentés et/ou jurys expérimentés.
5.12.a	Lorsqu'il est formé, le Comité d'appel doit être composé de personnes qui n'ont pas participé à la décision initiale.
5.12.b	Le Comité doit communiquer avec toutes les parties impliquées et faire et publier sa décision par écrit.
5.12.c	La décision du Comité d'appel est définitive.

6.1	CHAPITRE 6. EXIGENCES DES PILOTES
6.2	LICENCE
6.3	ASSURANCE
6.4	ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE
6.5	AFFILIATION
6.7	ÂGE DES PILOTES
6.8	TRANSFERT D'UN PILOTE
6.8	INSCRIPTIONS
6.1	LICENCE : Chaque pilote doit présenter une licence délivrée par une Fédération Nationale ou un club affilié, sauf si aucune Fédération Nationale ou club affilié existe dans son propre pays.
6.1.a	La Fédération nationale ou le club affilié est responsable de la délivrance de ces licences.
6.2	ASSURANCE : Lors de la pratique du char à voile, en loisir comme en compétition, chaque pilote doit posséder une assurance responsabilité civile envers les tiers.
6.2.a	Sur demande, le pilote doit pouvoir produire un certificat d'assurance valide.
6.3	ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE : Tous les pilotes ont la responsabilité personnelle de porter un équipement de protection individuelle lors de la pratique du char à voile.
6.3.a	Le port d'un casque adapté est obligatoire lors de la pratique du char à voile.
6.3.b	Le casque intégral est obligatoire pour les classes 2, 3 et 8 pendant la course.
6.4	AFFILIATION : Tous les pilotes doivent être affiliés à une Fédération nationale ou à un club affilié.
6.4.a	Les pilotes qui ont eu des sanctions imposées et qui désirent changer d'affiliation doivent obtenir l'accord de la Fédération Nationale ou du club affilié concerné.
6.5	ÂGE DU PILOTE : L'âge minimum des pilotes est précisé dans les règles spéciales de chaque événement.
6.5.a	Les pilotes de moins de 18 ans présenteront une déclaration écrite faite par leurs parents ou tuteur prenant la responsabilité de les autoriser à participer à des événements.
6.5.b	Les organisateurs peuvent demander à la Fédération Nationale ou au club affilié de confirmer cette déclaration.
6.5.c	La présentation d'une licence de course, dont l'attribution est subordonnée à cette décharge, remplace l'attestation.
6.5.d	En tout cas, deux copies de la déclaration seront nécessaires: une pour la Fédération nationale et une pour le club affilié.
6.6	TRANSFERT D'UN PILOTE : le transfert d'un pilote par transaction d'une Fédération Nationale ou d'un club affilié à un autre est interdit.
6.6.a	Un pilote peut courir pour un pays autre que le sien dans les conditions suivantes : 1. Il est membre de la Fédération Nationale ou du club affilié du pays concerné. 2. Il est sélectionné par ce pays et a couru dans 3 événements qui ont été organisés par ce pays. 3. Il est licencié par ce pays seulement depuis un minimum d'un an. 4. Le transfert doit être annoncé au secrétaire de la FISLY au plus tard le 31 décembre de l'année précédente.
6.7	INSCRIPTION : Les inscriptions des concurrents sont reçues par les organisateurs suivant la forme et le délai précisés par le programme.
6.7.a	Les inscriptions sont obligatoires et spécifient au moins : 1. Nom, prénom, adresse et date de naissance du pilote. 2. Classe du char et numéro de la voile et/ou numéro de transpondeur. 3. Club du pilote.
(nouveau)	4. Un identifiant FISLY est exigé.

	CHAPITRE 7. ORGANISATION DE LA COURSE
7.1	VISIBILITÉ
7.2	IMPARTIALITÉ
7.3	DIRECTEUR DE COURSE
7.4	POINTEURS
7.5	ASSISTANTS ORGANISATION DE COURSE
7.6	JURY
7.7	JAUGEUR
7.8	ASSURANCE ORGANISATEUR
7.1	VISIBILITÉ : le comité de course doit être clairement visible et reconnaissable.
7.2	IMPARTIALITÉ : Aucun membre du comité ne peut aider un pilote concurrent pendant la course, sauf lorsque ce dernier est en danger ou pourrait être un danger pour un tiers.
7.3	DIRECTEUR DE COURSE : Il doit être reconnu par les autorités responsables.
7.3.a	Il est responsable de la mise en œuvre du programme de course basé sur l'I.S.R.R. et sur les règles spéciales du programme.
7.3.b	Il s'entoure d'un nombre suffisant de pointeurs et d'assistants.
7.3.c	Il gère la course par l'utilisation des drapeaux et autres moyens de communication.
7.4	POINTEURS : Les pointeurs des bouées et de la ligne d'arrivée sont les seuls officiellement habilités à déterminer l'ordre et le nombre de passage des concurrents.
7.5	ASSISTANTS ORGANISATION DE COURSE : Ils assistent le directeur de course.
7.6	JURY : Le jury se compose de trois membres au moins ou d'un nombre supérieur impair.
7.6.a	Le Président du jury est élu par un vote majoritaire des membres.
7.6.b	Les membres du jury doivent être reconnus par les autorités responsables.
7.6.c	Le jury doit être présent sur le lieu de la course.
7.6.d	Le jury s'assure que le règlement et les règles particulières spécifiées dans le programme sont strictement appliqués.
7.6.e	Le jury s'appuie sur le règlement pour tous les litiges.
7.6.f	Si un jury n'est pas nommé, le directeur de course et deux assistants forment le jury.
7.6.g	Le jury a un rôle actif et doit sanctionner toute infraction au règlement qu'il est établi.
7.6.h	Les noms des jurys doivent être connus et communiqués avant le début de la course.
7.6.i	Un membre du jury doit se départir du jury si une protestation implique un membre de sa famille.
7.7 (nouveau)	JAUGEUR : Un jugeur est une personne qui contrôle la conformité d'un char selon les règles et les spécifications de sa classe.
7.7.a	Le jugeur présente ses conclusions au corps arbitral.
7.8	ASSURANCE ORGANISATEUR : l'organisateur doit détenir une assurance responsabilité civile envers les tiers pour couvrir les dommages corporels et matériels dont il pourrait être tenu pour responsable en tant qu'organisateur à l'occasion et au cours de courses.
7.8.a	Cette assurance doit avoir une contre-valeur minimum de 500 000 euros.