

Résumé des Règles de Course à la Voile 2017-2020

Règles importantes à connaître pour les nouveaux
un rappel pour les autres...

Basé sur la version anglaise en ligne à <http://www.sailing.org/documents/racingrules/index.php>

Robert Lainé

Arbitre régional FFVoile

Participer au régates

- Les clubs affiliés à la FFVoile organisent les régates.
- Tout le monde peut s'inscrire à condition de prendre une licence FFV pour chaque équipier avec certificat médical de non contre-indication à la compétition.
 - Un équipier sans licence valide = DSQ
- **Participer = s'engager à respecter toutes les RCV.**
 - Des systèmes de handicap permettent à des bateaux habitables de tailles différentes de courir ensemble :
 - Attention : Les différences de longueur et de vitesse entre bateaux peuvent être importantes et sont à prendre en compte pour les manœuvres rapprochées...

Règles de Course à la Voile

RCV = RRS en anglais

- Principe fondamental : «Esprit sportif»

- Les concurrents respectent les règles et si un concurrent enfreint une règle il doit prendre la pénalité correspondante ou se retirer ==> SVP, Plus de « pas vu pas pris » !

- Chapitre 1 : Règles fondamentales

R1. Sécurité et Aide à ceux qui sont en danger.

R2. Navigation loyale, pénalité = **DSQ ou DNE**.

R3. Acceptation des règles, y compris pour les personnes apportant un support.

R4. La décision de participer ou rester en course relève de l'équipage seul.

R5. Règles anti dopage

R6.R7. Règles anti paris, anti corruption, code de discipline applicable aux équipages, propriétaires et personnes en support (*).

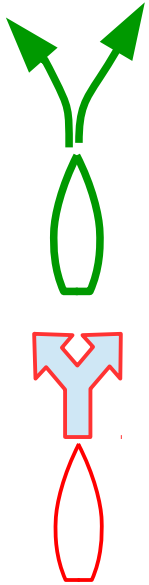
- >> les RIPAM sont toujours applicables la nuit, au DST, avec les navires qui ne sont pas en course, cargos, pêcheurs, etc !

Chapitre 2: Priorités

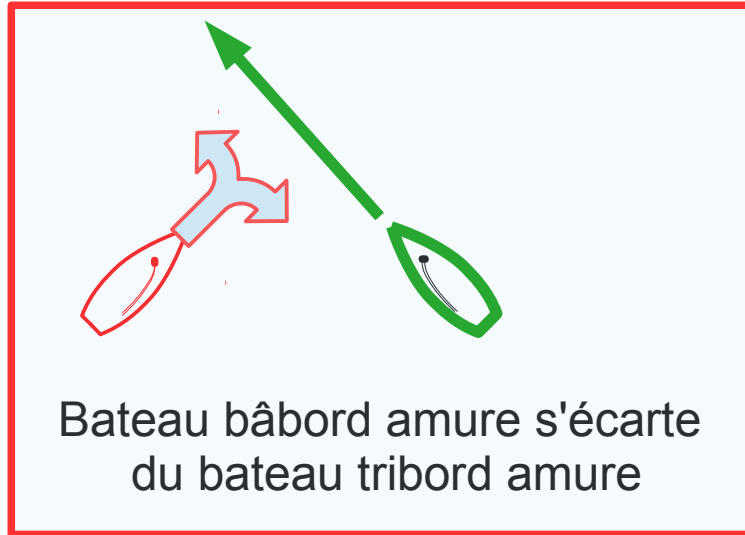
Quand 2 bateaux se rencontrent

- Sur des bords opposés
 - **R10** Un bateau bâbord amure doit se maintenir à l'écart d'un bateau tribord.
- Sur le même bord
 - **R11 Engagés** : un bateau au vent doit se maintenir à l'écart d'un bateau sous le vent.
 - **R12 Non engagés** : un bateau en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant.
 - **Engagement** = tant qu'une partie d'un bateau se trouve entre les perpendiculaires à l'étrave et au tableau de l'autre bateau.
- **R13** Pendant le virement de bord
 - Quand un bateau a dépassé la position bout au vent, il doit se tenir à l'écart des autres jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près (R10, 11, 12 pas applicable pendant le virement de bord).
 - Si 2 bateaux sont dans le même cas, celui qui est coté bâbord de l'autre ou derrière doit se maintenir à l'écart.

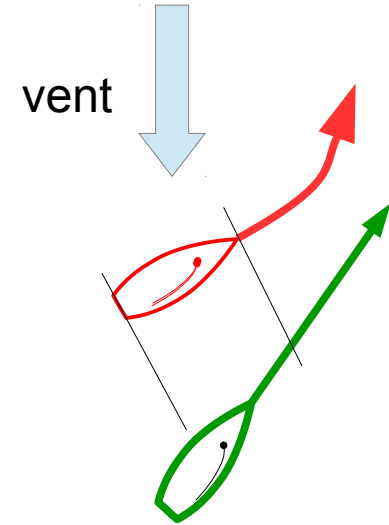
Quand 2 bateaux se rencontrent



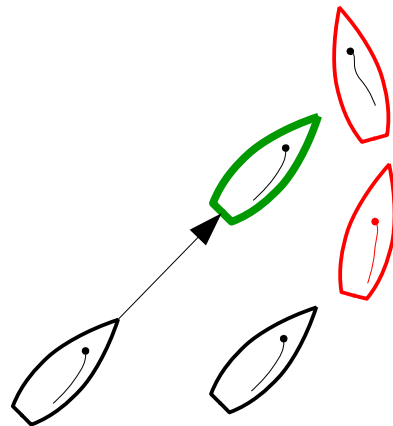
Bateau rattrapant
doit se tenir à l'écart



Bateau bâbord amure s'écarte
du bateau tribord amure



Bateau au vent doit se tenir
À l'écart d'un bateau sous le vent



Un bateau qui vire de bord
doit se tenir à l'écart

Chapt. 2 : Limitations de priorité

- **R14 >> ÉVITER LE CONTACT**

- Un bateau dans son droit mais qui ne fait pas TOUT pour éviter le contact est pénalisable.
- un contact sérieux (blessures, dommages), même si on est dans son droit, entraîne presque à tout coup la disqualification.

- **R15 Acquérir une priorité**

- Quand un bateau acquiert une priorité il doit au début laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart, sauf s'il acquiert la priorité en raison d'action de l'autre bateau.

- **R16 Modifier sa route**

- Quand un bateau prioritaire modifie sa route il doit laisser à l'autre la place pour se maintenir à l'écart. Si un bateau Bâbord va passer à l'arrière d'un bateau Tribord, le bateau Tribord ne doit pas changer de route si cela oblige le bateau Bâbord à changer de route immédiatement.

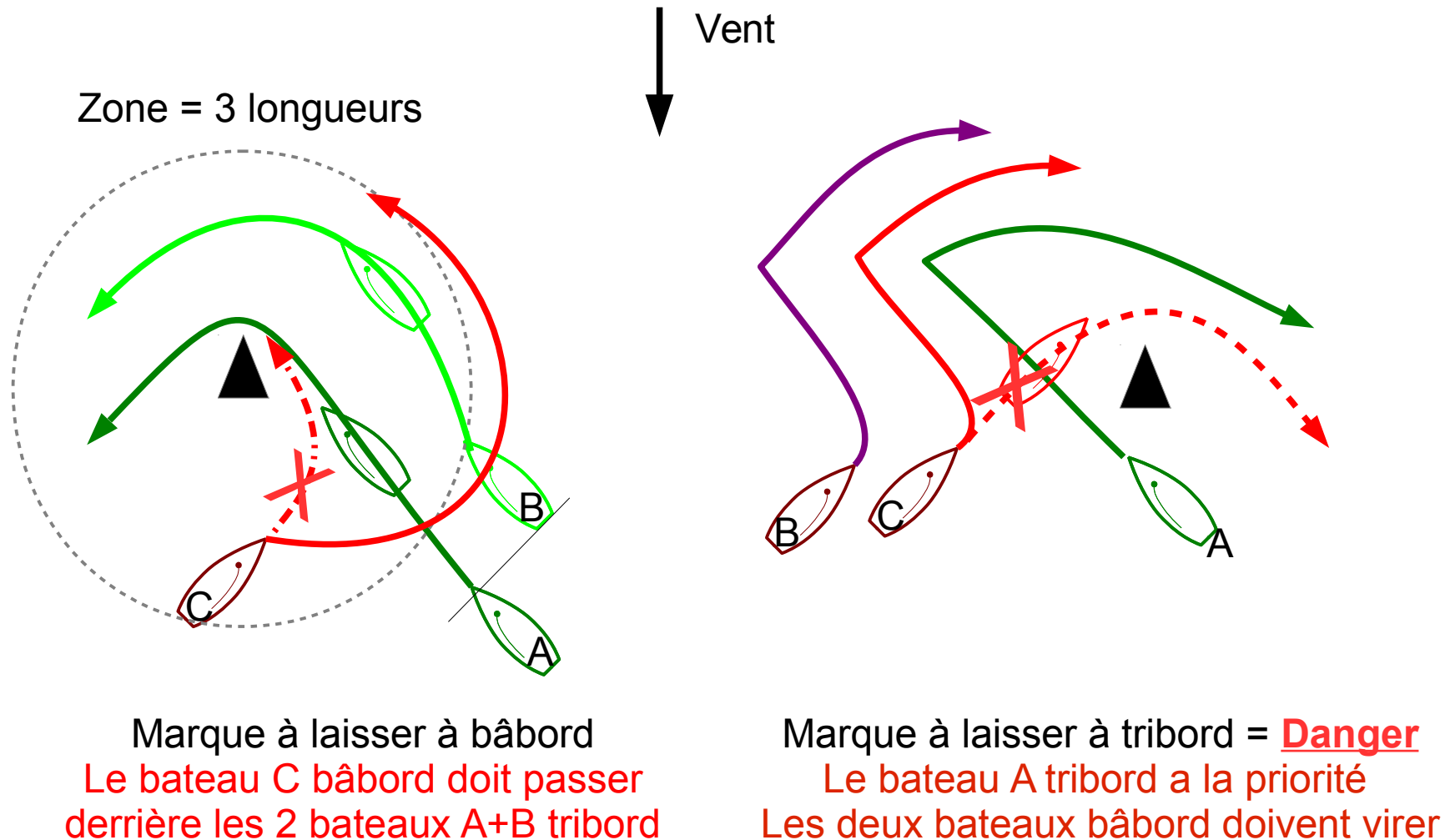
- **R17 Sur le même bord, Route normale**

- Un bateau rattrapant qui vient s'engager à moins de 2 longueurs sous le vent d'un bateau ne doit pas naviguer au dessus de sa route normale tant que dure l'engagement. Donc ATTENTION aux bateaux sous spi tirant de bords, leur route normal peut être très haute...
- =>> Un bateau qui effectue un tour de pénalité doit se tenir à l'écart des autres bateaux.

Chapt. 2 : Aux marques de parcours

- Toucher une marque ==> pénalité =1 tour
- **R18** Laisser de la place à la marque (zone = 3 longueurs du plus grand bateau engagé)
 - des bateaux sont engagés quand le premier atteint la **zone**.
 - **Un bateau à l'extérieur doit donner la place** au bateau à l'intérieur pour virer la marque en bon marin :
 - *Attention : si plusieurs bateaux arrivent ensembles, il faut laisser de la place à la marque pour tous ceux qui sont engagés à l'intérieur. Un bateau tribord a la priorité tant qu'il reste tribord amure (rien ne l'oblige à virer à ras la marque)*
 - **R18.2(d)** *Fin d'obligation si le bateau prioritaire vire ou sort de la zone (*)*
 - **R18.3** *si un bateau vire dans la zone (B=>T), il ne doit pas obliger un bateau qui était tribord en entrée de zone et pouvait passer la marque, à lofer au-delà du plus près pour éviter le contact, et il doit laisser lui laisser la place à la marque si il devient engagé sous le vent (*)*
-

Situations classiques aux marques



Chapt. 2 : Aux obstacles

- Un obstacle n'est pas une marque de parcours ! Ca peut être un gros navire, une jetée, un DST, une ferme aquacole ou le plateau du Lavardin délimité par les bouées, le port de la Pallice etc.
- **R19** Le bateau prioritaire peut choisir de quel coté il passe l'obstacle, les autres doivent lui donner la place
- **R20** On doit donner la place à un autre bateau pour virer, y compris si cela implique pour soi même de virer de bord.
 - *Interdiction de coincer un concurrent sur un obstacle, même si on est tribord amure !*
 - *Si un bateau demande la « place à virer » pour éviter un obstacle, on doit lui laisser la place pour virer même si on est tribord amure et qu'il va devenir bâbord amure!*
 - *On peut passer la demande « place à virer » aux autres bateaux à proximité.*

Chapt. 2 : Autres règles

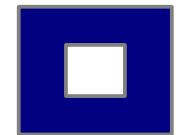
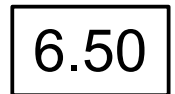
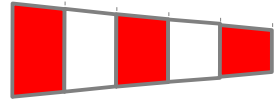
- **R21** Exonérations (assez peu de cas et pas simple à argumenter... donc éviter de se retrouver dans ces situations).
- **R22** Erreur de départ, prise de pénalité, marche arrière, voile bordée à contre => **ce bateau doit se tenir à l'écart des autres.**
- **R23** si possible on doit éviter un bateau chaviré, ancré, échoué, portant assistance.
- **R24** un bateau qui n'est pas en course ne doit pas interférer avec un bateau en course (R14 > pénalité).

Chap. 3 Le Départ *Un grand moment de la régates !*

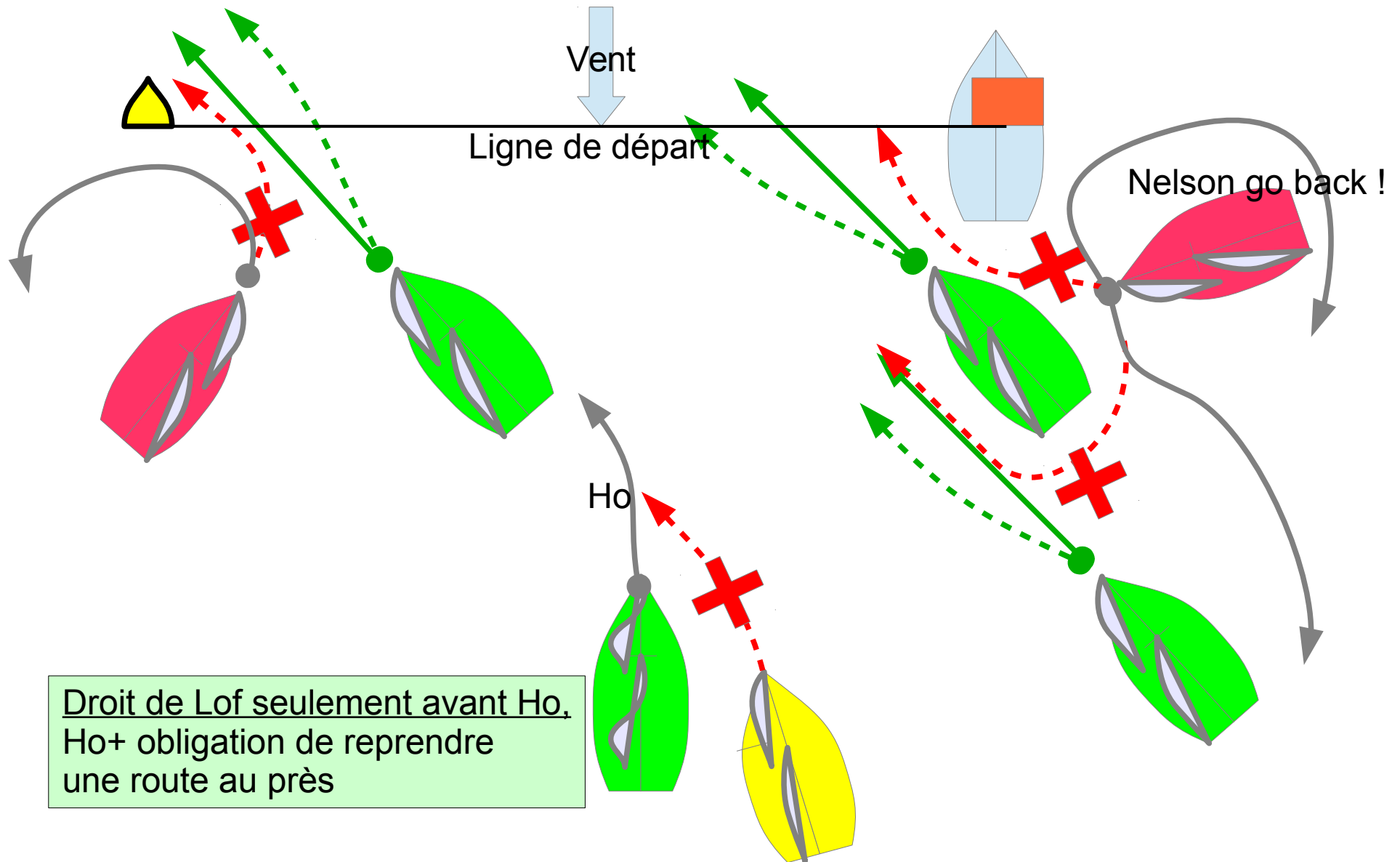
- La ligne de départ est toujours entre deux marques. Le pavillon orange sur le bateau comité mouillé définit une des extrémités de la ligne, une bouée définit l'autre extrémité.
 - **R42 Les bateaux sont en course à Ho-4'** ==> propulsion au moteur arrêtée !
 - Pas le droit de toucher une marque avant le départ => pénalité à effectuer après !
 - Un bateau qui pare la marque de départ n'est pas tenu de donner de la place au(x) bateau(x) à son vent :
 - Jamais de droit à la place au bateau comité ! *La tactique de Nelson à Trafalgar est strictement interdite et pénalisable à tout coup!*
 - Avant le départ, un bateau peut loffer jusqu'à vent de bout, mais après le signal de départ un bateau doit prendre sa route normale (ne pas loffer plus haut qu'au plus près).
- **R22** Un bateau navigant vers le coté pré-départ après le signal de départ, pour (re)venir prendre le départ, **doit se tenir à l'écart**. => *Attention, pas question de Tribord-Bâbord ou bateau au vent !*
- **R24** Un bateau qui n'est pas en course (avant ou après) ne doit pas gêner un bateau en course.

Séquence de départ R26 chap.3)

- Ho-10' bateau comité sur la ligne (pavillon **orange** + pavillon **Aperçu** si retard)
 - ➔ **Pavillon Y** signifie que le port des gilets de flottabilité est OBLIGATOIRE
 - Ho- 6' affalé du pavillon **Aperçu** + signal court
 - Ho -5' envoi du **pavillon de classe** + signal court
 - Ho -4' envoi du pavillon **P, I, Z, U, Noir** + signal court
 - Ho -1' affalé du pavillon **P** + signal long
 - **Ho** affalé du **pavillon de classe** + signal court
 - Ho + 3s éventuel signal de rappel individuel (X +1 signal court) ou rappel général (1er substitut + 2 signaux courts)
- *Les signaux sont en général annoncés aussi à la VHF sur le canal affecté à la course (6-8-72-77) au bénéfice des bateaux sécurité, mouilleur, suiveurs et coureurs.*
- *En croisière, si vous entendez à la VHF un comité de course et des signaux de course, merci de garder le silence sur le canal de course afin que les coureurs puissent aussi les entendre.*



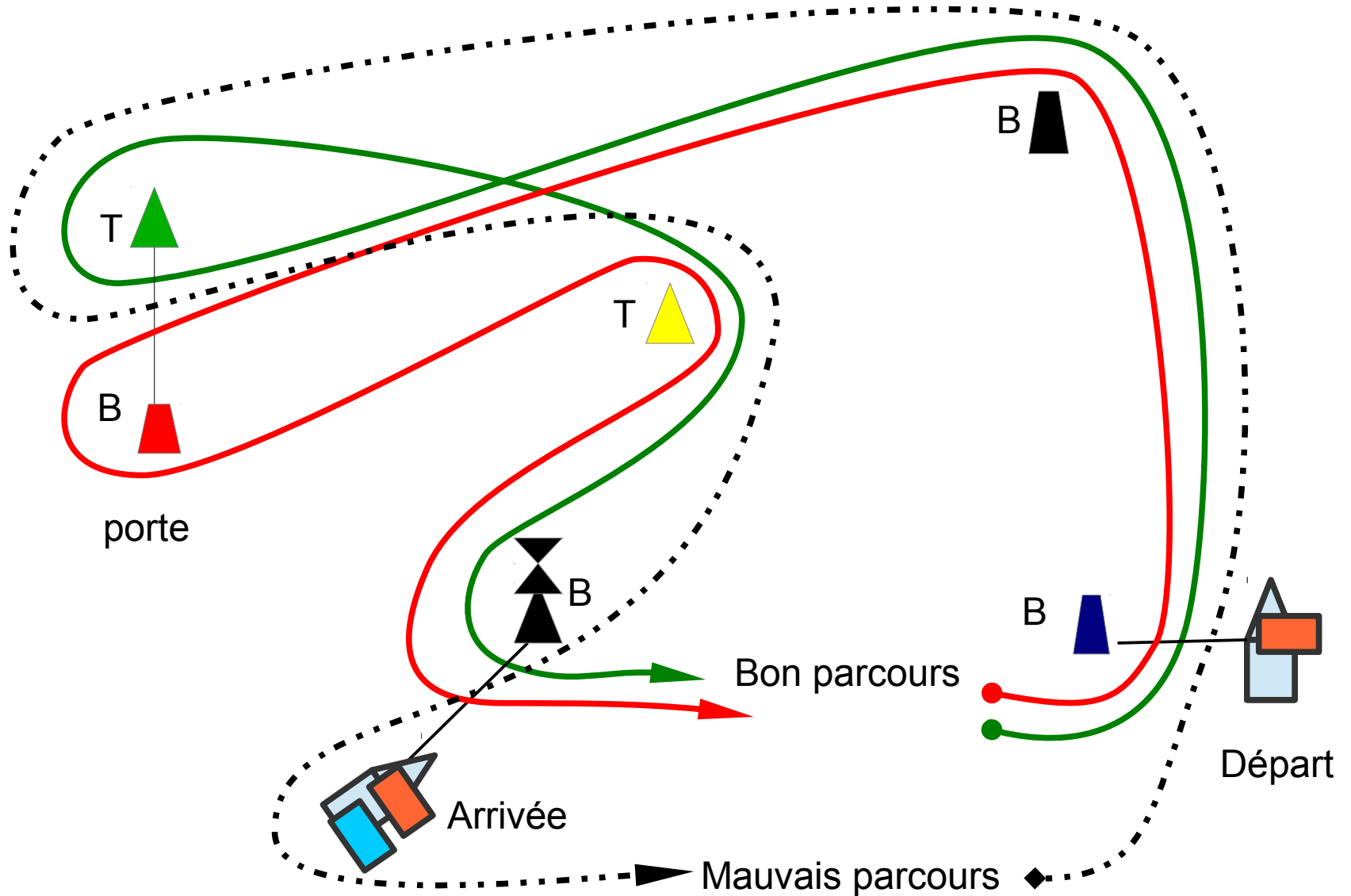
Bon départ en vert



R28 = Effectuer le parcours

- Le parcours est défini dans les Instructions de Course (IC) et si plusieurs parcours sont prévus, celui à effectuer sera affiché ou communiqué par le bateau comité.
- **R28** : Un bateau doit **prendre le départ**, laisser chaque marque du **côté requis** dans l'**ordre correct** et **finir**, de telle façon qu'un fil représentant son sillage après qu'il ait pris le départ et jusqu'à ce qu'il ait fini, s'il était tendu :
 - passerait du côté requis de chaque marque,
 - toucherait chaque marque à contourner,
 - passerait entre les marques d'une porte depuis la direction de la marque précédente.

R28 Effectuer le parcours



Virer les marques du parcours

- Avant la marque, bien repérer :
 - le **bon coté** de la marque (*marque à tribord ou à bâbord?*), le cap et l'amure du bord suivant,
 - où sont les concurrents et leur distance à la marque (engagés ou non)
- **La Zone** = 3 longueurs du premier bateau qui entre dans la zone (*10s à 12s pour un 10m lancé*) => laisser la place aux bateaux engagés à l'intérieur et bien connaître la **R18**
 - Une fois sorti de la **zone**, les règles « normales » sont applicables
- *Marque au vent : ne pas arriver par en dessous (bâbord amure) à ras la bouée, aucune porte de sortie => contact violent => DSQ !*
 - *sortez de la bouée en vous dégageant des bateaux montant à la bouée car ils seront plus près du vent, quitte à empanner ensuite.*

L'arrivée

- **Ligne d'arrivée** : en général entre le bateau comité portant pavillon bleu+orange, la ligne est définie par le pavillon orange sur le bateau comité et une **marque** à laisser du **coté requis par les IC**.
 - Dans certains clubs, la ligne est définie par une marque à laisser à bâbord (ou tribord) (Ouest Minimes par exemple) et un axe (Nord-Sud, Ouest-Est, 240°) et les IC peuvent préciser que l'on doit passer au plus près de la marque (1 longueur, 5m ou 10m, pas 50m ou 500m).
- Vous devez laisser la **place à la marque** (bateau/bouée) à un concurrent engagé, pas le droit de l'empêcher de finir!
- **Vous devez effectuer toute pénalité AVANT de finir, après c'est trop tard !**
- **R61.1** Si vous réclamez contre un concurrent vous devez l'informer « Je Proteste» dès que possible (*VHF bien utile pour être sûr que l'autre bateau vous entend*), arborer un pavillon Rouge dès l'incident et le garder jusqu'après l'arrivée. *Le mettre après l'arrivée => pas de réclamation !*
- **Le temps d'arrivée est pris au moment où toute partie de la coque du bateau, de l'équipage ou équipement en position normale passe la ligne d'arrivée** (pas le spi volant, bout dehors qui aurait dû être rétracté, bras d'équipier tendu, etc). *Voir le chapitre Définitions.*
 - **R28.1** Pas besoin de passer entièrement la ligne.
 - **Pas le droit de toucher une marque d'arrivée après avoir fini**, sinon il faut ressortir coté parcours du bon coté de la marque, prendre la pénalité et ensuite finir.

Chap. 4 Autres Obligations

- **R40** Le port des équipements de flottabilité peut être imposé (pavillon Y)
- **R41** Pas d'aide extérieure sauf si question sécurité, collision...
- **R42** Propulsion seulement grâce au vent et à l'eau
 - Interdit : pomper, balancer, godiller, moteur (en course à H0 - 4')
 - Exception moteur possible pour situation dangereuse : R42.3(g), R42.3(i)
- **R44 Pénalités à prendre dès que possible après la faute sans interférer avec un concurrent et toujours avant de passer la ligne d'arrivée**
 - **2 tours** pour infraction au chapitre 2 : R44.1, R44.2
 - **1 tour** pour une marque touchée (mais pas besoin de repasser la marque: R31)
 - Doivent être effectuées IMMÉDIATEMENT (pas +15 min ou +1h) sans gêner les autres concurrents = R22.2
 - **R44.1(b)** Si blessure ou dommage sérieux, ou si, malgré une pénalité effectuée, un avantage significatif a été obtenu grâce à l'infraction => ABANDON sinon DSQ.
- **R49** Position de l'équipage : torse à l'intérieur des filières.
- **R69 Mauvaise conduite notoire : renforcé et applicable aux personnes en support d'un concurrent.**

Résumé des grands changements

- **Renforcement de l'Esprit sportif**

- **Prendre automatiquement toute pénalité** (sans attendre de voir si l'autre bateau va réclamer).
- **R69** Durcissement par rapport à une mauvaise conduite, y compris par une personne en support (avertissement, DSQ/DNE, dossier retrait de licence...)
- Code de discipline.
- Précisions sur les priorités aux marques pour réduire les risques de contact.
- Précision sur les limitations de priorités pour réduire les risques de contact.

- **RCV applicables aussi aux personnes en support** (concurrent = bateau + équipage + support à terre et en mer)

- **Comité technique** (jauge etc) peut réclamer contre un concurrent.

- **Pouvoir du Jury renforcé** et possibilité de nommer un enquêteur.

→ *Formation des arbitres en Janvier par la CRA. Pour tous les concurrents, ayez le livret RCV de la FFVoile et **lisez le !***

Bonne navigation à tous !

Notes sur les Parcours côtiers (1)

- **Le départ face au vent n'est jamais une obligation !**
 - Certain clubs ont une ligne fixe, *par exemple à Cowes.*
 - Le départ au lièvre n'est pas très équitable en temps compensé
- **Parcours est défini par des bouées ou marques de navigation permanentes.**
 - La marque **M** est **laissée** sur un bord quand, ayant laissé la marque du bon coté, on a coupé la perpendiculaire à la ligne droite passant par **M-1** et **M**.
 - La marque **M** est **contournée** quand, ayant la marque du bon coté, on a coupé la prolongation de la ligne droite passant par **M-1** et **M**.
 - Notez l'heure au passage des marques lointaines et notez le nom ou numéro de voile des concurrents en vue (utile pour des recherches éventuelles si un concurrent manque à l'appel à l'arrivée).
 - Des vacations VHF peuvent être demandées, ne pas les respecter est **pénalisable** et peut déclencher des recherches inutiles.
 - Si un bateau proche de vous ne répond pas à une vacation, c'est peut être qu'il a des problèmes? Essayez de contacter le concurrent à la VHF ou à la voix et rendez compte au Comité de Course.

Parcours côtiers (2)

- **Si une marque manque, virez le point virtuel à la position normale de la marque :**
 - Entrez les coordonnées WS84 des marques dans le GPS
 - Gardez la trace de la route dans votre GPS comme preuve que vous avez bien viré la marque du bon coté.
- **Sécurité : elle dépend de tous**
 - Armez votre bateau pour la catégorie de navigation correspondante.
 - Entre coucher et lever du soleil :
 - **Respectez les RIPAM** (les RCV ne sont plus applicables)
 - Portez les gilets sécurité + harnais, trop d'équipiers tombent à l'eau.
 - Allumez les feux de route au coucher du soleil et surveillez les autres bateaux.
 - Au large, VHF en double veille **canal 16 + canal du comité de course.**
 - Protégez vous du froid et mangez régulièrement pour garder de l'énergie.
 - **Rendez compte au Comité de Course de toute situation anormale (bouée manquante, bateau silencieux, bateau à la dérive, etc.) et répondez aux demandes d'assistance.**