

Bienvenue au cours 1.1 Règles de course



© VOILES DE SAINT-TROPEZ / PHOTO GILLES MARTIN-RAGET

Jean-Bernard Luther

NJ / NRO

Samir Saydjari

NRO / NJ

Samir Saydjari

NRO / NJ

1^{ère} partie

Les règles de courses

2^{ème} partie

Cas pratiques

La régates est jeu

Pour jouer, quel que soit le jeu, il est impératif de connaître les règles, soit les droits et les obligations de chacun.

Par exemple, pour jouer aux échecs, chaque concurrent doit savoir bouger les pièces, sans cela le jeu n'est pas possible.



Quand on joue on échec, que ce soit entre amis ou pour devenir champion du monde, les règles sont toujours les mêmes.

Les pièces bougent toujours de la même façon selon les règles établies, sinon on ne joue pas aux échec.



De même que pour les échecs, pour régater, chaque concurrent doit savoir se déplacer selon les « règles de course à la voile », sans cela le jeu n'est pas possible.

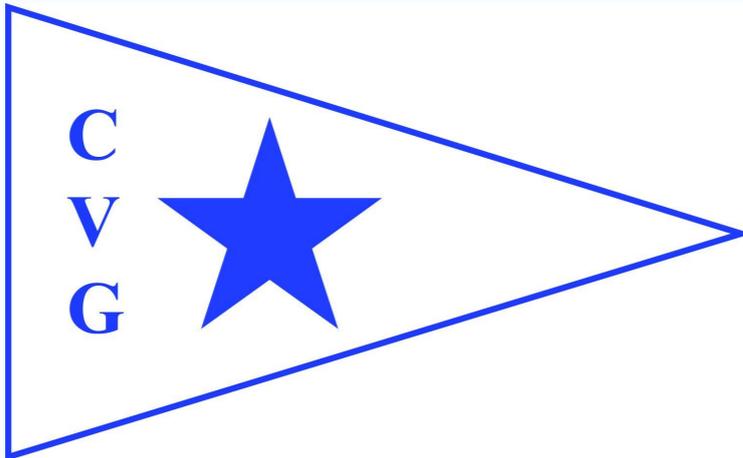
Combien de règles pour se déplacer correctement : 11 règles (10 à 20)

Monotype = même vitesse : pour gagner on se place tactiquement avec les règles



Règle 5 : Règles régissant les autorités organisatrices et officiels

L'autorité organisatrice



Le comité technique



Le jury, les autres arbitres



Le Comité de course



doivent être régis par les *règles* dans la conduite et le jugement de l'épreuve.

C'est le club qui a la charge de faire appliquer les règles avec l'aide des personnes suivantes :

- Directeur de comité de course (NRO / National Race Officer)
- Président du jury, juges (NJ / National Judge) Umpires
- Jaugeur ou Comité technique
- Délégué Swiss Sailing (ND/ National Delegate)

L'organisation de la place de jeu incombe au comité de course, dirigé par un directeur de course (NRO = National Race Officer).



Dans tous les jeux, l'application des règles est régie par des arbitres.

Pour les régates, il s'agit de juges (NJ = National Juge) ou « Umpire » (match race / arbitrage direct).



Pourquoi former des juges et des comités de course nationaux ?

Pour assurer une qualité convenable des régates,
en particulier lors des championnats suisses

Comment devenir juge ou président de comité de course national ?

- Avoir une expérience de régatier
- Suivre la formation de base - cours 1.1, 1.2 et 2.1. (juge) ou 2.2 (directeur de course)
- Obtenir les points des preuves d'activité
- Posséder le permis moteur
- Exercer en tant que juge ou CC
- Être membre d'un club affilié à SwS

Systeme de points

Membre du jury	1 point
Présence sur l'eau, Annexe P	+ 1 point
Par jour avec instruction(s)	+ 1 point
Journée des officiels SwS	1 point

Dès 20 points
En 4 ans

En Préparation →

obtention de la licence NJ

Systeme de points

Membre de CC sur l'eau	1 point
Directeur de CC	1 points
Directeur de course à un CSP	2 points
Membre de CC d'un CS	2 points
Journée des officiels SwS	1 point

Dès 15 points
En 4 ans

En Préparation



obtention de la licence NRO

Systeme de points

Directeur de CC	1 point
Directeur de CC d'un CSP	2 points
Directeur de CC d'un CS	3 points
Directeur de CC d'un CE ou CM	4 points
Membre de CC d'un CSP ou CS	1 point
Membre de CC d'un CE ou CM	2 points
Cours de perfectionnement IV	2 points
Journée des officiels SwS	1 point

Dès 15 points
En 4 ans



En Préparation

renouvellement de la licence NRO

Renouvellement de la licence tous les quatre ans

Prochain renouvellement : 2024

Aktivitätsnachweis 2021 – 2024 Preuves d'activités 2021 – 2024



Name Nom	Saydjari					
Vorname Prénom	Samir		NRO	NJ	NU	ND
Strasse, Hausnummer Adresse	Clos Libert 5b	Antrag Erstlizenzierung Attribution de la licence	NEIN/NON	NEIN/NON	JA/OUI	NEIN/NON
PLZ Code Postal	1424	Antrag auf Verlängerung der Lizenz Renouvellement de la licence	JA/OUI	JA/OUI	NEIN/NON	NEIN/NON
Ort Lieu	Champagne					
E-Mail Email	saydjari@bluewin.ch	Total Punkte Lizenzperiode Total points de la période	17	4	2	13
Mobile Portable	079 136 17 49	Qualifikation erfüllt Qualifications remplies	VRAI	FAUX	FAUX	FAUX
Region Région	2					
Club Club	CVG					
Lizenz Nr. N° de licence	7320					
Version 10/04/2021						



Praxis Aktivitäten		Saydjari	Samir	7320																Punkte NRO, NJ, NU	Punkte ND
Veranstaltung Manifestation	Anfang Datum Date de début	Ende Datum Date de fin	Anz. Tage Nb de jours	Region Région	Club Club	Anzahl Boote Nb de bateaux	Anzahl Nationen Nb de nations	Kategorie der Regatta Catégorie de régata	Anzahl Rennen Nb courses	Anzahl Black-Flags Nb pavillon noir	Anzahl allgemeine Rückrufe Nb de rappel général	Funktion WFL Fonction CC	Funktion Jury Fonction Jury	Funktion Umpire Fonction Umpire	Funktion Deleg. Fonction Délégué	Anz. Protesttage Nb jours avec instruction	Regel 42 mit App P Règle 42 avec App P	Bemerkungen Remarques	Punkte NRO, NJ, NU	Punkte ND	
Punkte für die Qualifikation NRO Points de qualification NRO	17																				
Punkte für die Qualifikation NJ Points de qualification NJ	4																				
Punkte für die Qualifikation NU Points de qualification NU	2																				
Punkte für die Qualifikation ND Points de qualification ND	13																				
Boi d'Or Mirabaud	5/12/21	5/13/21	2	1	SNG	445	3	Regional/Régional	1			WF Leiter/Prés. CC							1	2	
Crirerium Toucan / Luthi 8.7 / Grand Surprise	6/26/21	6/27/21	2	1	SNG	20	1	Regional/Régional	4			WF Leiter/Prés. CC							1	2	
Translem Sys	8/28/21	8/29/21	2	1	SNG	108	1	Regional/Régional	1				PK Prés./Prés. Jury						2	2	
Gold Cup	9/15/21	9/19/21	5	2	CVG	4	8	WM/CM	10			WF Leiter/Prés. CC							4	2	
Coupe des Amis (Finn et Stars)	9/18/21	9/19/21	2	2	CVG	31	2	Regional/Régional	6			WF Leiter/Prés. CC	Mit. PK/Membre Jury	Umpire	Ja/oui				2	3	
Regates Royales - Cannes	9/20/21	9/25/21	6	Mer	YCC	84	7	SM/CS	5			Mit. WFK/Membre CC							1	0	
Voiles de Saint-Tropez	9/28/21	10/3/21	6	Mer	YCST	82	7	WM/CM	4			Mit. WFK/Membre CC							2	0	
Voiles de Saint-Tropez (maxi)	10/5/21	10/9/21	5	Mer	YCST	44	8	WM/CM	3			Mit. WFK/Membre CC							2	0	
Gold Cup	10/13/21	10/17/21	5	2	CVG	4	8	WM/CM	8			WF Leiter/Prés. CC							4	2	

Il n'est pas nécessaire d'avoir fait les 3 cours (1.1, 1.2, 2.1 ou 2.2) pour commencer de remplir la feuille de preuves d'activité.

Toutes les régates selon la table des points comptent dès l'instant où vous désirez devenir officiel avec licence nationale.

The image shows a screenshot of the SUI sailing website. At the top right, there are navigation links: >FR DE, Recherche, Documents, and Contact. Below this is a horizontal menu with icons and labels: YOUTH (group of people), ELITE (star in a circle), RACING (crossed flags), CRUISING (sailboat), FORMATION (book), FÉDÉRATION (sail), and CLUBS & CLASSES (sails). The 'RACING' menu item is highlighted with a purple background. To the right of the menu is the SUI sailing logo. The main content area features a large background image of a sailboat on a lake under a cloudy sky. On the left side of this image, there is a graphic of a Swiss racing pennant (red, white, blue, white, red stripes with a white cross on a red triangle). Overlaid on the bottom of the image is the text 'FASCINATION VOILE' in large white capital letters, with a white wavy line underneath it.



YOUTH



ELITE



RACING



CRUISING



FORMATION



FÉDÉRATION



CLUBS & CLASSES

RÉGATES

Organisation

manage2sail

Calendrier des régates

Jauge

Championnats de Suisse

Organisateurs et délégués d'une
régate

Participants à une régata

Swiss Sailing League

OFFICIELS

Formation

Recherche des officiels

CHAMPIONNAT DE SUISSE D'ESAILING

NEWS RACING



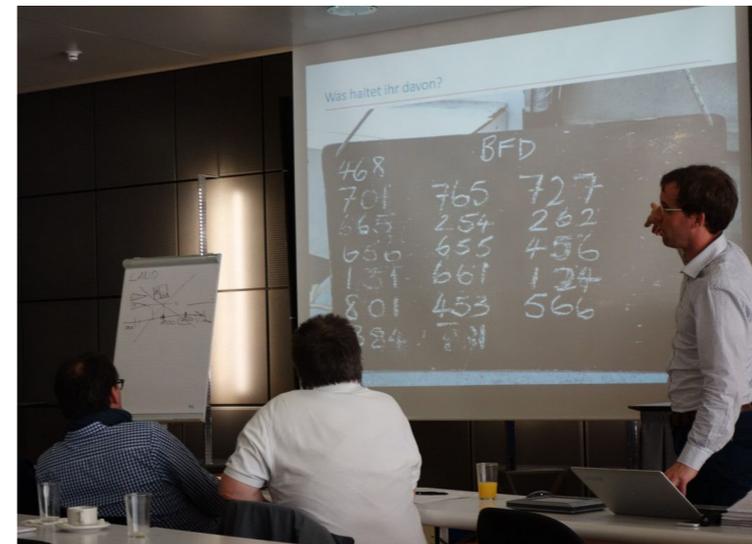
FORMATION DES OFFICIELS

La garantie qu'une régates se déroule sans accroc et de manière équitable repose en grande partie sur la qualité des officiels. Notre objectif est que nos officiels soient bien formés et constamment au courant des dernières nouveautés. Une bonne formation de base et un perfectionnement régulier jouent donc un rôle très important dans cette optique.

Nous avons l'intention d'harmoniser la formation des officiels à l'échelon national pour les deux niveaux – régional comme national. La formation au niveau national doit également aspirer à préparer nos officiels à la formation des officiels internationaux.

Le « Règlement des licences pour les officiels de Swiss Sailing » est déterminant pour l'octroi de licences aux officiels. Les conditions préalables sont la fréquentation du cours niveau I, II et III ainsi que la preuve d'activité suffisante.

Les critères d'exigence pour la preuve d'activité sont indiqués dans les tableaux à points « Preuve d'activité » ci-dessous :



 Aktivitätsnachweis / Preuve d'activité 2021-2024
XLSX / 110 kB

- ▶ [Comment devenir officiel](#)
- ▶ [Règlement des licences pour les officiels de Swiss Sailing](#)

Juge international

IJ (International Judge)

Comité de course international

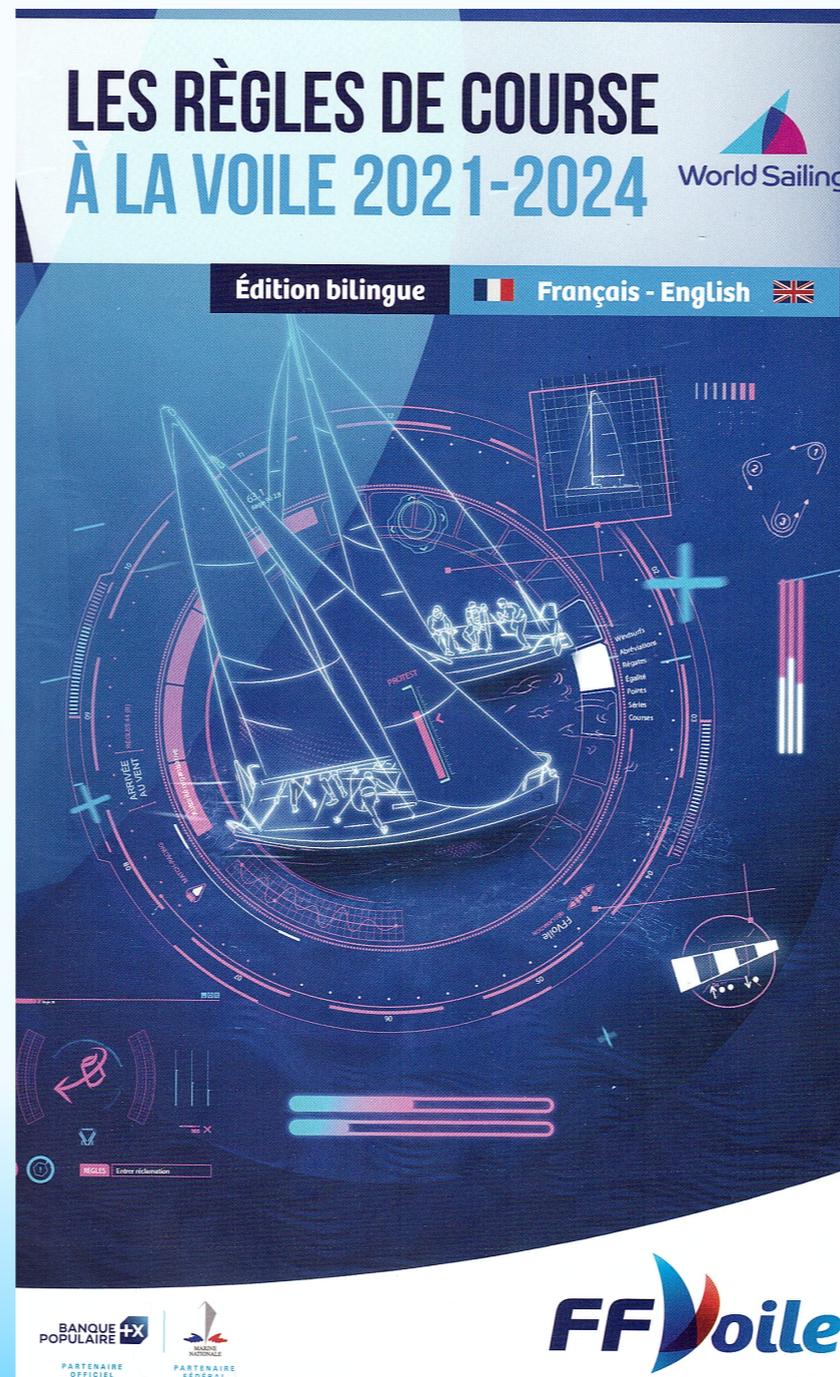
IRO (International Race Officer)

Les candidats doivent suivre un séminaire en anglais de 3 jours avec examen et ensuite faire des preuves d'activités à l'étranger.

Prendre contact avec Swiss Sailing, département régates, afin d'obtenir des informations détaillées concernant ce cursus.

Règles 2021 – 2024

Certaines règles changent et tous les 4 ans sort une nouvelle version du livre et il est primordial d'être en possession de la dernière version car les numéros des règles peuvent être également modifiés.



Principes de base

Sportivité et les règles

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de *règles* qu'ils sont tenus de suivre et de faire appliquer. Un principe fondamental de sportivité est que quand un bateau enfreint une *règle* et n'est pas exonéré, il effectuera rapidement une pénalité ou une action appropriée, qui peut être d'abandonner.

Les concurrents doivent adopter les principes de *l'auto-arbitrage* en respectant les règles (RCV 4 Acceptation des règles), en s'auto-pénalisant (RCV 44 Pénalités au moment de l'incident) s'ils enfreignent une règle, sauf si cela est dû à une faute d'un autre bateau (RCV43 Exonération), en « protestant » quand ils considèrent qu'un autre bateau a enfreint une règle (RCV 61.1 Informer le réclamé).

Enfin, l'application des RCV 2 (Navigation loyale) et 69 (Mauvaise conduite) ont des conséquences lourdes qui incitent les concurrents à les respecter.

Le sport de la voile, par ce principe de base, est unique comparé à la majorité des autres sports

Principes de base

Responsabilité environnementale

Les participants sont encouragés à minimiser tout impact environnemental négatif du sport de la voile

Chapitre 1 Règles fondamentales

1. Sécurité
2. Navigation loyale
3. Décision de courir
4. Acceptation des règles
5. Règles régissant les autorités organisatrices et les officiels
6. Reglementations World Sailing

L'infraction d'un concurrent doit être notifiée par un autre concurrent avec la formule :

« protest »

Comment réparer une infraction ?

Par l'exécution d'un ou de deux tours.

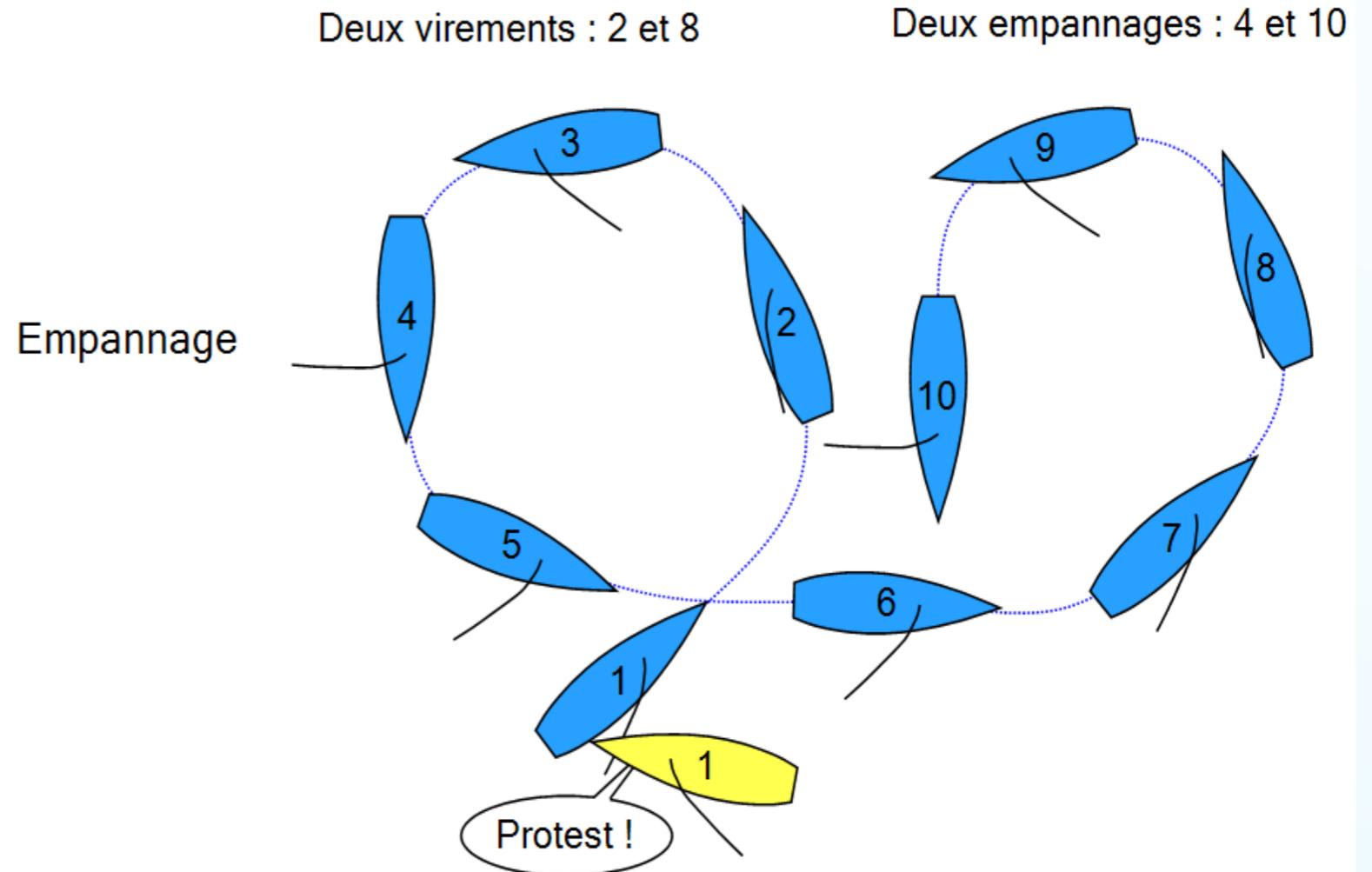
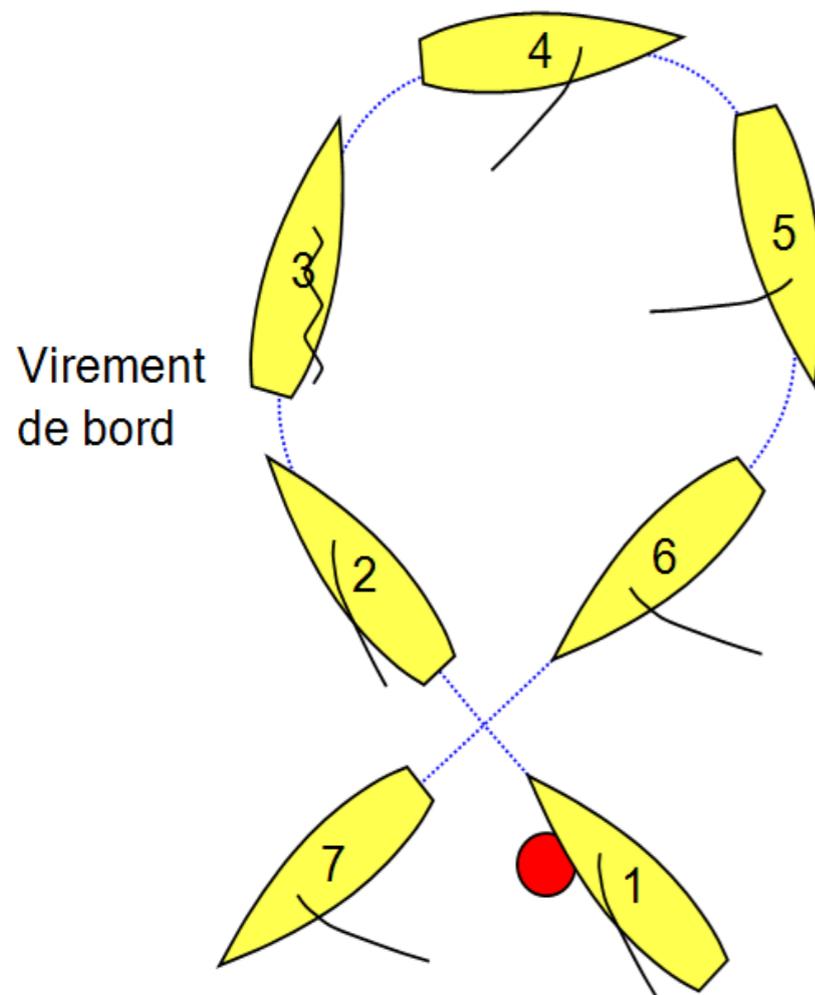
1 tour = un virement et un empannage

On ne parle plus de 360° ou 720°

Sinon, la réclamation pourra faire l'objet d'une instruction menée par le jury.

1 tour

2 tours



Quelle(s) infraction(s) sont pénalisées par 1 tour :

RCV 31 : Toucher une marque

Quelle(s) faute(s) seront pénalisées par 2 tours :

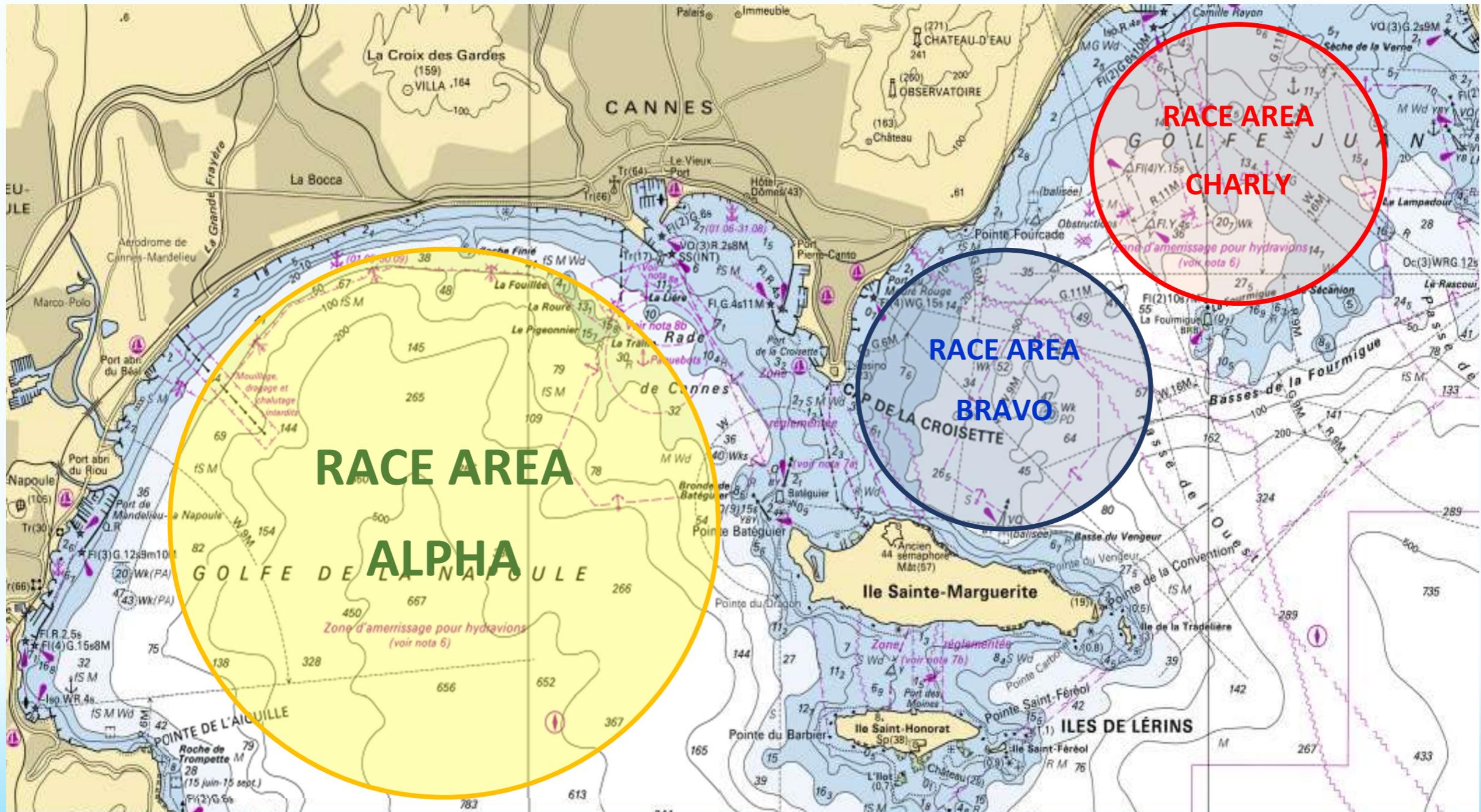
RCV 44.1 : Toutes les infractions du chapitre 2

ATTENTION

Aujourd'hui, de plus en plus de clubs modifient la R 44.1 pour les monocoques (2 tours pour infraction à une règle du chapitre 2), par 1 tour.

A mon avis c'est une erreur de mettre à égalité l'infraction d'une règle du chapitre 2 au même niveau que de toucher une marque....

Évènement : Peut comporter plusieurs épreuves au même endroit.



Épreuve : Peut comporter plusieurs courses

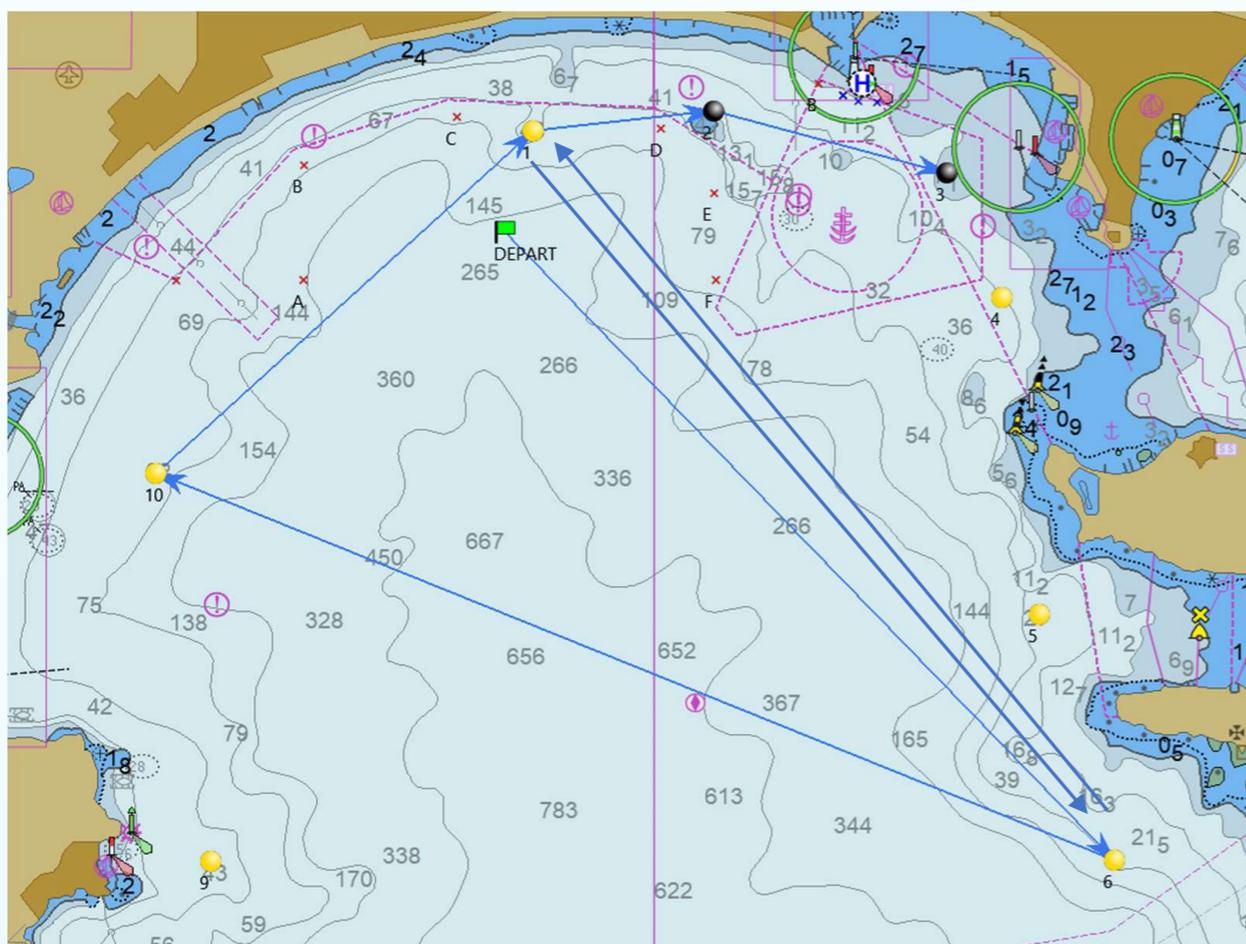
REGATES ROYALES 2022
INSTRUCTIONS DE COURSE / SAILING INSTRUCTIONS
Classic -12mJI

PROGRAMME DES COURSES		A.6.1		SCHEDULE OF RACES			
		Lundi 19.09	Mardi 20.09	Mercredi 21.09	Jeudi 22.09	Vendredi 23.09	Samedi 24.09
CLASSIC BOATS	<i>Race Area</i>		Alpha	Alpha	Alpha	Alpha	Alpha
	<i>Warning signal</i>		12:00	12:00	12:00	12:00	12:00
	<i>Number Race</i>		1 course	1 course	1 course	1 course	1 course

Course : Parcours défini par l'autorité organisatrice

PARCOURS / COURSE TYPE : F

Vent moyen 135°



Parcours F1: (10.2nm)

DEPART - A (IC 9.2) – 6 [TRIBORD] – 10 | TRIBORD] – 1 [TRIBORD] – 2 [TRIBORD] - [ARRIVEE]

START – A (SI 9.2) – 6 [STARBOARD] – 10 [STARBOARD] – 1 [STARBOARD] – 2 [STARBOARD] - [FINISH]

Parcours F2: (16.7nm)

DEPART - A (IC 9.2) – 6 [TRIBORD] – 10 | TRIBORD] – 1 [TRIBORD] – 6 [TRIBORD] – 1 [TRIBORD] – 2 [TRIBORD] - [ARRIVEE]

START – A (SI 9.2) – 6 [STARBOARD] – 10 [STARBOARD] – 1 [STARBOARD] – 6 [STARBOARD] – 1 [STARBOARD] – 2 [STARBOARD] - [FINISH]

Parcours F3: (25.4nm)

DEPART - A (IC 9.2) – 6 [TRIBORD] – 10 | TRIBORD] – 1 [TRIBORD] – 6 [TRIBORD] – 1 [TRIBORD] – 6 [TRIBORD] – 10 | TRIBORD] – 1 [TRIBORD] – 2 [TRIBORD] - [ARRIVEE]

START – A (SI 9.2) – 6 [STARBOARD] – 10 [STARBOARD] – 1 [STARBOARD] – 6 [STARBOARD] – 1 [STARBOARD] – 6 [STARBOARD] – 10 [STARBOARD] – 1 [STARBOARD] – 2 [STARBOARD] - [FINISH]

Définition de la ligne d'arrivée

La Ligne d'arrivée est matérialisée entre le mat arborant un pavillon bleu d'un bateau comité et la marque 3 à laisser à bâbord

Definition of the finish line

The finish line is marked between the mast displaying a blue flag of a committee boat and the mark 3 to be left to PORT.

Bateau	Un bateau à voile et l'équipage à bord
Concurrent	Une personne qui participe ou l'intention de participer à un événement
Autorité nationale	Une autorité nationale membre de World Sailing
Comité de course	Le Comité de course désigné selon la règle 89.2(c) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité de course
Règle de course	Une règle dans les Règles de Course à la Voile
Comité technique	Le Comité technique désigne selon la règle 89.2(c) et toute autre personne ou comité assurant une fonction du comité technique
Navire	Tout bateau ou embarcation

Définitions

Finir

Un bateau *finit* quand, après avoir *pris le départ*, une partie quelconque de sa coque, coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas *fini* si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il :

- a) Effectue une pénalité selon la R 44.2 (pénalité de 1 ou 2 tours)
- b) corrige une erreur commise sur la ligne en *effectuant le parcours* ou
- c) continue d'*effectuer le parcours*

Règles

R 31 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*.

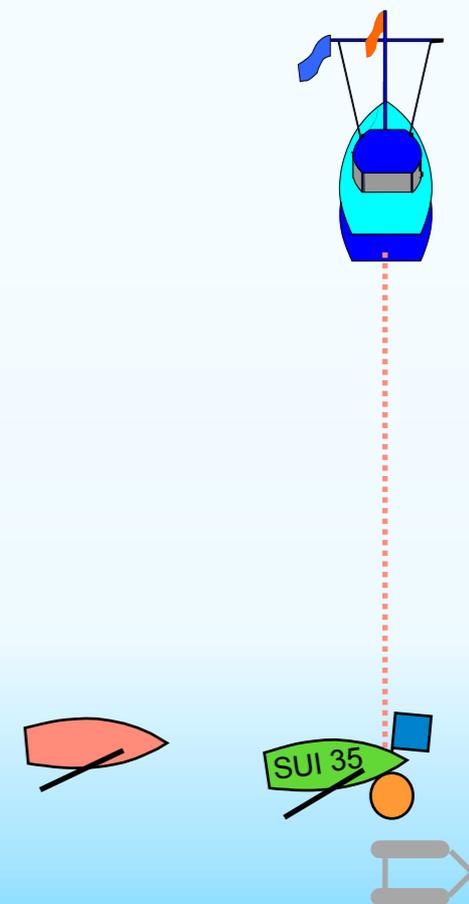
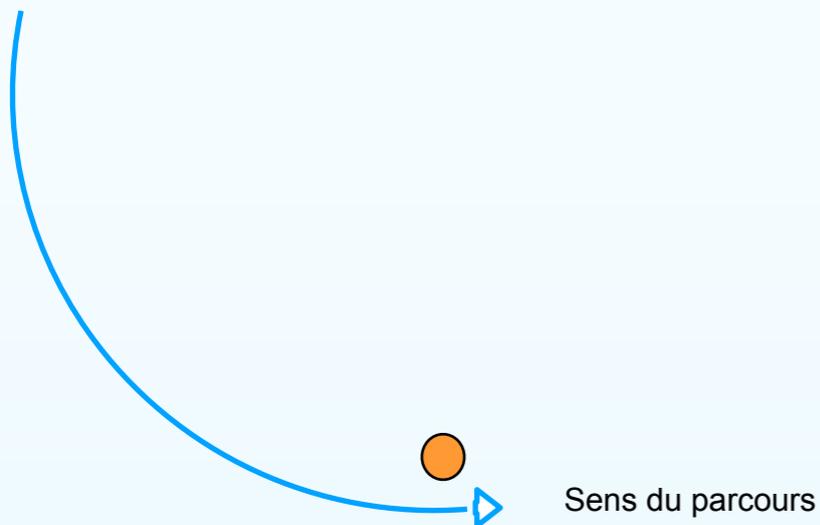
Dans les règles, les mots en *italiques* se réfèrent à une définition

Le trait noir sur le côté signifie qu'une partie ou la règle entière a été modifiée

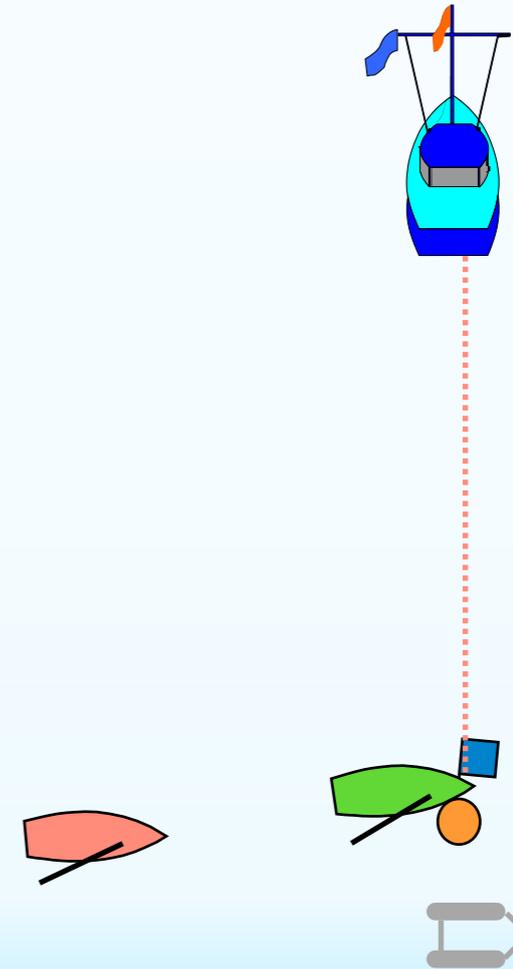
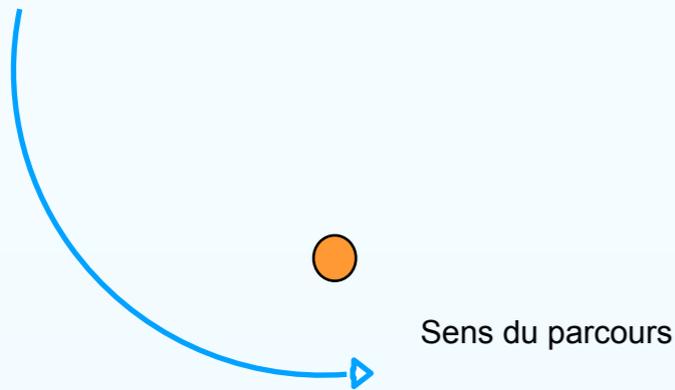
A l'arrivée de la dernière course du jour, un membre du comité de course relevant les arrivées constate que le bateau SUI 35 en 1^{ère} position touche la marque d'arrivée et rentre directement au port.

Comment sera noté le bateau SUI 35 sur la feuille d'arrivée et ensuite au classement provisoire?

- DNF
- DSQ
- Autre



Le CC inscrira l'arrivée du bateau comme 1^{er} bateau et celui-ci restera classé 1^{er}, si le CC, le jury ou un concurrent ne dépose pas de réclamation.



Quelle serait la solution en application de la règle 2 ? Retrait du concurrent / RET

63.1 Nécessité d'une instruction

Un bateau ou un concurrent ne doit pas être pénalisé sans l'instruction d'une réclamation, sauf tel que prévu dans les règles 30.2, 30.3, 30.4, 64.5(b), 64.6, 69, 78.2, A5.1 et Annexe P2 (règle 42).

Une décision sur une réparation ne doit pas être prise sans une instruction. Le jury doit instruire toutes les *réclamations* et demandes de réparation déposées au secrétariat de course, sauf s'il accepte qu'une *réclamation* ou une demande soit retirée.

La règle 63.1 contient deux règles fondamentales :

1. Pénalité		Seulement avec instruction
2. Réparation		

Exceptions : Pénalités sans instructions par comité de course

- Pénalités de départ (OCS, ZFP, UFD, BFD)
- Pas parti, pas arrivé (DNC, DNS, DNF)
- Pas effectué le parcours NSC

Sportivité

Navigation loyale

Pour faire un bon vainqueur il faut être bon perdant

Mika Hakkinen

F1 / Champion du monde 1998 et 1999

Principe de base

Chapitre 1 - Règles fondamentales

Chapitre 2 - Quand les bateaux se rencontrent

Chapitre 3 - Direction d'une course

Chapitre 4 - Autres obligations en course

Chapitre 5 - Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels

Chapitre 6 - Inscriptions et qualification

Chapitre 7 - Organisation de la course

Annexes

- A. Classement
- B. Règles de course en flotte Windsurfs
- C. Règles de Match Racing
- D. Règles de course par équipes
- E. Règles de course voile radiocommandée
- F. Règles de course pour Kiteboards
- G. Identification sur les voiles
- H. Pesée des vêtements et de l'équipement
- J. AC et IC types
- M. Recommandations aux jurys
- N. Jurys internationaux
- P. Procédures spéciales pour la règle 42
- R. Procédure pour les appels et demandes
- S. Instructions de course standard
- T. Conciliation

Définitions

Signaux de course

RCV

Codes World Sailing

Prescriptions nationales

AC

IC

Règles de classes

Règlements régionaux (jauge
ACVL)

Toutes ces règles doivent être conformes aux RCV et codes de World Sailing

Cas World Sailing

Q&R World Sailing

85 Modifications aux règles

85.1 Une modification à une règle doit spécifiquement faire référence à la règle et indiquer la modification. Une modification à une règle comprend un ajout ou la suppression de tout ou une partie de cette règle.

85.2 une modification à l'une des règles des types suivants peut être faite seulement comme indiquée ci-dessous :

<i>Type de règle</i>	<i>Modification uniquement si autorisée par</i>
Règle de course	Règle 86
Règle dans un code de World Sailing	Une règle dans le code
Prescription de l'Autorité nationale	Règle 88.2
Règle de classe	Règle 87
Règle dans l'avis de course	Règle 89.2(b)
Règle dans les instructions de course	Règle 90.2(c)
Règle dans tout autre document régissant l'épreuve	Une règle dans ce document lui-même

Exemple

Systeme de pénalité

La règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours et remplacée par un tour.

Réduire

Le parcours ne pourra être réduit qu'après le deuxième bord de près. Ceci modifie la règle 32.

Signaux fait à terre

Quand les pavillons « Aperçu sur H » sont envoyés à terre, les bateaux ne doivent pas quitter le port. Ceci modifie Signaux de course.

Quelles sont les Règles qui régissent les régates

- a) Les règles du livre des RCV y compris les Définitions, les préambules et les règles des annexes qui s'appliquent.
- b) Code 19 de World Sailing, Code d'Admissibilité
Code 20 de World Sailing, Code de Publicité
Code 21 de World Sailing, Code Antidopage
Code 22 de World Sailing, Code de Classification des concurrents
- c) Les prescriptions de l'autorité nationale.
- d) Les règles de classe propres à chaque support
- e) L'avis de course défini par l'organisateur
- f) Les instructions de course écrites par le comité de course
- g) Tout document régissant l'épreuve par exemple pour les plans d'eau fermés les zones réservées et interdites à la navigation etc.

On voit donc que le livre des RCV n'est pas le seul concerné !!!

1. L'obligation

RCV 10 Sur des bords opposés / Tribord - Bâbord

Tribord au près est prioritaire sur toutes les autres allures

RCV 11 Sur le même bord, engagés / Sous le vent - au vent

Bâbord au vent arrière doit la priorité à toutes les autres allures

RCV 12 Sur le même bord, non engagés / Devant - Derrière

Devant tribord est prioritaire sur un bateau derrière et sur un bateau bâbord devant

RCV 13 Pendant le virement de bord / Sur un bord - Manoeuvrant

Un bateau qui manoeuvre perd la priorité

2. La limitation

RCV 14 Eviter le contact

Un bateau non-prioritaire doit éviter une collision de même qu'un bateau prioritaire doit aussi agir pour éviter une collision

RCV 15 Acquérir une priorité

La priorité vient de passer d'un bateau à l'autre, il y a une courte période de transition.

RCV 16 Modifier sa route

Lorsque un bateau prioritaire modifie sa route il doit laisser la place à l'autre bateau

RCV 17 Route normale

Je ne peux pas avoir droit de naviguer plus que ma route normale

3. Le droit à la place

RCV 15 Eviter le contact / Droit à la place très temporaire après une perte de priorité assure une transition entre prioritaire et plus prioritaire

RCV 18 Place à la marque

RCV 19 Place pour passer un obstacle

RCV 20 Place pour virer de bord à un obstacle

Section A - Priorité

Un bateau est **prioritaire** sur un **autre bateau** quand l'**autre bateau** est tenu de s'en maintenir à l'écart.

Définition : se maintenir à l'écart

Un bateau se maintient à l'écart d'un bateau prioritaire :

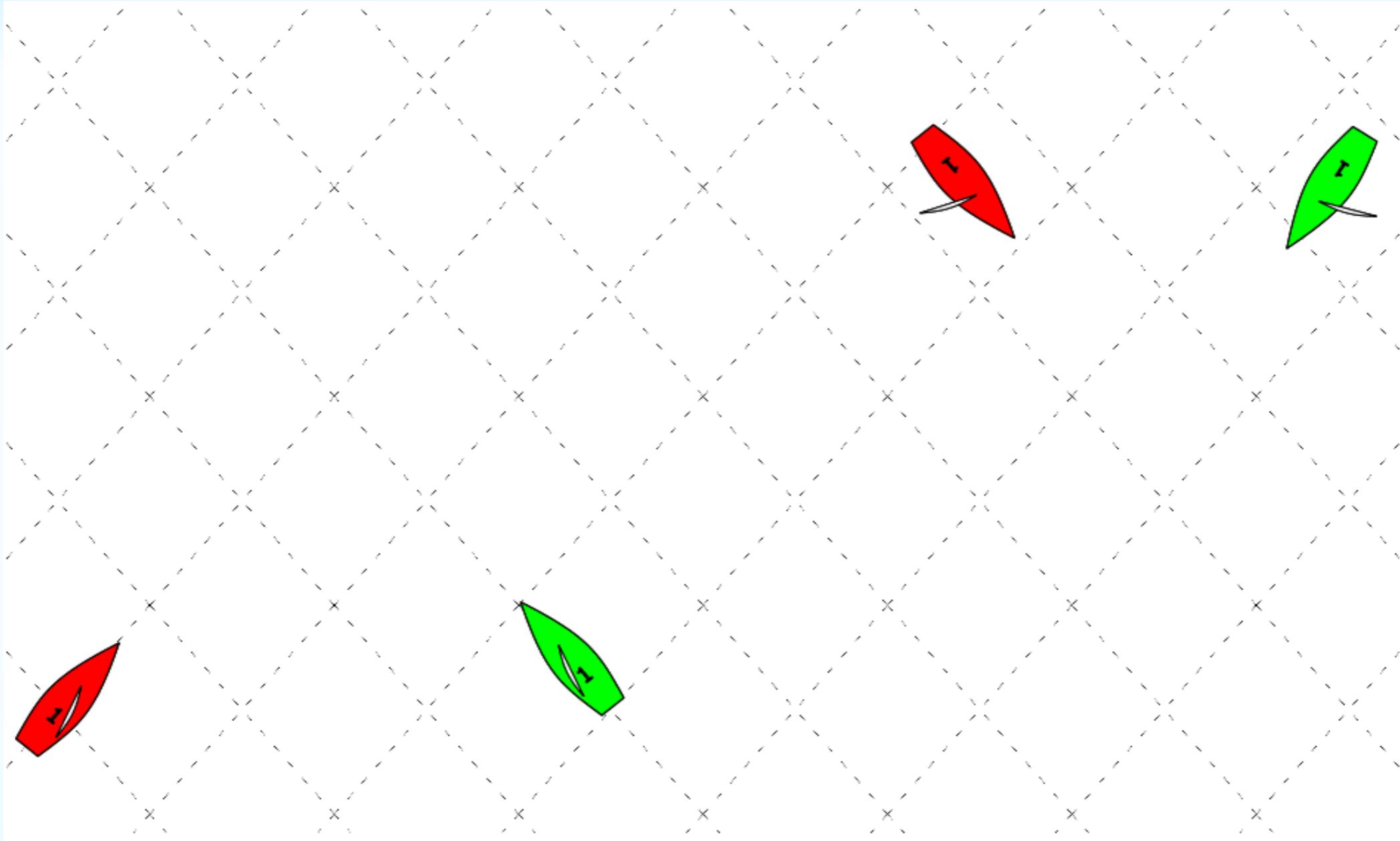
- (a) si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et,
- (b) quand les bateaux sont *engagés*, si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.

Si les bateaux sont engagés et sur le même bord, le bateau sous le vent doit pouvoir modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact avec le bateau au vent.



En position 2 gris lofe et touche immédiatement bleu.
En position 1 bleu n'est pas écarté.

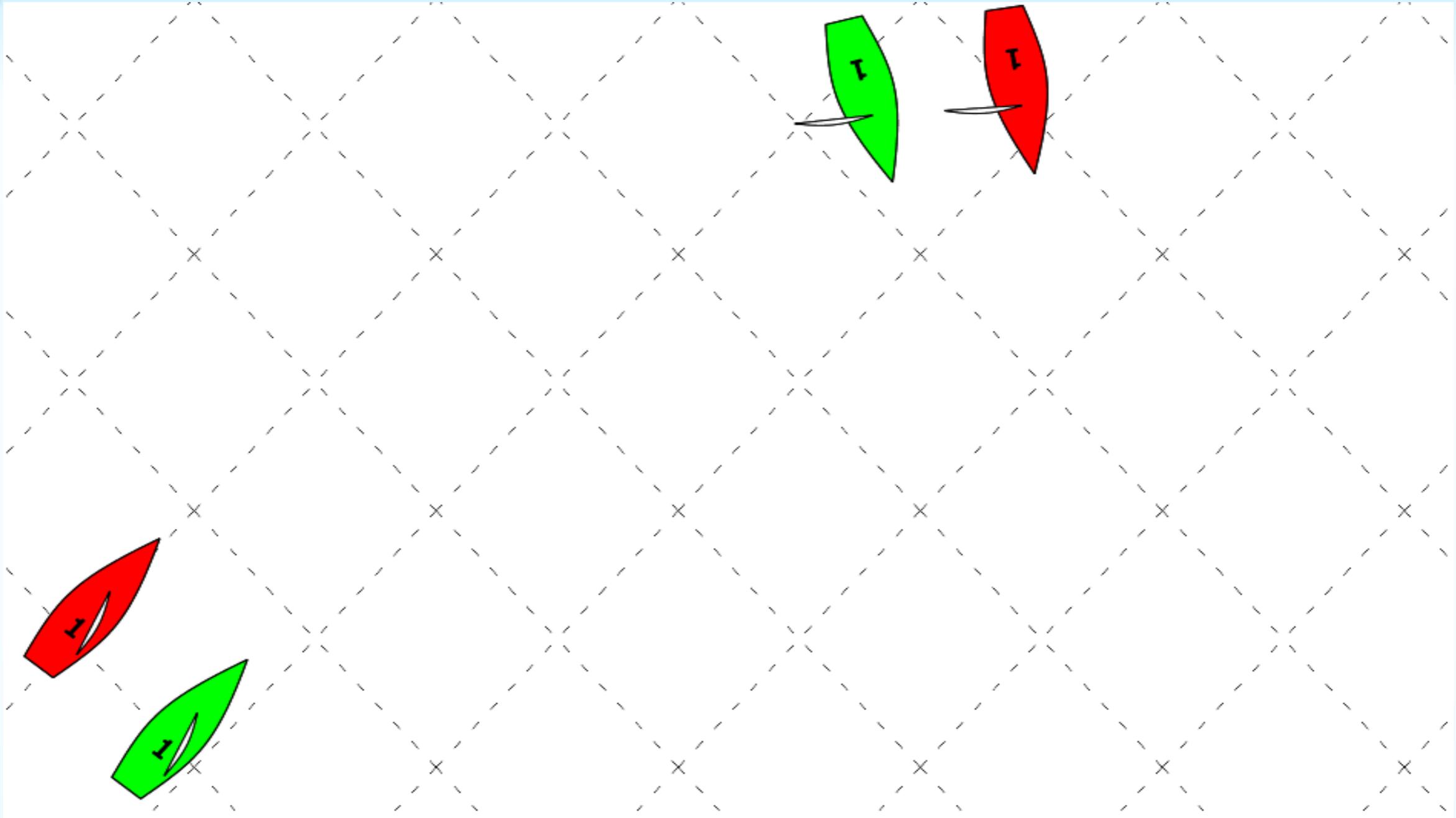
En position 2 jaune abat et touche immédiatement bleu.
En position 1 bleu n'est pas écarté.

R 10 Sur des bords opposés Tribord Bâbord

Quand des bateaux sont sur des bords opposés, un **bateau bâbord** doit se *maintenir à l'écart* d'un **bateau tribord**.

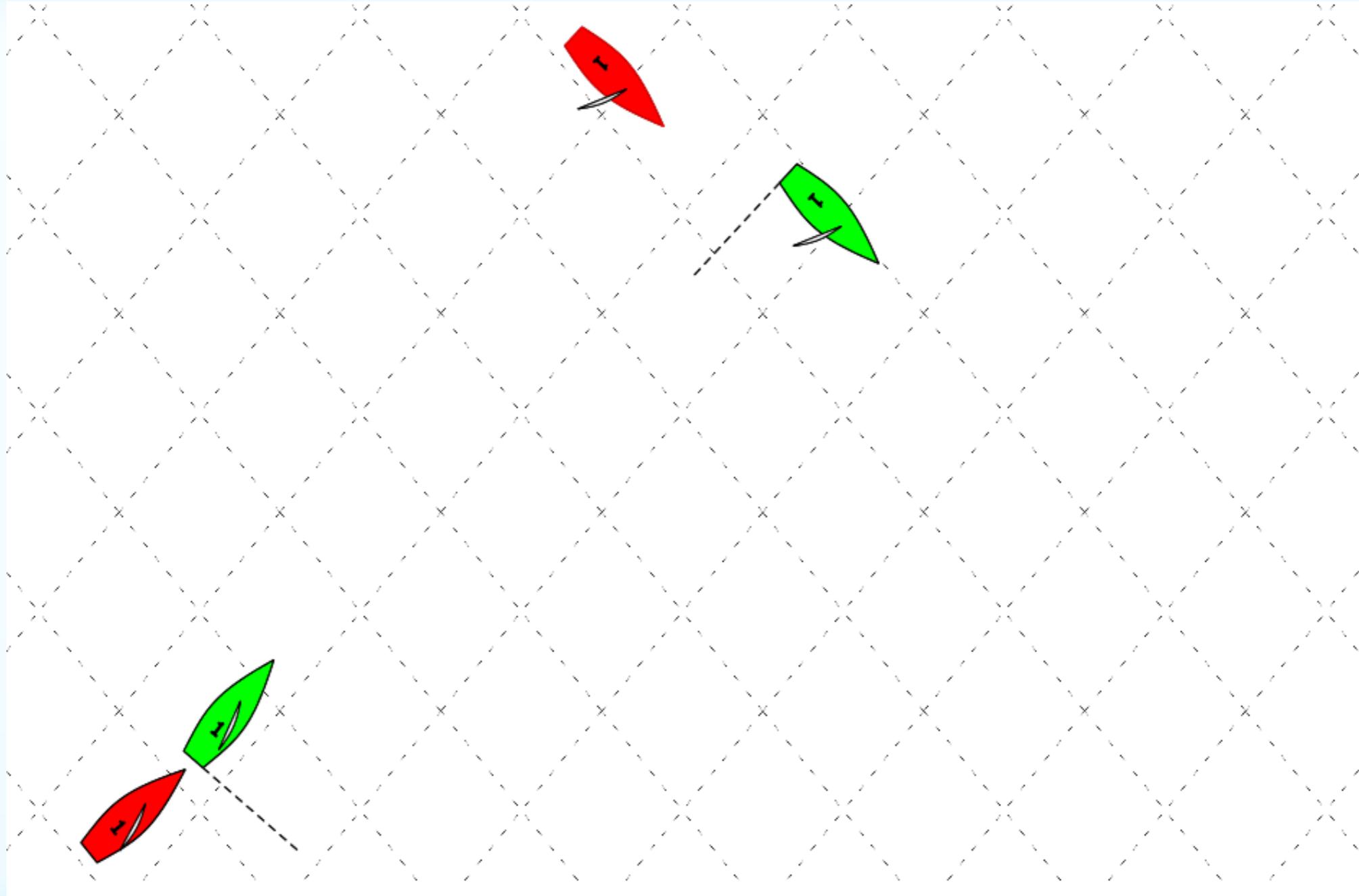
R 11 Sur le même bord, engagés.

Sous le vent Au vent

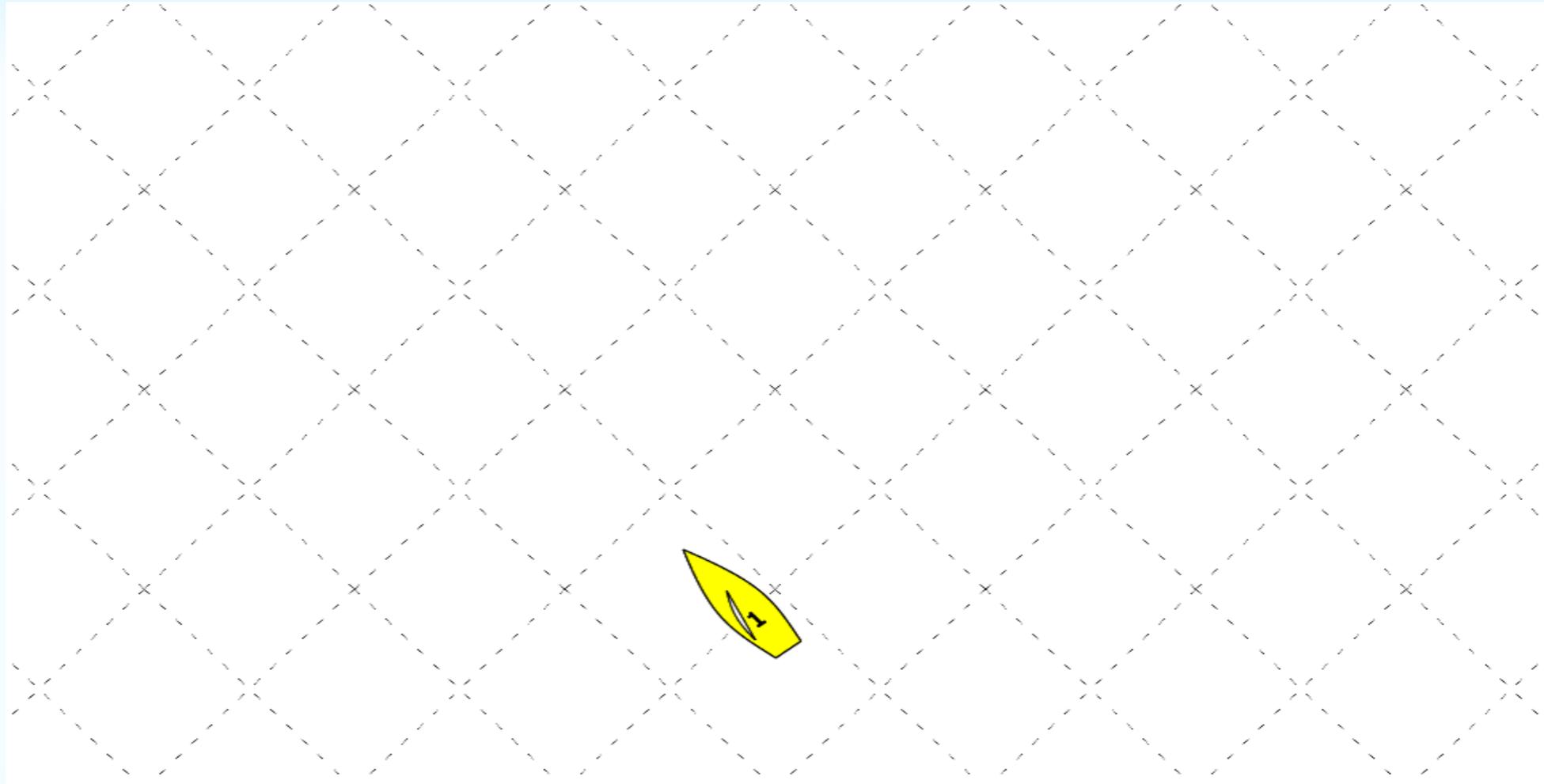


Quand des bateaux sont sur le même bord et engagés, un **bateau au vent** doit se *maintenir à l'écart* d'un bateau **sous le vent**.

R 12 Sur le même bord, non engagés. Route libre devant Route libre derrière



Quand des bateaux sont sur le même bord et non engagés, un **bateau en route libre derrière** doit se *maintenir à l'écart* d'un bateau **en route libre devant**.

R 13 Pendant le virement de bord. Naviguant sur un bord Virant

Après qu'un bateau **dépasse la position bout au vent**, il doit se *maintenir à l'écart* des autres bateaux **jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près**. Pendant ce temps, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Si deux bateaux sont soumis à cette règle au même moment, celui qui est du côté bâbord de l'autre ou celui qui est derrière doit se *maintenir à l'écart*.

Certaines règles des sections B, C et D limitent les actions du bateau **prioritaire**

Section B - Limitations générales

R14 Eviter le contact

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible.

Cependant, un bateau prioritaire ou naviguant dans *la place* ou dans *la place à la marque* à laquelle il a droit n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne *se maintient pas à l'écart* ou ne donne pas *la place* ou *la place à la marque*.

R 14 Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible.

Bateau sans priorité

R 14: Tout contact (**gêne**) et passible de pénalité.

Définition „se maintenir à l'écart”:

Signifie que l'autre bateau peut naviguer sur sa route sans la modifier, par ex. un bateau sous le vent peut modifier celle-ci sans tout de suite être en contact.

Définition „de l'eau”:

Place dont à besoin un bateau pour manoeuvrer en bon marin.

Bateau avec priorité

Réagir quand clairement l'autre bateau ne laisse pas la place
Selon cette règle:

Chaque dégât occasionné peut pénaliser un bateau avec priorité

R 15 Acquérir une priorité:

Au début laisser à l'autre la place de se maintenir à l'écart.

R 16 Modifier sa route

Se maintenir à l'écart

R 15 Acquérir la 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 des actions de l'autre bateau.

➤ «au début»:

- Commencement : l'instant où la priorité est acquise.
- Durée : Temps de réaction + temps pour laisser la place.

➤ «laissez la place» (Définition „*place*“):

L'espace dont un bateau a besoin :

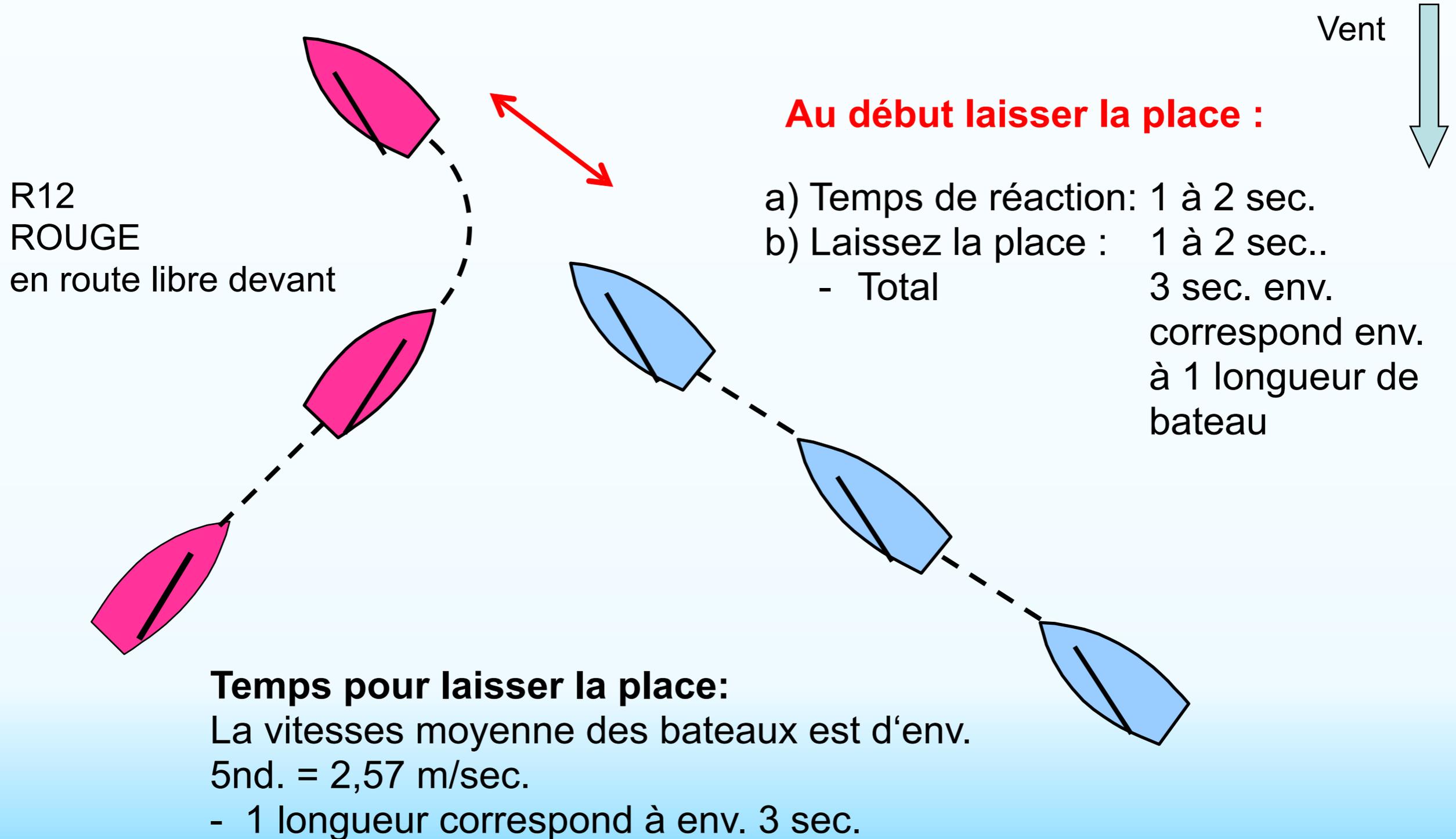
- dans les conditions existantes
- pour suivre les règles
- manoeuvrer en bon marin

→ La question décisive : Quelle est la durée de „au début“?

- a) Temps de réaction: Acceptation de 1 à 3 secondes selon situation.
- b) Temps pour laisser la place : dépend des conditions existantes.

→ Exemple

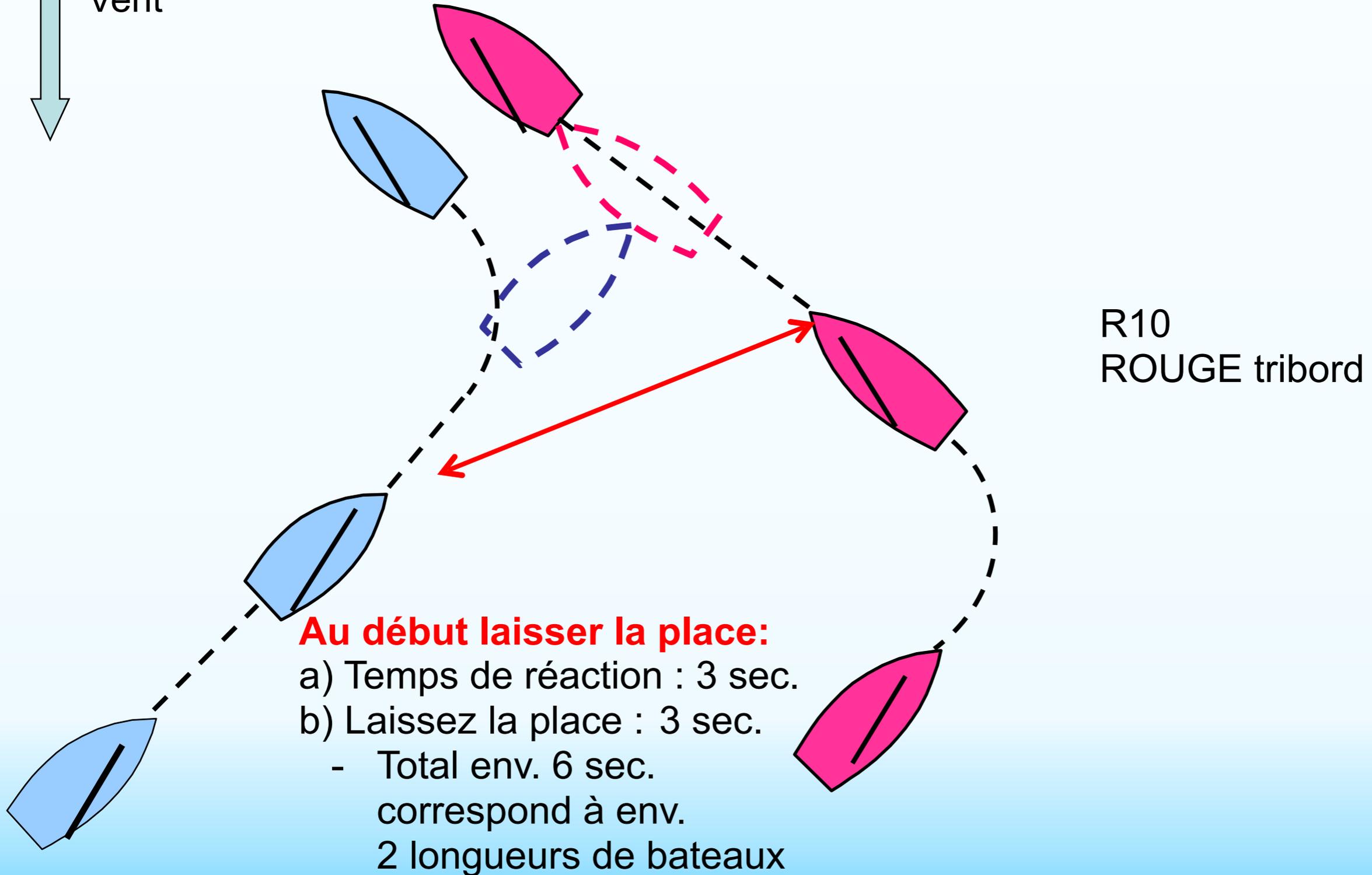
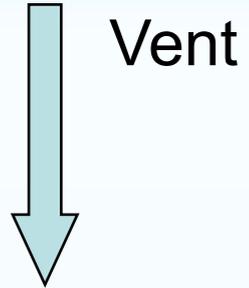
- Exemple 1** Virement de ROUGE devant BLEU:
- Pour BLEU manoeuvre rapidement identifiable : temps de réaction court.
 - Manoeuvre d'évitement peu problématique



Exemple 2 Virement inattendu de ROUGE :

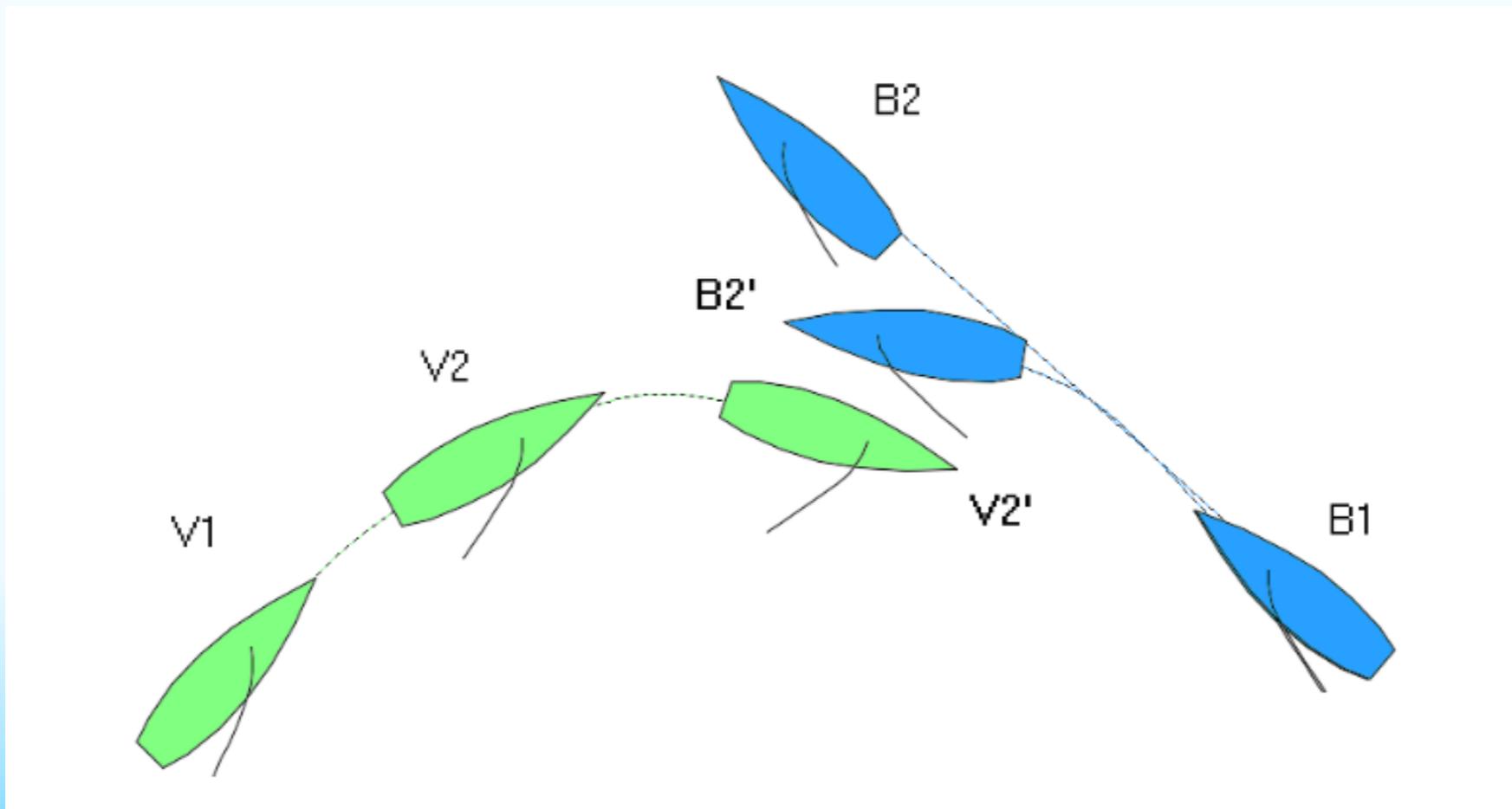
- Manoeuvre imprévisible :
- Manoeuvre d'évitement :

Temps de réaction long pour BLEU
Virer ou abattre



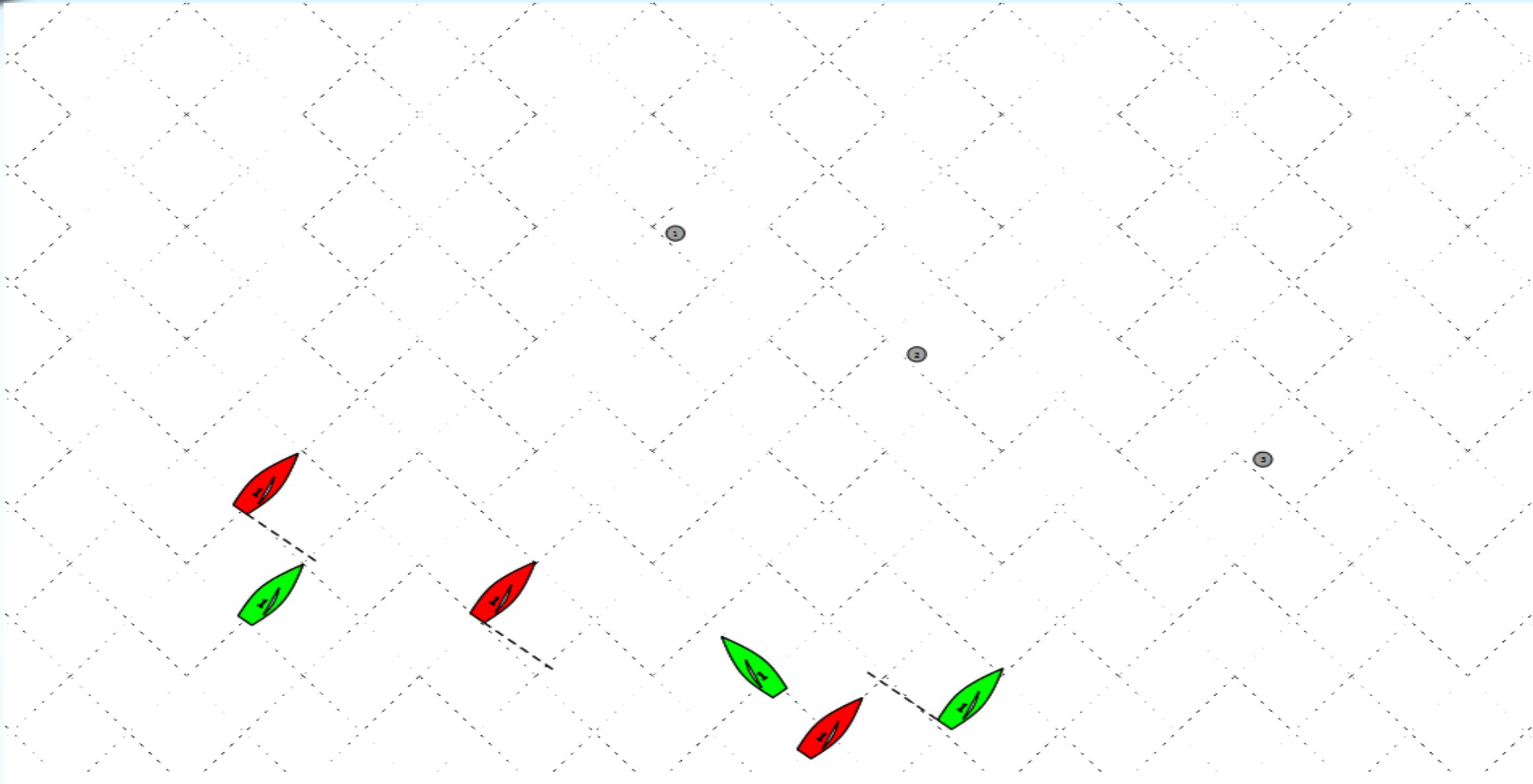
R 16 Modifier sa route

- 16.1 Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit laisser à l'autre bateau la place de se *maintenir à l'écart*.
- 16.2 De plus, sur un bord de près, quand un bateau bâbord se *maintient à l'écart* en naviguant pour passer sous le vent d'un bateau tribord, le bateau tribord ne doit pas abattre s'il en résulte que le bateau bâbord doit immédiatement modifier sa route pour continuer de se *maintenir à l'écart*.

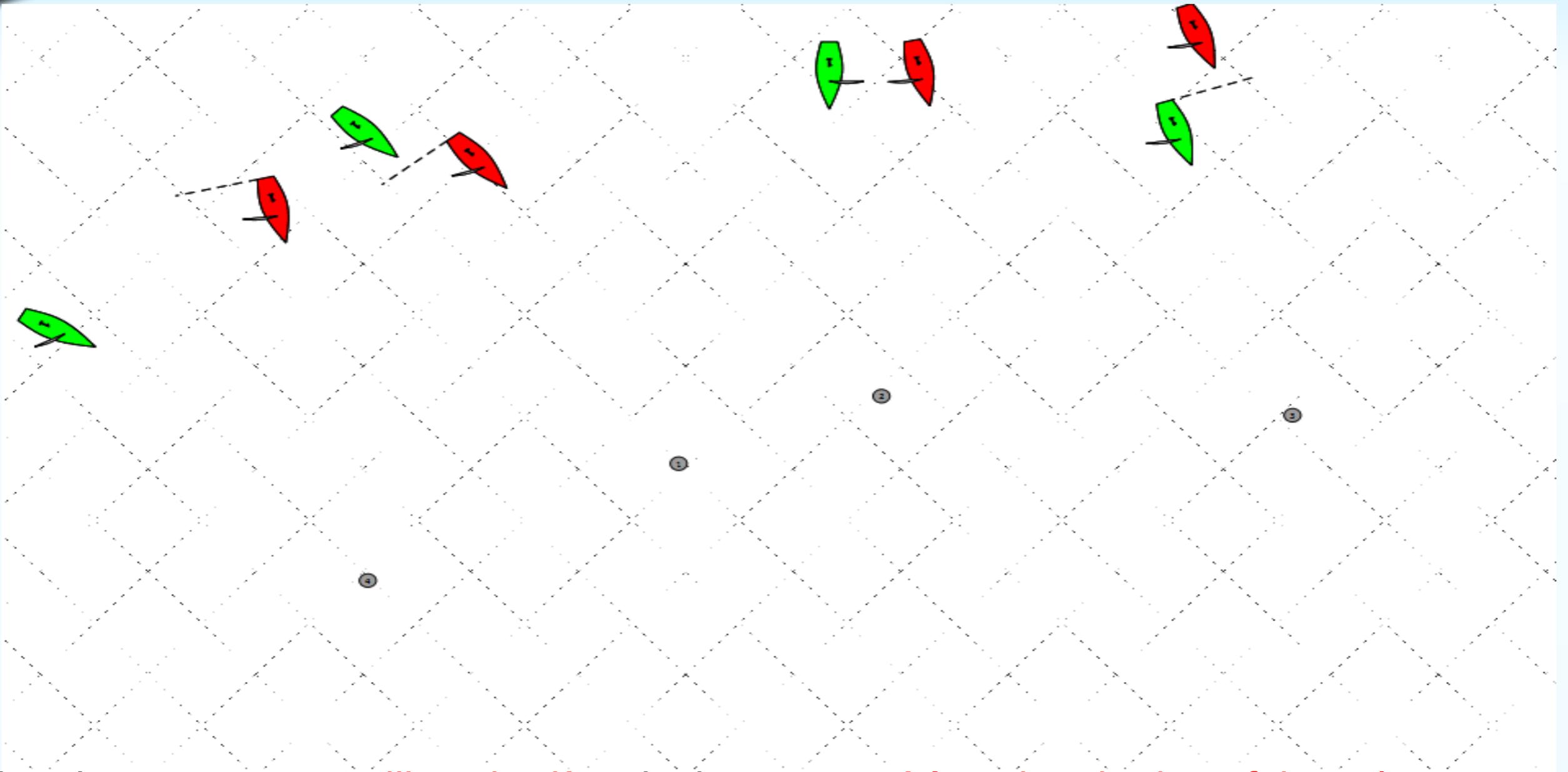


R 17 Sur le même bord, route normale

Si un bateau *en route libre derrière* devient *engagé* à moins de deux fois sa longueur de coque *sous le vent* d'un bateau sur le même bord il ne doit pas naviguer au dessus *de sa route normale*....

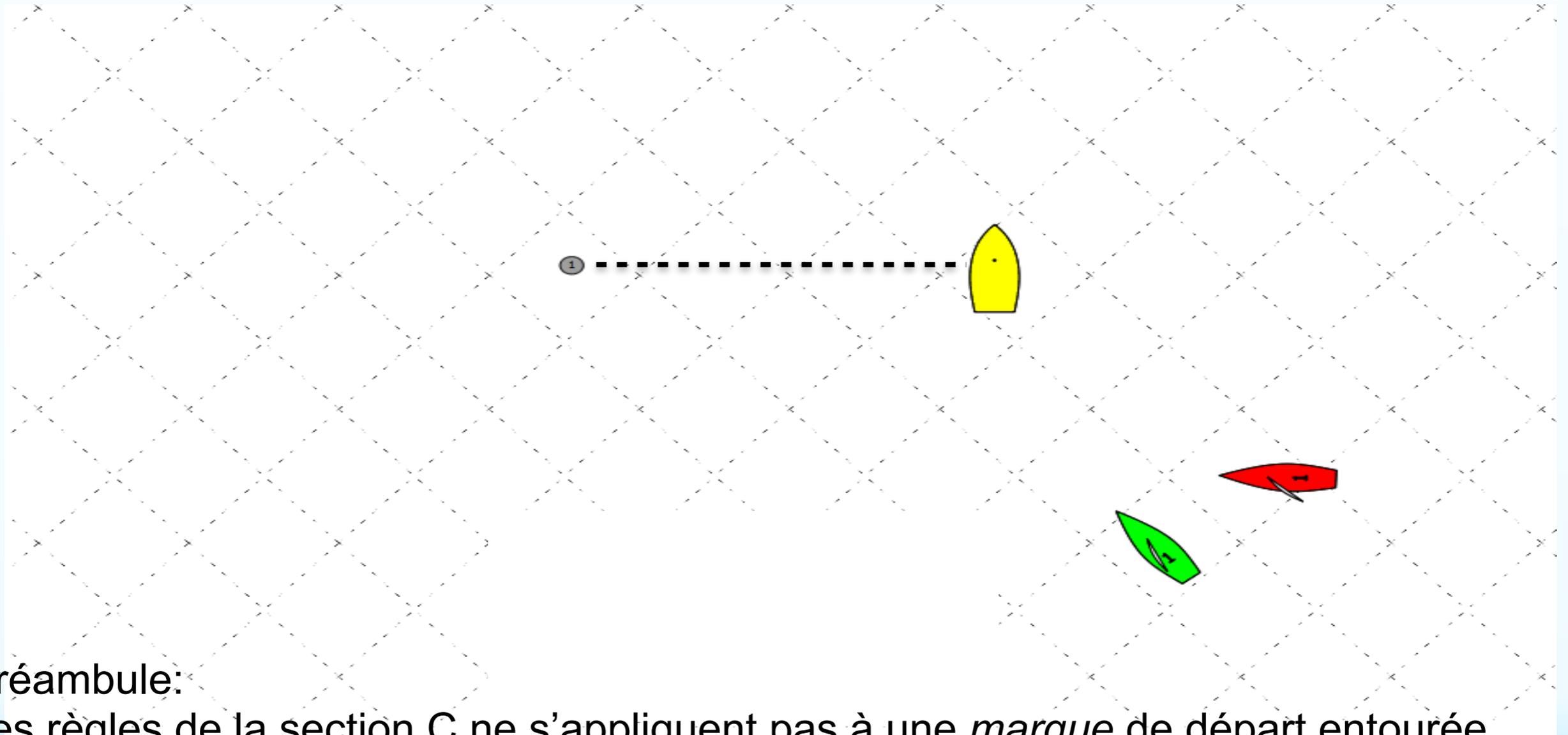
R 17 Sur le même bord, route normale

Si un bateau *en route libre derrière* devient *engagé à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent* d'un bateau sur le même bord, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale tant qu'ils restent sur le même bord et *engagés* dans les limites de cette distance, sauf si, ce faisant, il passe rapidement derrière l'autre bateau. Cette règle ne s'applique pas si l'engagement débute pendant que le bateau au vent est tenu par la règle 13 de *se maintenir à l'écart*.

R 17 Sur le même bord, route normale

Si un bateau *en route libre derrière* devient *engagé à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent* d'un bateau sur le même bord, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale tant qu'ils restent sur le même bord et *engagés* dans les limites de cette distance, sauf si, ce faisant, il passe rapidement derrière l'autre bateau. Cette règle ne s'applique pas si l'engagement débute pendant que le bateau au vent est tenu par la règle 13 de *se maintenir à l'écart*.

- R 18 Place à la marque
- R 19 Place pour passer un obstacle
- R 20 Place pour virer de bord à un obstacle



Préambule:

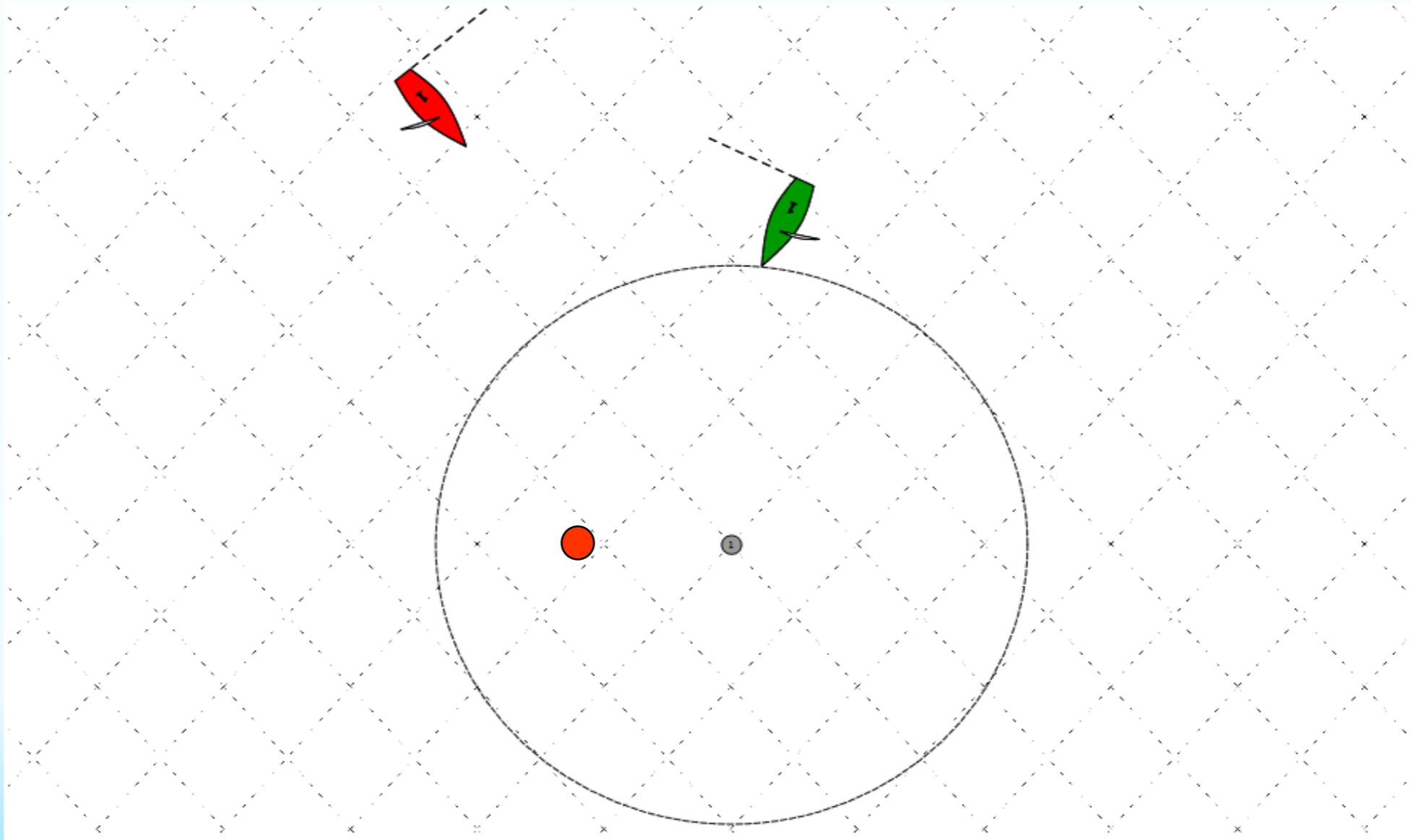
Les règles de la section C ne s'appliquent pas à une *marque* de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage à partir du moment où les bateaux s'en approchent pour *prendre le départ* et jusqu'à ce qu'ils les aient passées.

R 18.2 Donner la place à la marque

18.2(a) Quand des bateaux sont engagés, le **bateau à l'extérieur** doit donner au **bateau à l'intérieur** la place à la marque. Sauf si la règle 18.2(b) s'applique.

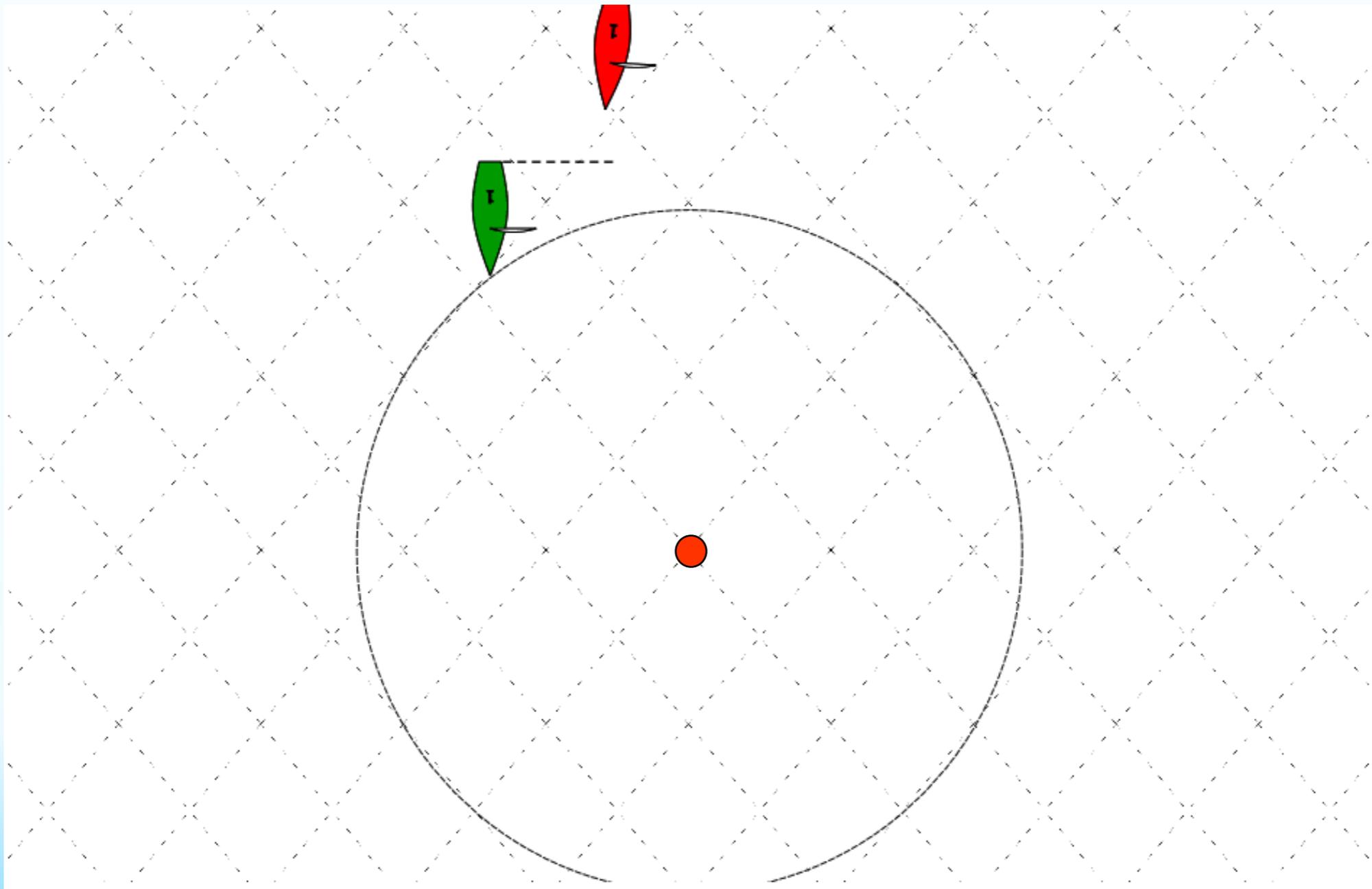
R 18 Place à la marque18.2 (b) 1^{ère} phrase

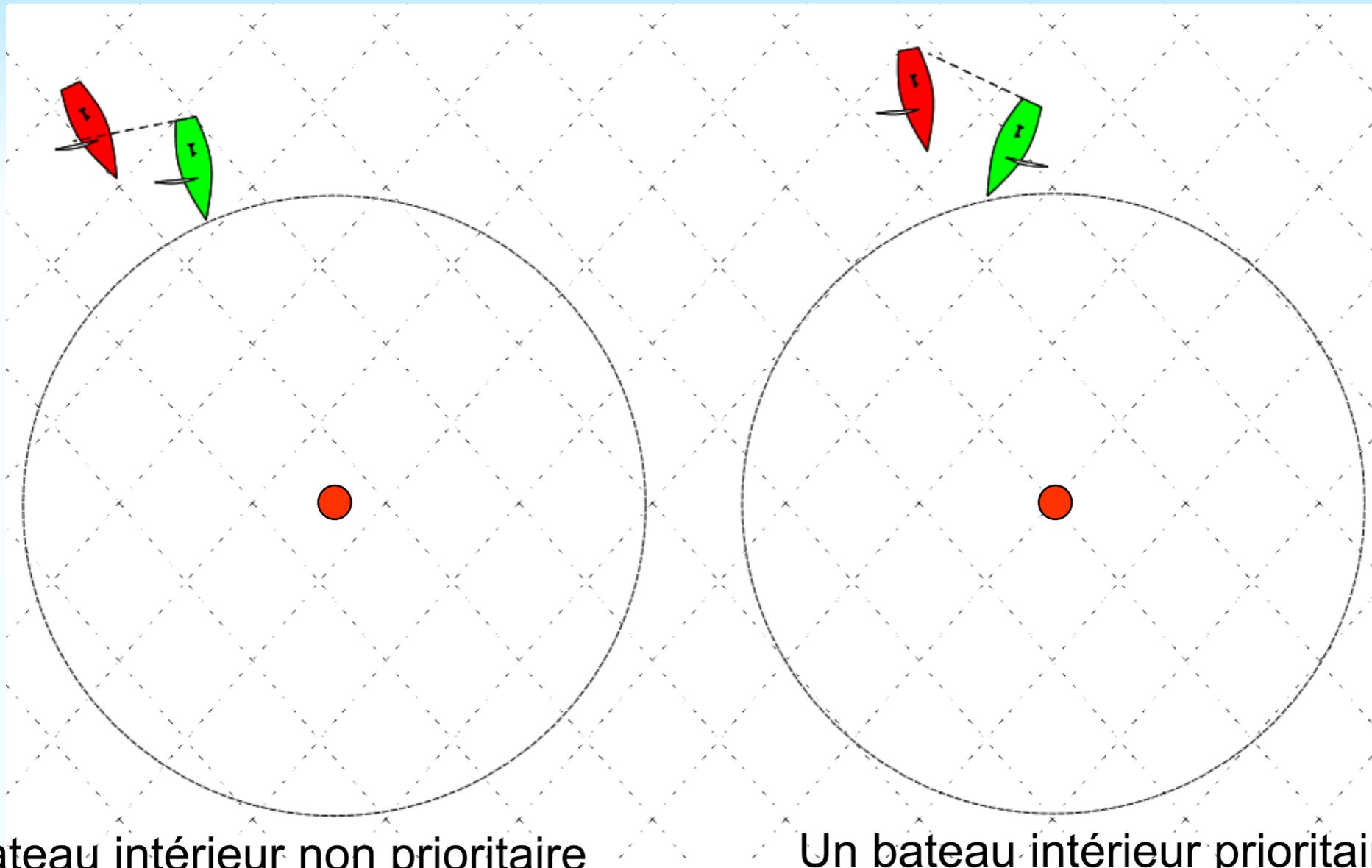
Si des bateaux sont engagés quand le premier d'entre eux atteint la zone, le **bateau à l'extérieur** à ce moment-là doit par la suite donner la place à la marque au bateau à l'intérieur.



R 18 Place à la marque18.2 (b) 2^{ème} phrase

Si un bateau est en *route libre devant* quand il atteint la zone, le bateau *en route libre derrière* à ce moment là doit par la suite lui donner la *place à la marque*.



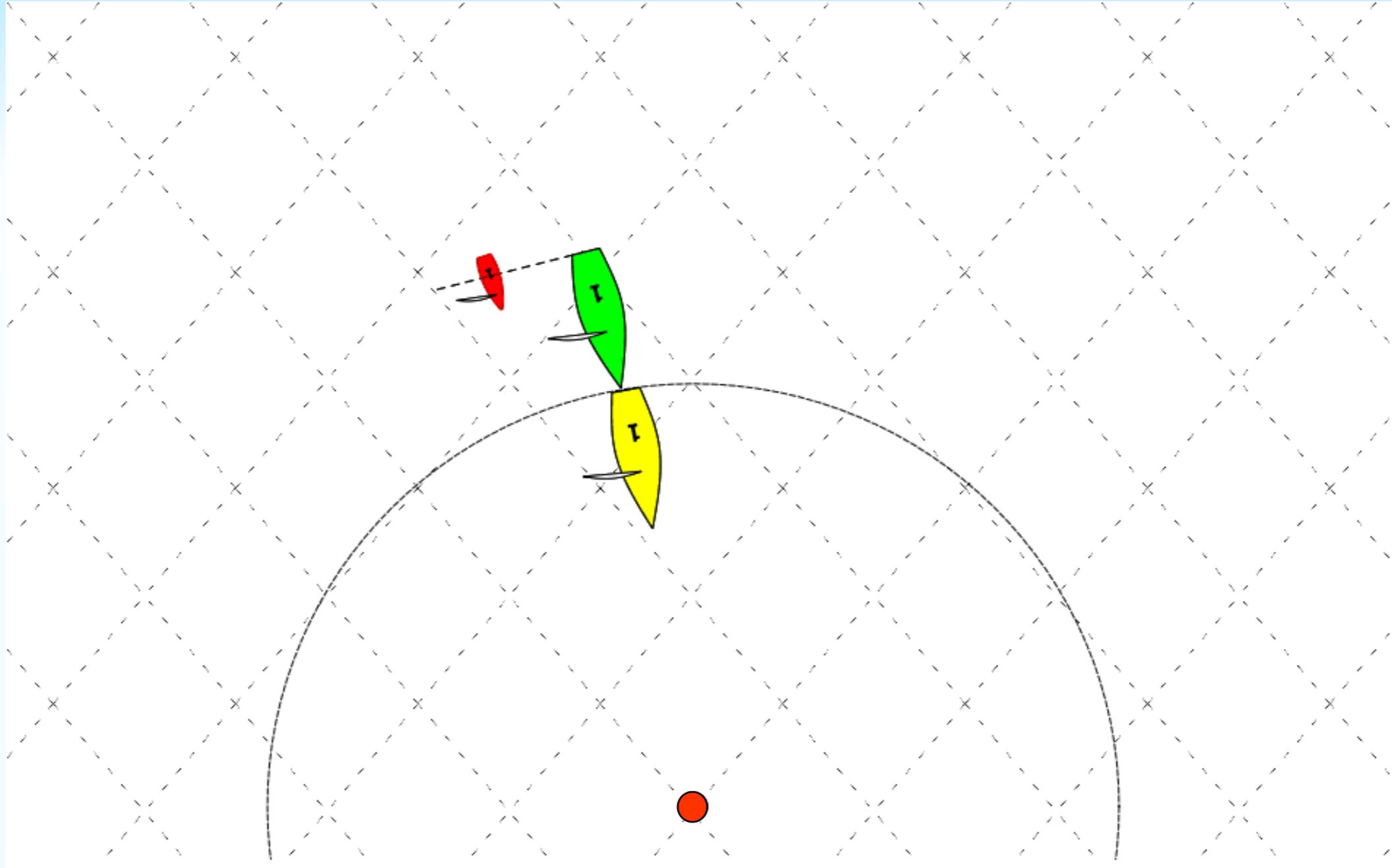


Un bateau intérieur non prioritaire a droit à de la place pour enrôler "en bon marin"

Un bateau intérieur prioritaire a droit à un "enroulement tactique"

R 18.4 Empanner

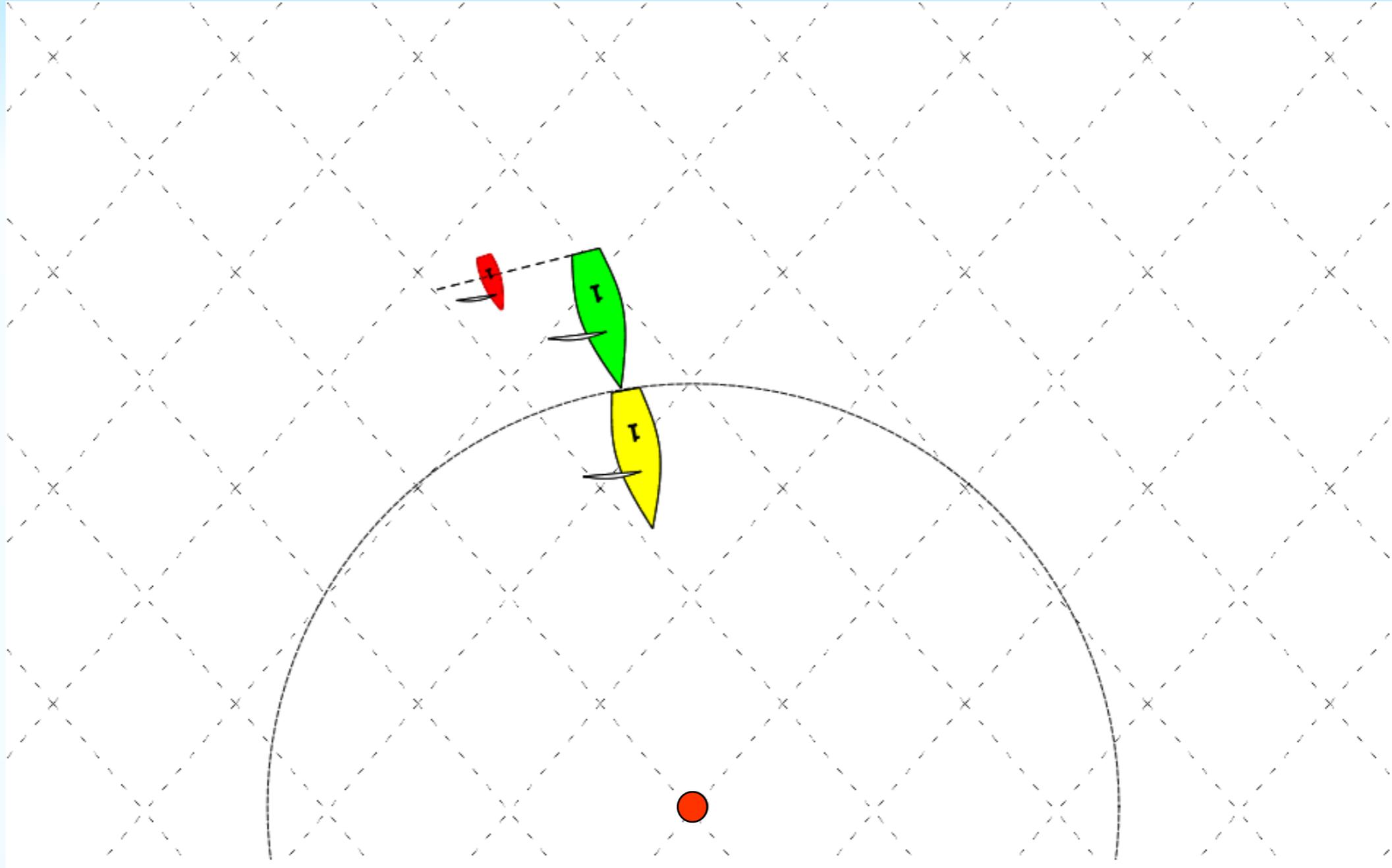
Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit empanner à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il empanne, passer plus loin de la *marque* qu'il est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.4 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte



Définition : Zone

L'espace autour d'une marque sur une distance correspondant à trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche.

Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone



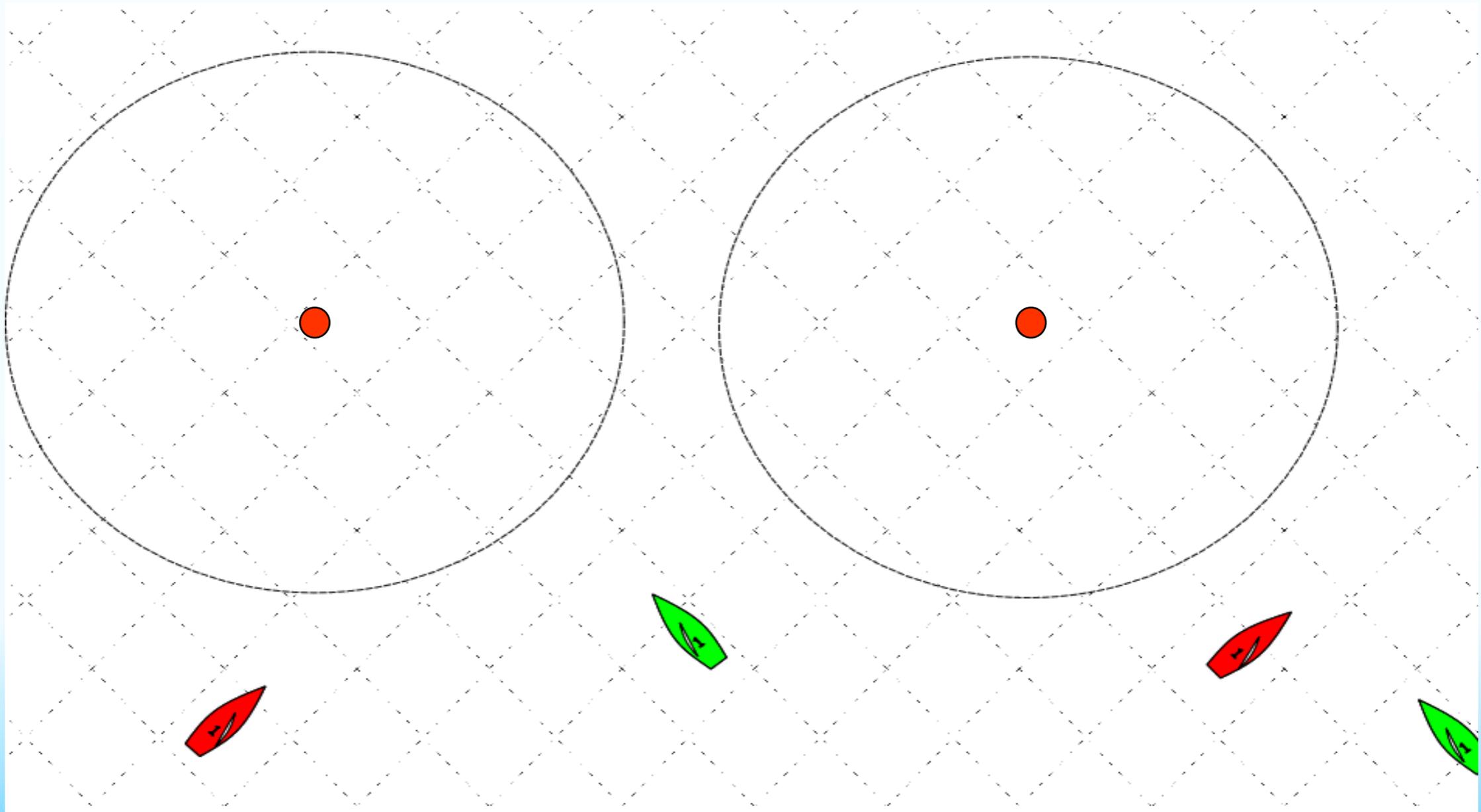
Définition : Zone

L'espace autour d'une marque sur une distance correspondant à trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche.

Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone

R 18.3 Dépasser la position bout au vent dans la zone

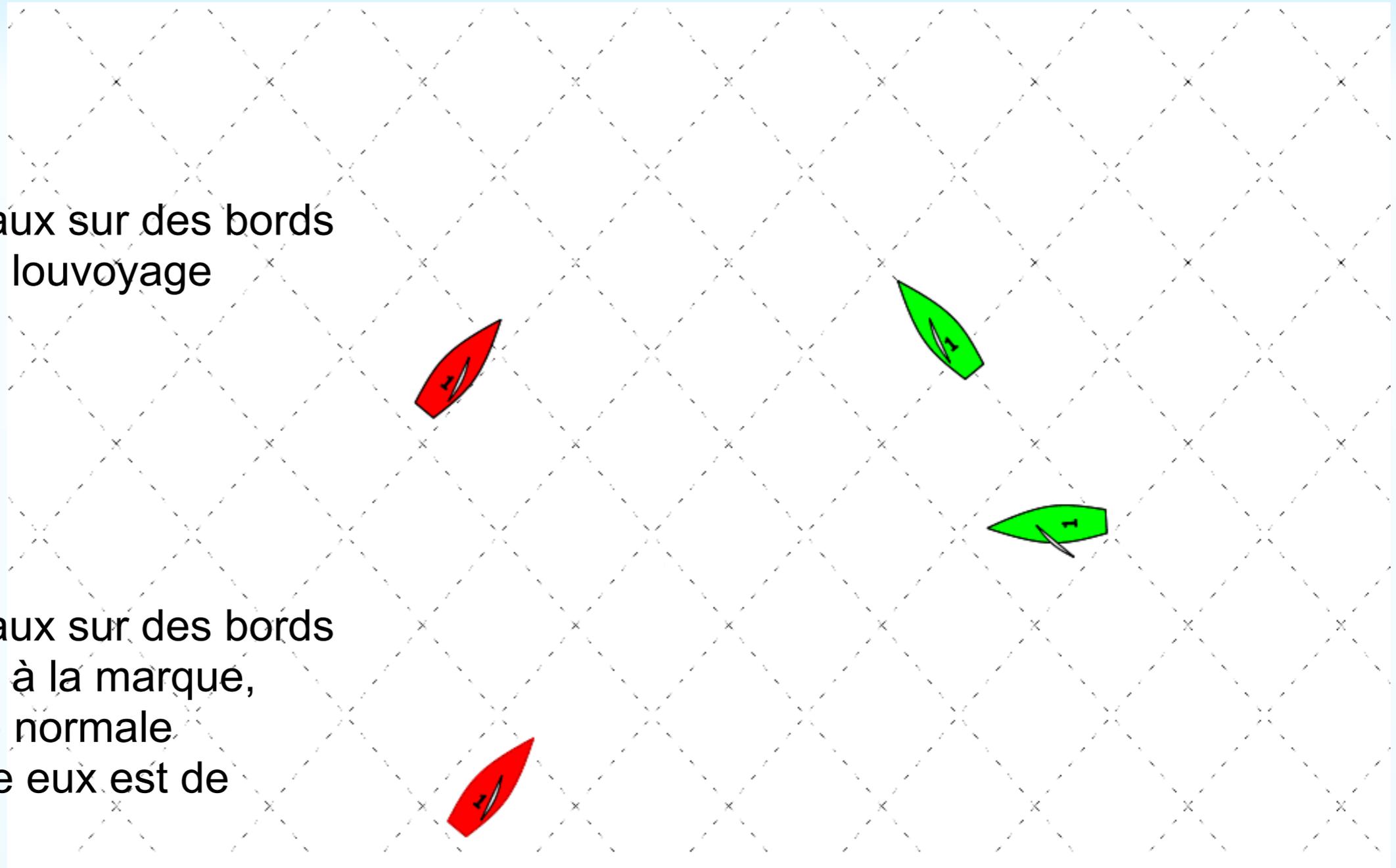
Si un bateau dépasse la position bout au vent de bâbord à tribord dans la zone d'une marque à laisser à bâbord et qu'ensuite il pare la marque, il ne doit pas obliger un bateau qui a été tribord depuis son entrée dans la zone à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact et il doit donner la place à la marque si cet autre bateau devient engagé sur son intérieur. Quand cette règle s'applique entre des bateaux, la règle 18.2 ne s'applique pas entre eux.

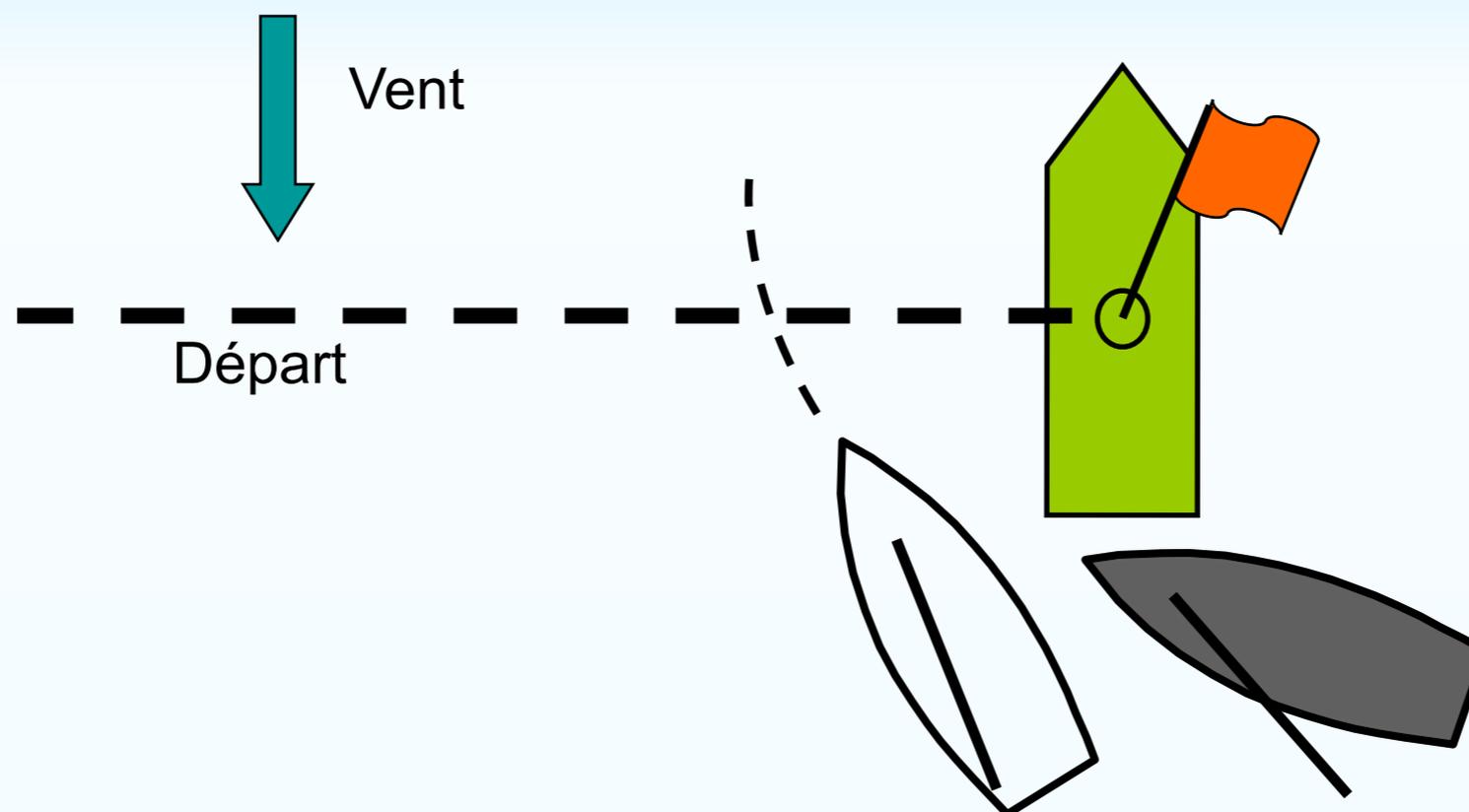


R 18 Place à la marque ne s'applique pas :

Entre des bateaux sur des bords opposés sur un louvoyage au vent.

Entre des bateaux sur des bords opposés quand à la marque, lorsque la route normale pour l'un d'entre eux est de virer de bord.





Préambule de la section C

Les règles de la section C ne s'appliquent pas à une *marque* de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage à partir du moment où les bateaux s'en approchent pour *prendre le départ* et jusqu'à ce qu'ils les aient passées.

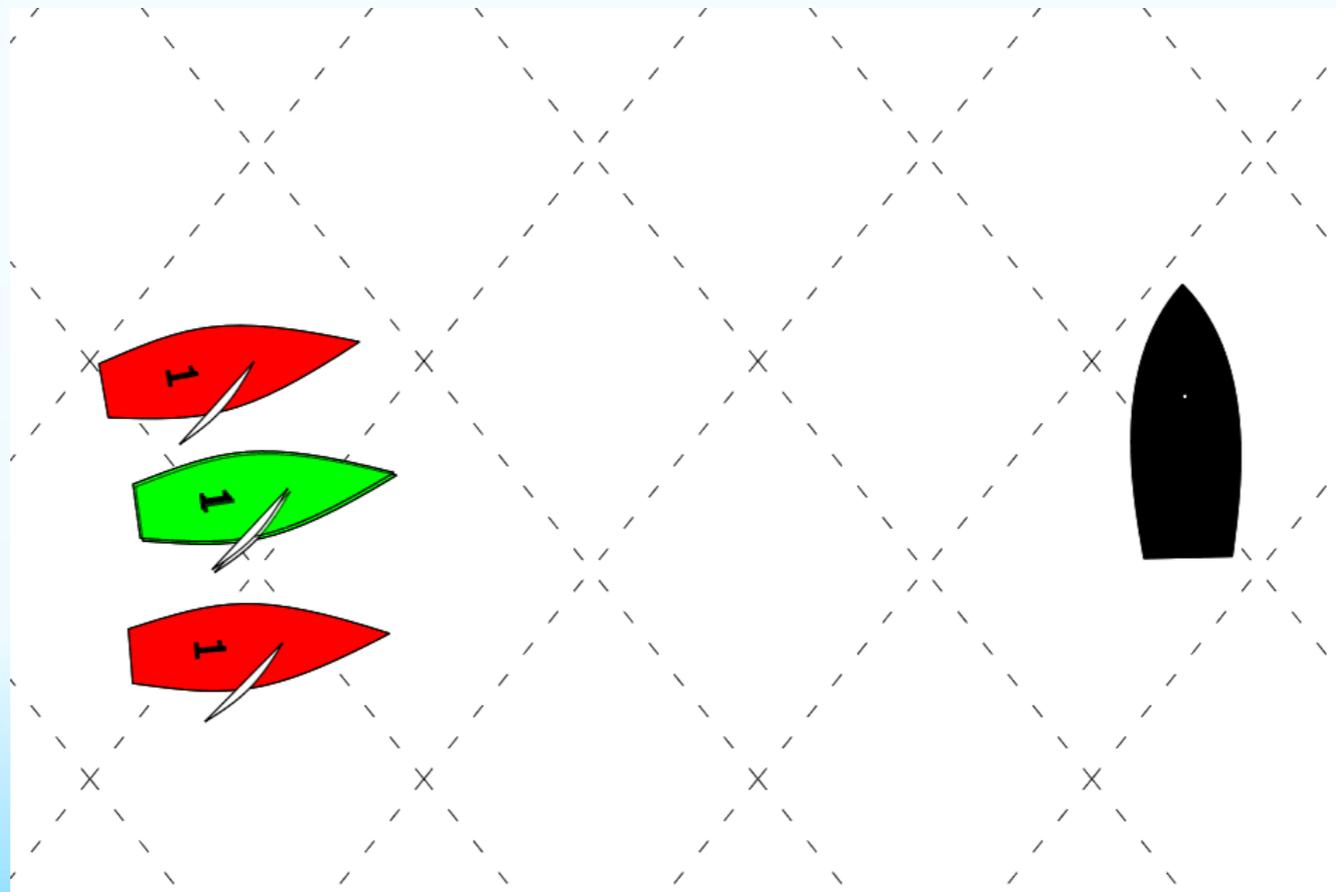
R 19 Place pour passer un obstacle

19.2(a)

Un bateau prioritaire peut choisir de passer un obstacle d'un côté ou de l'autre

19.2(b)

Lorsque des bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle sauf s'il a été incapable de donner de la place depuis le moment où l'engagement a commencé.

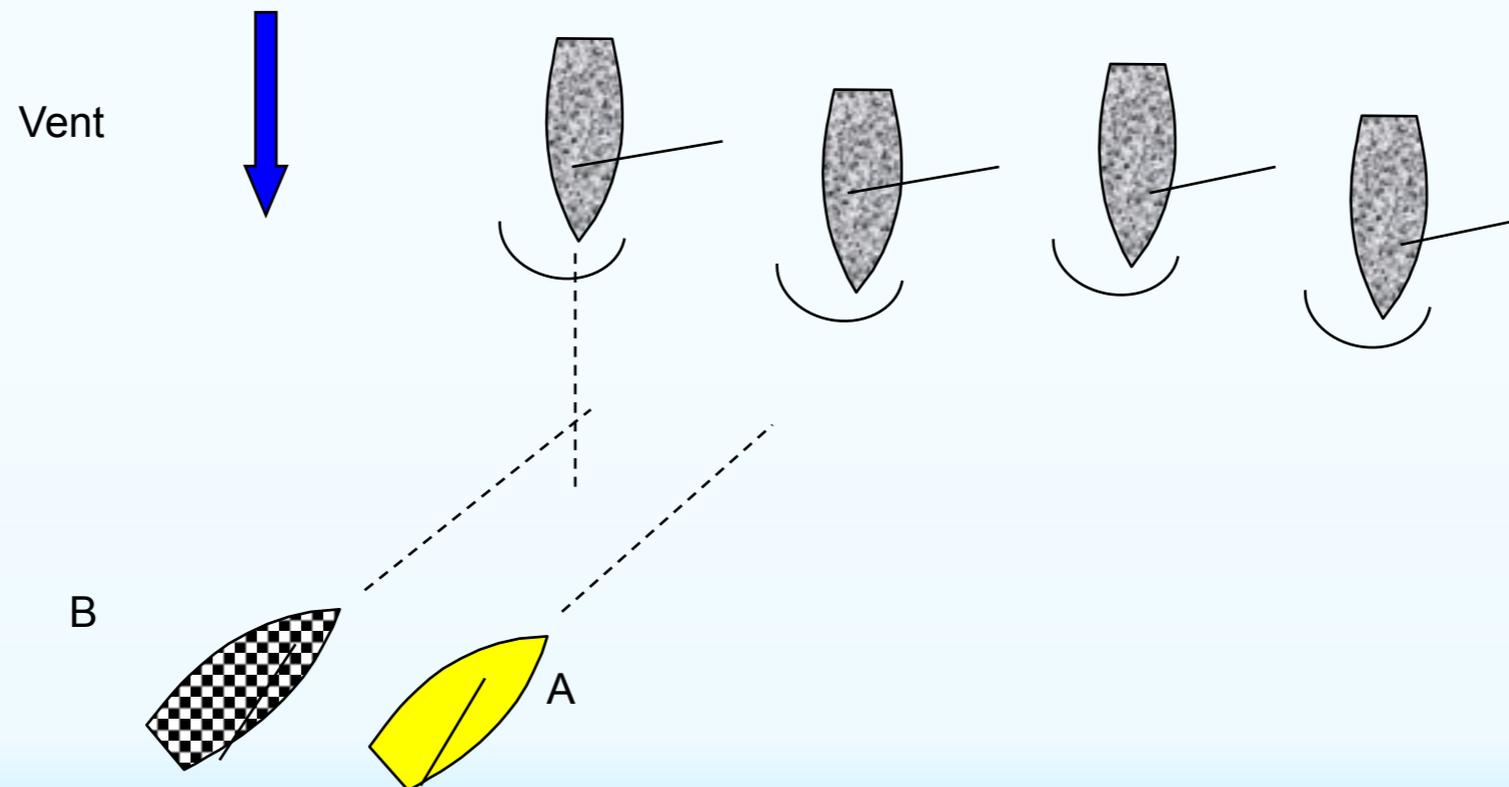


Obstacle:

Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route.....

Cependant un bateau en course n'est pas un obstacle pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient obligés de s'en maintenir à l'écart,....

Question : un bateau prioritaire peut-il être un obstacle ?

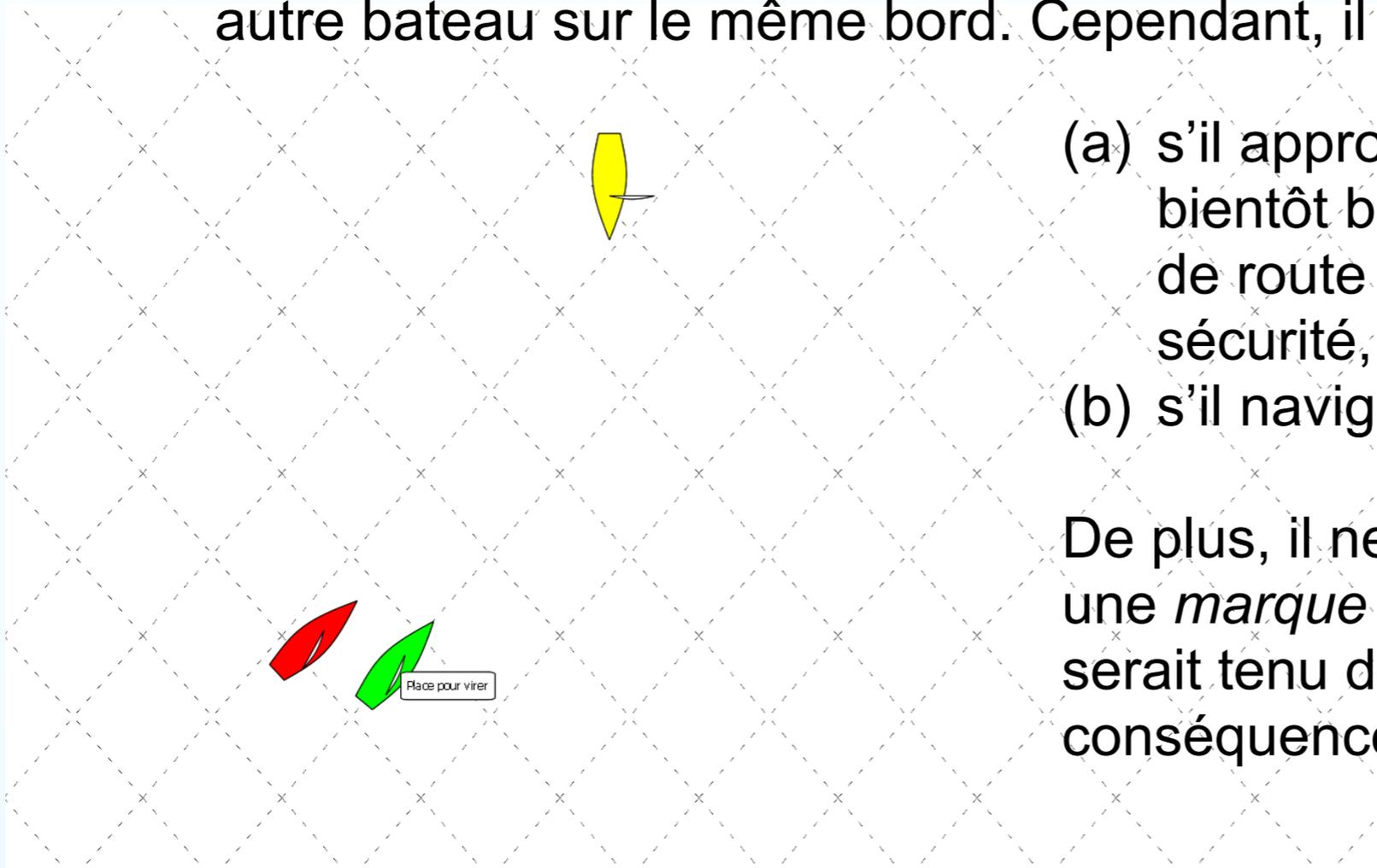


Est-ce que le bateau jaune peut demander à noir et blanc de virer pour éviter l'obstacle ?

R 20 Place pour virer de bord à un obstacle

20.1 Héler

Un bateau peut héler pour demander la place pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même bord. Cependant, il ne doit pas héler sauf :



- (a) s'il approche un obstacle et qu'il aura bientôt besoin de faire une modification de route importante pour l'éviter en sécurité, et
- (b) s'il navigue au plus près, ou au-delà

De plus, il ne doit pas héler si *l'obstacle* est une *marque* et qu'un bateau qui la pare serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix

20.2 Répondre

- (b) Le bateau hélé doit répondre même si le bateau enfreint la règle 20.1
- (c) Un bateau héler doit répondre soit en virant de bord aussitôt que possible soit en répondant immédiatement « virez » et en donnant alors au bateau qui à hélé la place pour virer de bord et l'éviter.

Section D - Autres règles

R 21 Erreur de départ, effectuer des pénalités, mettre une voile à contre

Sur un bord

Revenant prendre le départ

Effectuant une pénalité

Culant

R 22 Chaviré, mouillé, échoué, portant assistance

R 23 Gêner un autre bateau

En course

Pas en course

Chapitre 2

Prioritaire

Tribord

Sous le vent

Devant

Sur un bord

Sur un bord

Avançant

Devant, dans la zone

Devant à 3 longueurs

Engagé intérieur et prioritaire à 3 longueurs

Règles

10

11

12

13

22

22

18

18

18

Non-prioritaire

Bâbord

Au vent

Derrière

Virant de bord

Effectuant une pénalité

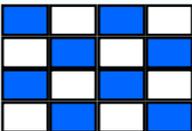
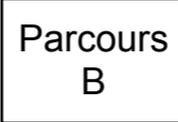
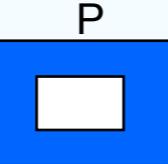
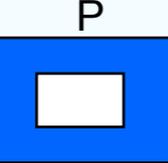
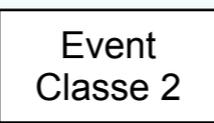
Reculant (voile à contre)

Derrière, dans la zone

Derrière, à 3 longueurs

Engagé, extérieur et non prioritaire à 3 longueurs

Signal d'avertissement
au plus tôt dans 5 min

	↑		Ne fait pas partie de la règle 26, Annexe L, 6.4		
- 6	↓	AP 	ou	N 	ou 1 ^{er} substitut 
Avertissement - 5	↑	Classe 	↑	Parcours B 	↑ 
Préparatoire - 4	↑	P 			
Minute - 1	↓	P 			
Départ 0	↓	Classe 	↑	Event Classe 2 	↑ x 
+ 4	↓		Ou quand tous les départs prématurés ont repassé la ligne correctement		
	↑		1 ^{er} substitut 		

Règle 26

		ou	AP	ou	N	ou	1 ^{er} substitut					
	- 6	↓		↓		↓						
Avertissement	- 5	↑	Classe	↑	Parcours	↑	Évent.					
Préparatoire	- 4	↑	P	ou	I	ou	Z	ou	Z et I	ou	noir	U
	- 1	↓		↓		↓		↓		↓		
Départ	0	↓	Classe	↑	X	↑	1 ^{er} substitut	Ev. ↑	Classe 2			
	+ 4	↓		↓								
		↓	Ou quand tous les départs prématurés ont repassé la ligne correctement									

En course:

Un bateau est en course depuis son signal préparatoire -4mn selon RCV 26 jusqu'à ce que soit il finisse et dégage la ligne et les marques d'arrivée, soit il abandonne, ou jusqu'à ce que le comité de course signale un rappel général, un retard, ou une annulation.

Comment remédier à une infraction à une règle ?

Dépôt d'une réclamation contre un
bateau qui n'a pas réparé

Dépôt d'une demande de réparation

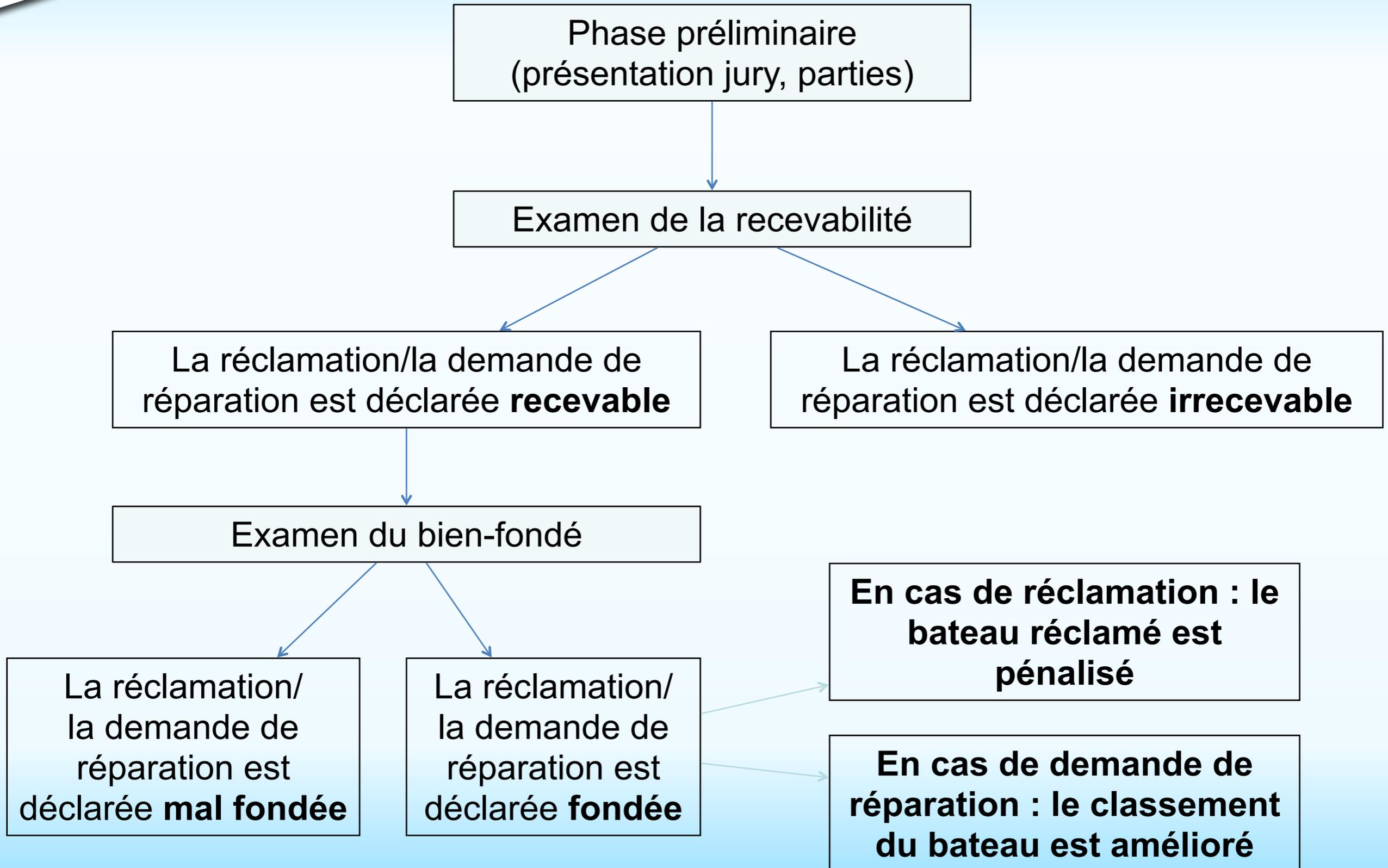


Instruction par le jury
63.1 RCV

Exceptions

- | | | |
|--------------|---------------------------------|-------|
| pour le jury | - 42 RCV, Annexe P (propulsion) | |
| pour le CC | - pas pris le départ | (DNC) |
| | - pas pris le départ | (DNS) |
| | - Côté parcours | (OCS) |
| | - N'a pas fait le parcours | (NSC) |
| | - 30.1 RCV (pavillon I) | (OCS) |
| | - 30.2 RCV (pavillon Z) | (ZFP) |
| | - 30.3 RCV (pavillon U) | (UFD) |
| | - 30.4 (pavillon noir) | (BFD) |
| | - pas fini | (DNF) |

Phases de l'instruction



Mettons cela en pratique...