

Règles de Course à la Voile

2021-2024

**Résumé des règles importantes à connaître pour les
nouveaux**
un rappel pour les autres...

Robert Lainé
Arbitre régional FFVoile

Droits de reproduction non exclusifs donnés au YCC

Participer au régates

- Seuls des clubs affiliés à la FFVoile peuvent organiser les régates.
- Tout le monde peut s'inscrire à condition de prendre une licence FFVoile 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.**
- **L'Avis de Course et les Instructions de Course font partie des Règles à respecter :**
 - il faut les lire avant de partir...
 - sur l'eau, le Comité de Course peut annoncer à la VHF des changements, il faut veiller le canal de course et le 16.
- 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 effectue rapidement une pénalité qui peut être d'abandonner** => SVP, plus de « pas vu pas pris »

• Pénalités :

- 1 tour (1 virement + 1 empannage) pour avoir touché une bouée,
- 2 tours dans tous autres cas.

• Quelques définitions de base

- **Tribord / Bâbord** amure c'est le coté (gauche ou droit) sur lequel le bateau reçoit son vent
- **Route libre derrière, Route libre devant** : un bateau est en **route libre derrière** un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière de la coque et son équipement en position normale, de l'autre bateau. L'autre bateau est en **route libre devant**.
- **Engagement**: les bateaux sont engagés quand aucun des bateaux n'est en route libre derrière. Cependant ils sont aussi engagés quand un bateau situé entre eux établit un engagement sur les deux.

Chapitre 1 : Règles fondamentales

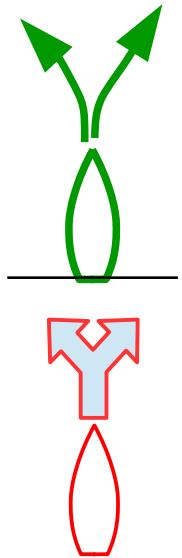
- R1. Sécurité et Assistance à ceux qui sont en danger.**
- R2. Navigation loyale, pénalité = **DSQ ou DNE**.**
- R3.. Acceptation des règles, y compris pour le propriétaire et toute personne apportant un support au bateau et équipage.**
- R4. La décision de participer ou rester en course relève de l'équipage seul.**
- R5. Règles anti-dopage (l'alcool est considéré comme un dopant).
- R6. R7. Règles anti-paris, anti-corruption, code de discipline applicable aux équipages, propriétaires et personnes en support
- >> le RIPAM est toujours applicables :
 - la nuit,
 - au DST,
 - avec tous les navires qui ne sont pas dans votre course : navires de la Marine Nationale, cargos, pêcheurs, plaisanciers, etc.
 - Sont aussi applicables : les règles de circulation et priorité aux abords des ports, ponts, etc.

Chapitre 2: Priorités

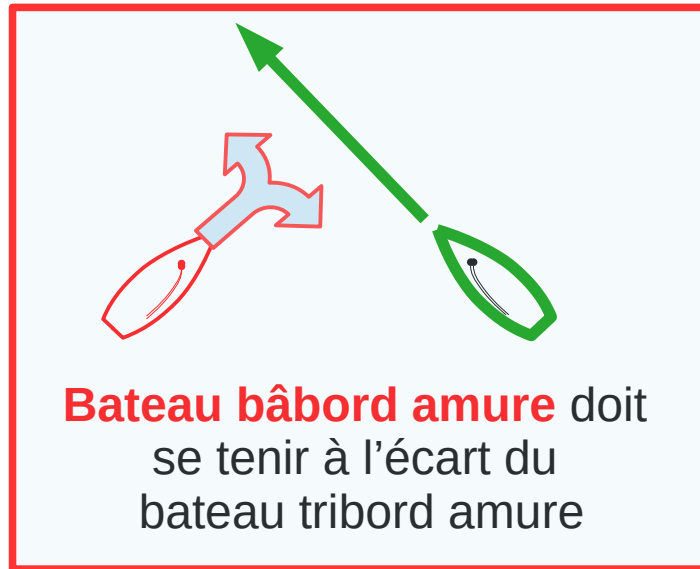
Quand 2 bateaux se rencontrent

- 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.

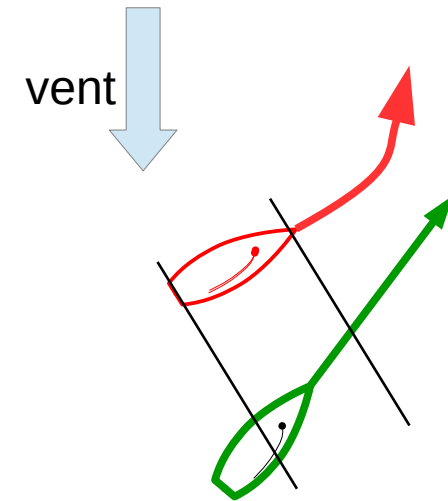
Priorités quand 2 bateaux se rencontrent



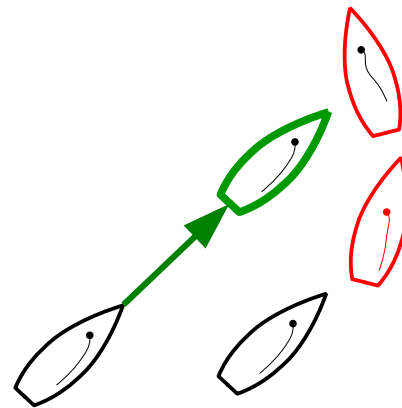
**Bateau rattrapant
(route libre derrière)**
doit se tenir à l'écart



Bateau bâbord amure doit
se tenir à l'écart 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

Chapitre 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.
- **R14 applicable avant le départ et après avoir fini.**

- **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.
- Quand après le départ, un bateau Bâbord se maintient à l'écart pour 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**

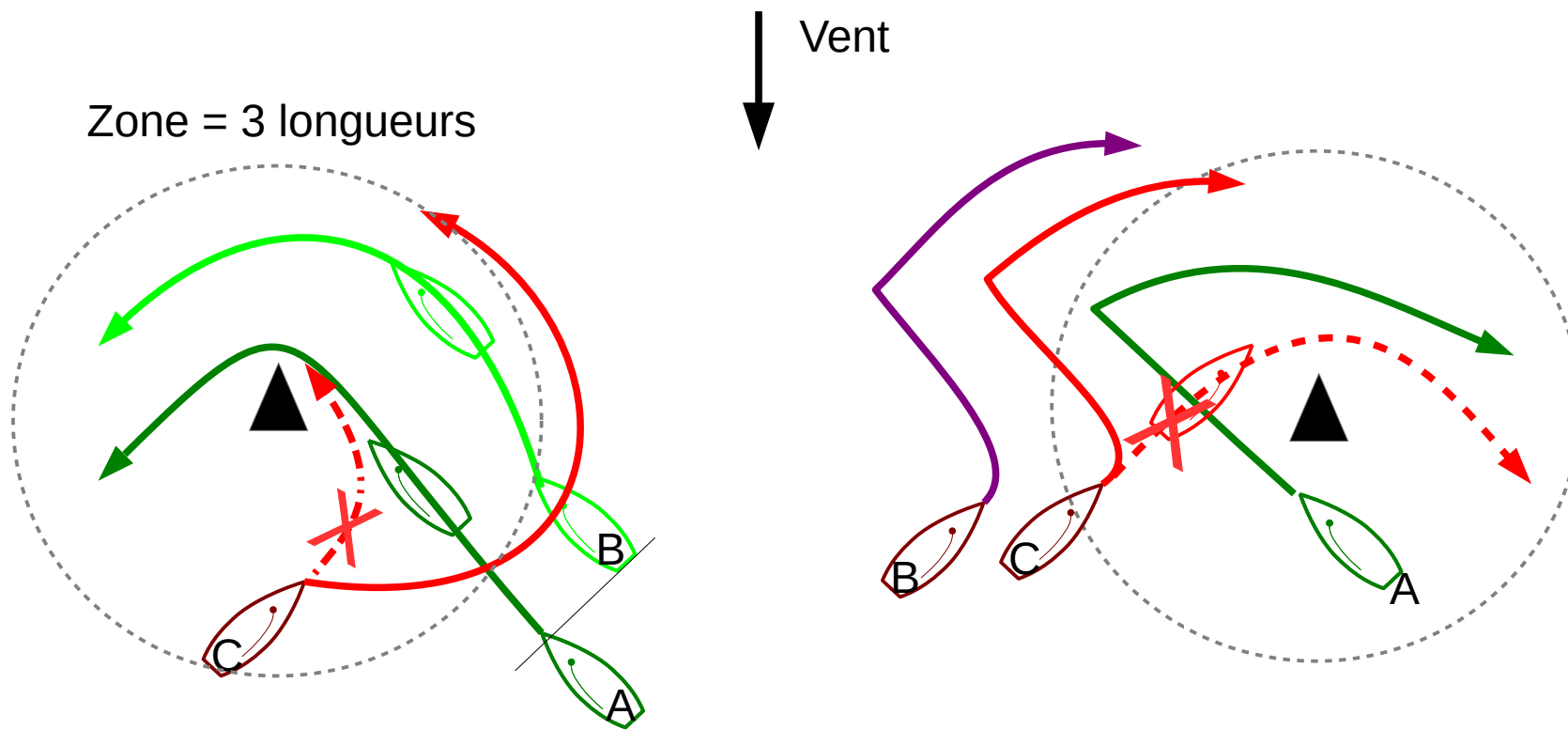
- Un bateau rattrapant qui vient s'engager à moins de 2 longueurs de coque sous le vent d'un bateau sur le même bord ne doit pas naviguer au dessus de sa route normale tant que dure l'engagement. Donc ATTENTION aux bateaux sous spi tirant de bords, leur route normal peut être très haute... La route normale du bateau rattrapant est celle suivie avant l'engagement. La règle ne s'applique pas si l'engagement débute pendant que le bateau au vent est tenu de se tenir à l'écart par R13 (virement de bord en cours)

Chapitre 2 : Aux marques de parcours

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 Bâbord=>Tribord dans la zone , il ne doit pas obliger un bateau qui était tribord en entrée de zone et pouvait parer la marque à lofer au-delà du plus près pour éviter le contact, et il doit lui laisser la place à la marque si il devient engagé sous le vent (*)

Situations classiques aux marques



Marque à laisser à bâbord
B doit laisser la place à la marque à **A**
Le bateau **C** bâbord doit passer derrière
les 2 bateaux **A+B** tribord

Marque à laisser à tribord = **Danger**
Le bateau **A** tribord a la priorité
Les bateaux bâbord **B+C** doivent s'écarter

Chapitre 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, le plateau du Lavardin délimité par les bouées, le port de la Pallice etc, ou un bateau engagé !
- **R19** Le bateau prioritaire peut choisir de quel coté il passe l'obstacle, les autres doivent lui donner la place (**à condition qu'il signale clairement son intention, utilisez la VHF pour être sûr d'être entendu**).
- **R20** Un bateau qui arrive à un obstacle peut héler (aussi à la VHF) pour demander la place pour une modification de route importante pour passer en sécurité. On doit donner à un bateau qui le demande la place pour virer, y compris si cela implique pour soi-même de virer.
 - *Interdiction de coincer un concurrent sur un obstacle !*
 - *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 héler pour transmettre la demande « place à virer » aux autres bateaux à proximité.*

Chapt. 2 : Autres règles

- **R21** Naviguant vers le coté pré-départ, prenant de pénalité, culant ou en crabant voile bordée à contre => **ce bateau doit se tenir à l'écart des autres.**
- **R22** si possible (*preuve de l'impossibilité à apporter*) on doit éviter un bateau chaviré, non manoeuvrant, ancré, échoué ou portant assistance.
- **R23** un concurrent qui n'est pas en course ne doit pas interférer avec un bateau en course.

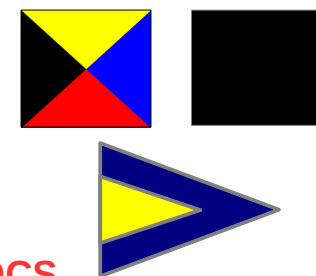
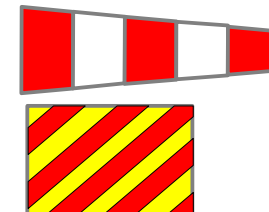
Chapitre 3 : Le Départ

Un grand moment de la régates !

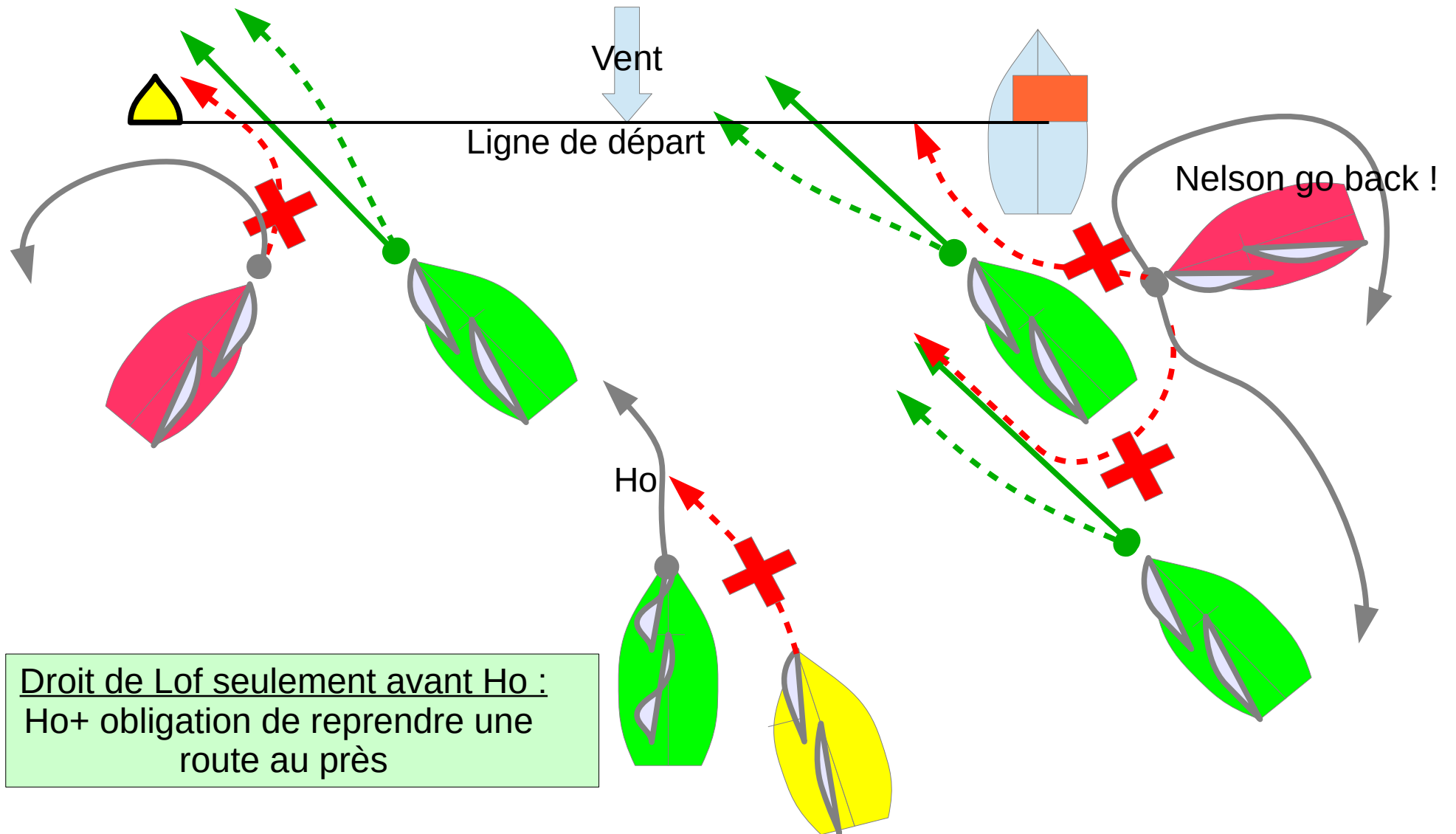
- La ligne de départ est toujours entre deux marques. Le pavillon orange sur le bateau comité mouillé définit une des extrémités de la ligne, une bouée définit l'autre extrémité.
- **Les bateaux sont en course à Ho -4'** ==> propulsion au moteur arrêtée!
 - Pas le droit de toucher une marque avant le 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*).
 - Après le départ les bateaux doivent prendre et tenir leur route normale.
- **Rappel 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 !*

R26 modifiée, Séquence de départ CCMA

- 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** : flamme numérique **1, 2, 3** + signal court
- Ho -4' envoi du pavillon **Z ou Noir** + signal court
- Ho -1' affalé du pavillon **Z ou Noir** + signal long
- **Ho** affalé du **pavillon de classe** + signal court
- Ho + 3s éventuel rappel général (**1er substitut** + 2 signaux courts)
- **Pas de rappel individuel, OCS = 20 % des places, interdiction de revenir sur la ligne si OCS.**
- **Rappel pour ceux tentés de partir très tôt: un bateau qui n'est passé du côté pré-départ dans la dernière minute n'aura pas pris le départ...**
- **Pavillon noir : OCS = BFD + interdiction de courir en cas de rappel général**
 - **Aperçu renvoyé en cours de séquence départ => Arrêt de séquence => reprise à Ho-6 minutes à l'affalé de l'aperçu.**
 - *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. Pas de baratin sur le canal de course !*



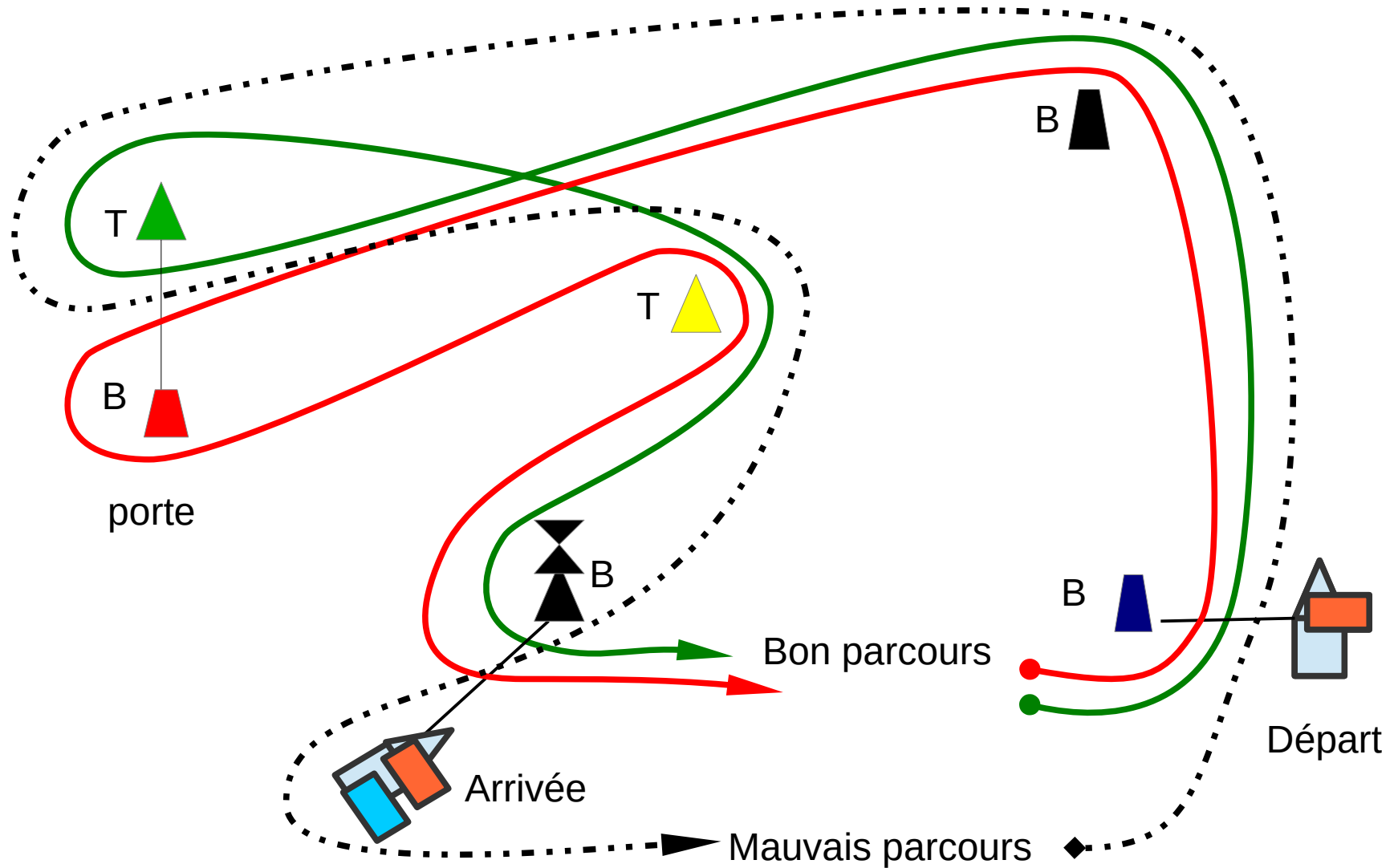
Le Bon départ en vert



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 à la VHF.
- **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



Bien 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 plus grand bateau** qui entre dans la zone ou qui se trouve engagé sur un bateau 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 (R18.3) => contact violent => **DSQ** !*
 - *sortez de la bouée en vous dégageant des bateaux montant à la bouée car ils seront plus près du vent (donc prioritaires), quitte à empanner ensuite.*

L'arrivée

- **Ligne d'arrivée** : en général entre le bateau comité portant **pavillon bleu**, la ligne est définie par le pavillon **bleu** sur le bateau comité et la **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.

Chapitre 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)
 - Pénalités 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.

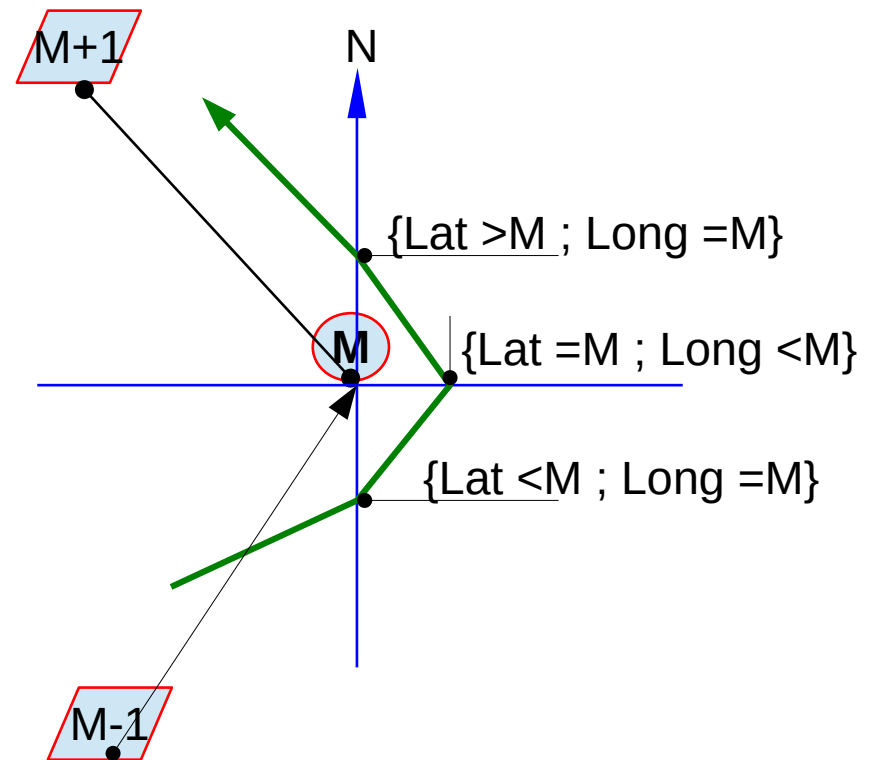
Notes sur les Parcours côtiers (1)

- **Le départ face au vent n'est jamais une obligation !**
 - Certain clubs ont une ligne fixe, *par exemple à Cowes quelque soit le vent.*
- **Le Parcours est défini par des bouées temporaires 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 les marques **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).
- **La prise de temps de passage à une marque GPS** se fait lorsque la distance à la marque (range to waypoint) est inférieure ou égale à celle spécifiée dans l'AC ou les IC.

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 votre GPS
- Gardez la trace de la route dans votre GPS comme preuve que vous avez bien viré la marque **M** du bon côté en passant par les quadrants extérieurs à $\{M-1 ; M ; M+1\}$.
- $\{Lat = M ; Long = M\}$ égal bouée **M** touchée !

- exemple



Parcours côtiers (3)

Sécurité : elle dépend de tous !

- **Armez le bateau** pour la catégorie de navigation correspondante, c'est la responsabilité du propriétaire et skipper.
- **VHF fixe obligatoire** de par les **Règles de Classe CCMA**, rappelé dans l'**Avis de Course**.
 - **Vacations radio** demandées dans les IC : ne pas les respecter est **pénalisable** et peut déclencher des recherches inutiles ! Si vous voyez un concurrent qui ne répond pas, hélez le et rendez compte au Comité de Course.
 - VHF en double veille **16 + canal du comité de course**.
- **Entre coucher et lever du soleil** :
 - **Respectez les RIPAM** (les RCV ne sont plus applicables la nuit) ;
 - **Portez les gilets sécurité + harnais**, trop d'équipiers tombent à l'eau ;
 - **Allumez vos feux de route** au coucher du soleil et surveillez les autres bateaux ;
 - **Protégez vous du froid**, mangez et buvez régulièrement pour garder de l'énergie.
- **Rendez compte au Comité de Course de toute situation anormale (problème à bord, échouage, bouée manquante, bateau silencieux, bateau à la dérive, etc.)**
 - Demandez aux autres concurrent de faire le relais si hors de portée du C.C.
- **Répondez aux demandes d'assistance et d'information du Comité de Course.**

Bonne navigation à tous !