

I – DE QUELQUES REGLES AUTRES

D'autres règles de course doivent être connues

R1 Il faut aider ceux qui sont en danger, et disposer à bord d'un équipement de sauvetage approprié pour toutes les personnes embarquées...

R2 Il faut concourir selon les principes reconnus de sportivité et de jeu loyal

L'avis de course fait maintenant figurer de façon habituelle la formulation suivante. : La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs.trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.es

R3 Il faut que chaque concurrent accepte les règles en cause

R 4 Décision de courir : Un voilier est seul responsable de prendre le départ ou non, ou de rester en course.

R5. Le dopage est prohibé !

Nous n'avons pas évoqué précédemment la **REGLE 18.5. Passer un obstacle continu**

Pendant que des bateaux passent un obstacle continu, les règles 18-2b et 18-2c ne s'appliquent pas. Un bateau en route libre derrière qui obtient un engagement à l'intérieur a droit à la place pour passer entre l'autre bateau et l'obstacle, seulement s'il y a de la place pour le faire au moment où l'engagement commence. Sinon, il n'a pas droit à de la place et doit se maintenir à l'écart.

On ne peut donc créer un engagement à l'approche d'un obstacle en passant entre l'obstacle et l'autre bateau que s'il y a de la place. Sinon, il faut rester à l'écart.

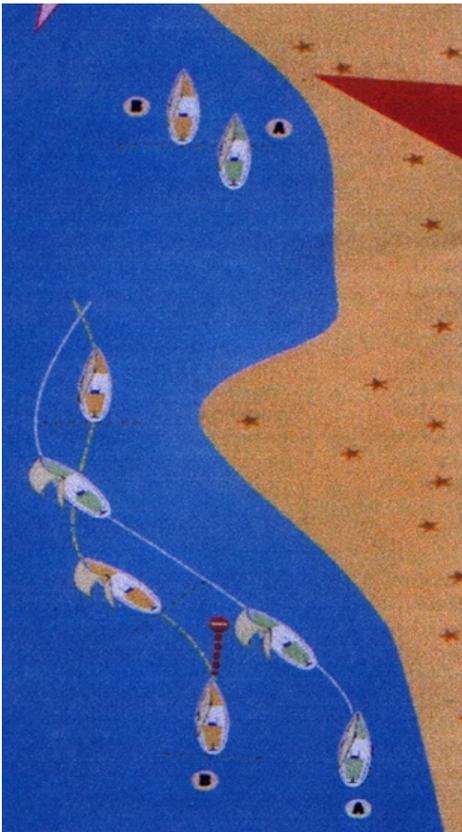
Ni La **REGLE 19**

R 19 Place pour virer de bord à un obstacle

19-1 Quand un bateau s'approchant d'un obstacle navigue au plus près ou au-delà du plus près, il peut heler pour demander la place pour virer de bord. Cependant, il ne doit pas heler sauf si la sécurité exige qu'il fasse un changement de route conséquent pour éviter l'obstacle. Avant de virer de bord, il doit donner au bateau hélé le temps de répondre. Le bateau hélé doit :

a - virer de bord aussitôt que possible, auquel cas le bateau qui a hélé doit aussi virer de bord dès que possible , ou

b - répondre immédiatement " vous virez " , auquel cas le bateau qui a hélé doit virer de bord aussitôt que possible et le bateau hélé doit donner de la place et les règles 10 et 13 ne s'appliquent pas .

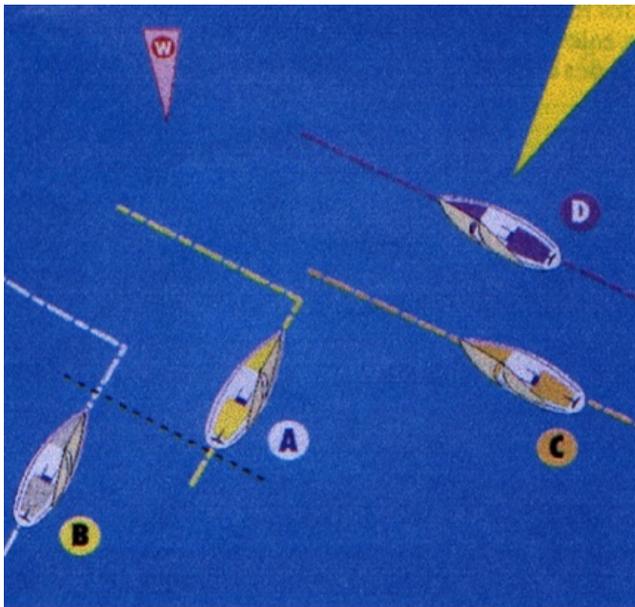


Après avoir hélé, si l'autre bateau ne répond pas, il faut heler de nouveau par un second appel plus vigoureux. En l'absence de nouveau de réponse, on considère que le bateau qui a hélé peut virer de bord lentement en hélant, virer avant l'obstacle puis réclamer. Cette règle est une règle de sécurité. On ne doit pas heler trop tôt. Le bateau hélé doit quant à lui répondre. (Héler signifie demander « de la PLAC » et non de l'eau)

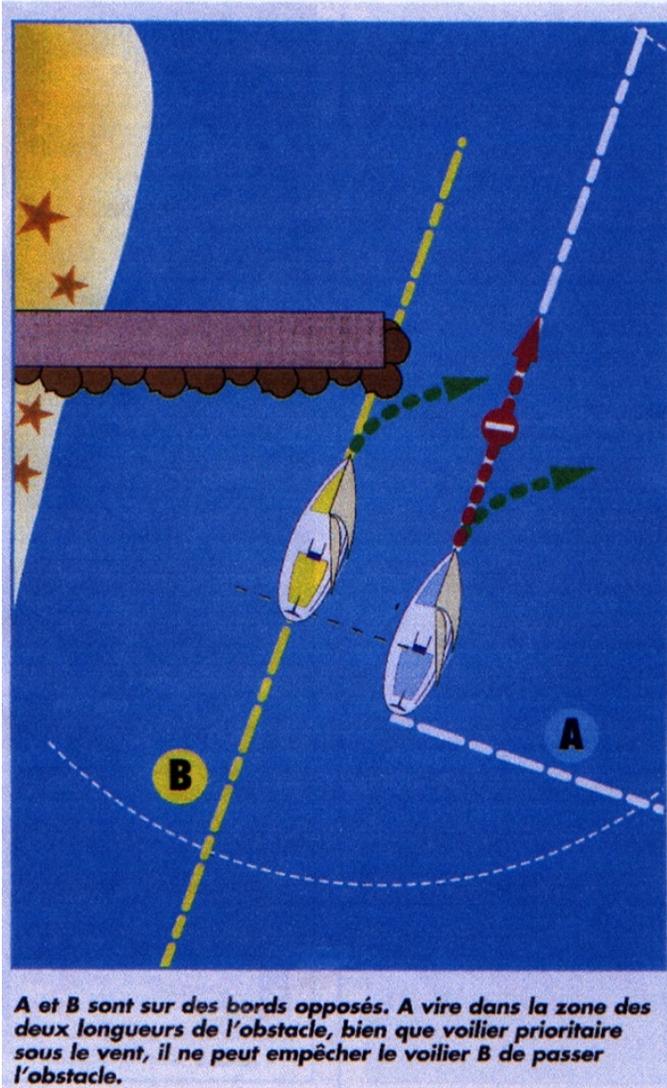
19-2 La règle 19.1 ne s'applique pas à une marque de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage depuis le moment où les bateaux s'en approchent pour prendre le départ et jusqu'à ce qu'ils les aient passées, ni à une marque que le bateau hélé peut parer.

On ne peut heler pour parer la ligne de mouillage du bateau comité (il est autorisé de toucher la ligne de mouillage au départ car elle ne fait pas partie de la marque mais il y a un risque de toucher ensuite le bateau comité et d'être en infraction. Mieux vaut donc se donner de la place au départ.

Quand la règle 19.1 s'applique, la règle 18 ne s'applique pas.



Un cas fréquent à l'approche d'une marque de parcours : pour deux bateaux bâbord amures, un bateau tribord amures est un obstacle et il y a conflit entre la règle 18 et la règle 19. La règle 19 prévaut sur la règle 18. Dans cette situation, il faut se rappeler que sur un plan tactique il est toujours dangereux d'être dans la position bâbord amures et au vent d'un autre bateau bâbord amures, soit doublement non prioritaire.



D'autres règles sont à connaître !

Règle 20

20.1 Erreurs de départ Un bateau navigant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou ses prolongements après son signal de départ pour satisfaire à la règle 29.1 (Rappel individuel) ou la règle 30.1 (pénalité de départ) doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce qu'il soit entièrement du côté pré-départ.

Autrement dit, lorsqu'un bateau repare un départ anticipé, il doit ne pas gêner les autres concurrents qui prennent normalement le départ

20.2 rotations de pénalités Un bateau effectuant une rotation de pénalité doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même.

Un bateau qui effectue sa pénalité n'est pas prioritaire. Il doit effectuer sa pénalité aussitôt que possible une fois qu'il s'est mis à l'écart des autres voiliers de la course. Mais un autre bateau ne doit pas intentionnellement modifier sa route pour le gêner pendant cette action.

20.3 culer Un bateau qui cule au moyen d'une voile à contre doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même

Culer avec le courant et non avec une voile à contre permet de conserver par contre ses droits.

Règle 21 Chavire, mouille ou échoue; portant assistance

Si possible, un bateau doit éviter un bateau chaviré ou qui n'est pas encore maîtrisé après un chavirage, qui est au mouillage ou échoué ou qui est en train d'aider une personne ou un navire en danger. Un navire est chaviré lorsque sa tête de mât est dans l'eau

Règle de sécurité. En principe éviter tout bateau dessalé.

Règle 22. Gêner un voilier

Règle 22-1 Avant ou après qu'il soit en course, un voilier qui n'est pas en course ne doit pas gravement gêner un voilier qui est en course

22- 2 Un bateau ne doit pas délibérément gêner un bateau qui accomplit des rotations de pénalité dans le but de le retarder, ou un bateau qui est sur un autre bord de parcours ou un autre tour

Sauf quand il navigue sur sa route normale, un voilier ne doit pas venir gêner un voilier qui est en train de réparer une infraction...

Notez qu'un voilier qui a enfreint une règle mais n'abandonne pas ou ne répare pas sa faute, conserve ses droits conformément aux règles... et les autres voiliers doivent continuer à les lui accorder. Ce sera au jury de décider de la sanction et non aux concurrents.

Règle 31 : abordage d'une marque

31.1 En course, un bateau ne doit pas aborder une marque de départ avant de prendre le départ, une marque qui commence, délimite ou termine la section de parcours qu'il est en train d'effectuer ou une marque d'arrivée après avoir fini

R 33.1 Un bateau qui a enfreint la règle 31.1 peut, après s'être nettement écarté des autres voiliers, aussitôt que possible, accepter une pénalité en effectuant rapidement un tour comprenant un virement de bord et un empannage. Quand un bateau effectue la pénalité après avoir abordé une marque d'arrivée, il doit revenir entièrement du côté parcouru de la ligne avant de finir. Cependant, si un bateau a obtenu un avantage significatif dans la course et dans la série en abordant la marque, sa pénalité doit être l'abandon.



Règle 44 effectuer une pénalité

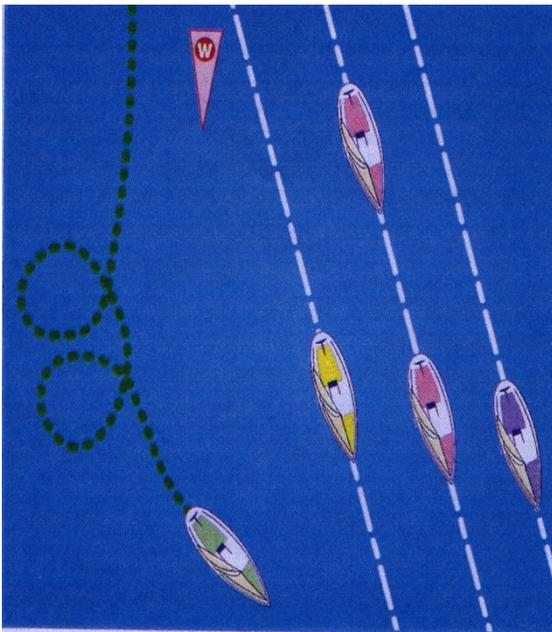
R 44.1 Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2, alors qu'il est en course, peut effectuer une pénalité au moment de l'incident. Sa pénalité doit être une pénalité de deux tours à moins que les instructions de course spécifient l'usage d'une pénalité en points ou en quelque autre pénalité. Cependant, s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course ou dans la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être l'abandon.

44.2 pénalité de deux tours ; Après s'être écarté des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité de deux tours en faisant rapidement deux tours dans le même sens, comprenant deux virements de bord et deux empannages. Quand un bateau effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du côté parcours de la ligne avant de finir

En régate, lorsqu'un concurrent commet une faute, il peut ainsi se racheter et ainsi rester dans la course : en fonction de la faute commise, le 360° ou le 720° sont de rigueur , toujours en se tenant à l'écart de la flotte.

Cette notion évite de porter en permanence le débat sur le tapis vert après la course

C'est donc le principe de sportivité qui l'emporte. Elle ne doit pas procurer un avantage significatif et contraire à l'éthique sportive.



Un voilier qui effectue un 720° suite à une infraction des règles du chapitre 2 doit se maintenir à l'écart des autres voiliers.

360° quand ? Quand on touche une marque de parcours avec n'importe quelle partie du bateau sans avoir gêné un autre concurrent

Concrètement, 360° doit comprendre un virement de bord et un empannage et la pénalité sera accomplie lorsque le voilier sera revenu à son allure initiale et sur la même amure

720° quand ? (on dit deux tours)

Cette pénalité concerne une infraction entre deux ou plusieurs voiliers: refus de priorité...

Dans ce cas, il faut réparer immédiatement sa faute sous peine d'être disqualifié

Deux tours complets dans le même sens comprenant donc deux virements de bord et deux empannages. Il faut impérativement effectuer un 720° et non seulement 270° qui si remarqué par un autre concurrent ou le bateau comité aboutira à la disqualification.

S'il ne le fait pas, le voilier prioritaire portera réclamation en hissant le pavillon rouge et l'affaire sera porté sur tapis vert.

Tous les concurrents ayant effectués un 720° doivent déposer une reconnaissance écrite dans le délai prescrit par les instructions de course. (Il est souvent admis le fait de l'annoncer par VHF au passage de la ligne d'arrivée.)

Beaucoup d'épreuve ramène cette pénalité à une pénalité d'un tour.

Avant le départ, on peut réparer une infraction en effectuant à l'écart des autres bateaux sa pénalité sans attendre le signal de départ. La règle s'applique à partir du signal préparatoire

(le plus souvent actuellement à 4 minutes) Se rappeler que le bateau qui effectue sa pénalité n'est pas prioritaire . Mais un autre bateau ne doit pas intentionnellement modifier sa route pour le gêner pendant cette action.

44.3 Limites aux pénalités.

(a) Quand un bateau a l'intention d'effectuer une pénalité tel que prévu dans la règle 44.1 et que dans le même incident, il a abordé une marque de parcours, il n'a pas besoin d'effectuer la règle prévue dans la règle 31.2

Ainsi, un bateau qui a refusé une priorité tribord mais a en même temps touché la marque ne doit satisfaire que à la pénalité liée à la règle de refus de priorité...

(b) un bateau qui effectue une pénalité ne doit pas être pénalisé davantage pour le même incident sauf s'il n'a pas abandonné alors que la règle 44.1 l'exigeait.

QUELQUES REGLES CONCERNENT LES PROCEDURES DE COURSE

Règle 32 : réduire ou annuler après le départ

32.1 Après le signal de départ, le comité de course peut réduire le parcours (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores) ou annuler la course (envoi du pavillon N, N sur H ou N sur A avec trois signaux sonores) suivant les cas :

- (a) à cause d'une erreur dans la procédure de départ
 - (b) à cause du mauvais temps
 - (c) à cause d'un vent insuffisant rendant improbable qu'un bateau finisse dans le temps limite
 - (d) parce qu'une marque manque ou n'est pas à sa place
- ou
- (e) pour toute autre raison affectant directement la sécurité ou l'équité de la compétition.

Ou peut réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues ? Cependant, après qu'un bateau a effectué le parcours et a fini dans le temps limite, s'il y en a un, le comité de course ne doit pas annuler la course sans prendre en considération les conséquences pour tous les bateaux de la course ou de la série ?

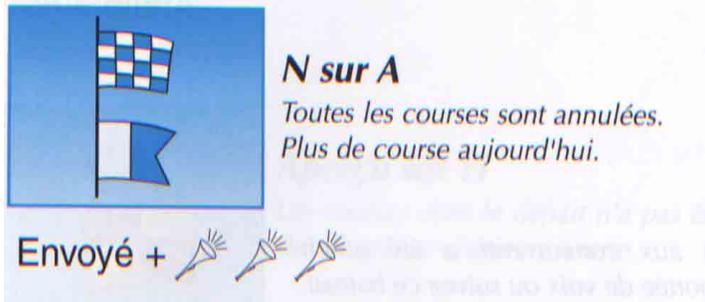


S

*Au plus tard avec le signal d'avertissement :
accomplissez le parcours réduit.*

*A une marque à contourner ou d'arrivée :
finissez entre la marque voisine et le mât arborant
ce pavillon.*

Envoyé +



32.2 Si le comité de course signale un parcours réduit (envoi du pavillon S avec deux signaux sonores), la ligne d'arrivée doit être

- (a) à une marque à contourner, entre la marque et un mât arborant le pavillon S**
- (b) une ligne que les bateaux sont tenus de franchir à la fin de chaque tour**
- (c) à une porte, entre les marques de la porte.**

Depuis 2005, il n'est plus autorisé d'installer une ligne d'arrivée au bon vouloir du comité qui doit choisir un endroit de passage prévu et marqué...

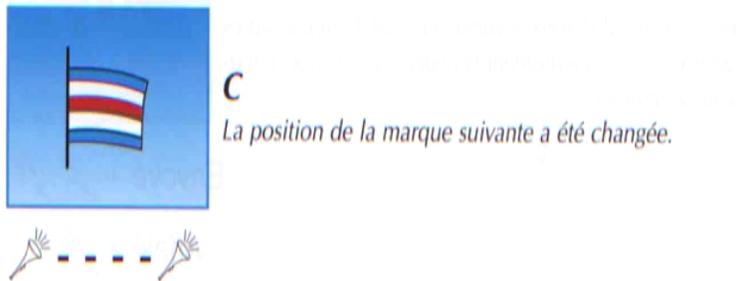
Règle 33 changer le bord suivant du parcours

Le comité de course peut changer un bord de parcours qui commence à une marque à contourner en changeant la position de la marque suivante (ou de la ligne d'arrivée) et en le signalant à tous les bateaux avant qu'ils ne commencent ce bord. Il n'est pas nécessaire que la nouvelle marque soit en place à ce moment-là.

(a) Si la direction du bord doit être changée, le signal doit être l'envoi du pavillon C avec des signaux sonores répétitifs et soit

(1) le nouveau cap compas, soit

(2) un pavillon ou un tableau triangulaire vert pour un changement vers tribord ou un pavillon ou un tableau rectangulaire rouge pour un changement vers bâbord.



(b) Si la longueur du bord va être changée, le signal doit être l'envoi du pavillon C avec des signaux répétitifs et un « - » si le bord va être réduit, ou un « + » si le bord va être allongé

(c) Les bords suivants peuvent être changés sans signal supplémentaires pour maintenir la forme du parcours

Règle 34 marque manquante

Si une marque est manquante ou n'est plus à sa place, le comité de course doit, si possible

(a) la replacer dans sa position correcte ou la remplacer par une nouvelle marque d'apparence similaire ou

(b) la remplacer par un objet portant le pavillon M et faire des signaux sonores répétitifs.

M

L'objet portant ce signal remplace une marque manquante.



Règle 35 temps limite et classement

Si un bateau effectue le parcours conformément à la règle 28.1 et finit dans le temps limite, s'il y en a un, tous les bateaux qui finissent doivent recevoir les points correspondant à leur place d'arrivée sauf si la course est annulée. Si aucun bateau ne finit dans le temps limite, le comité de course doit annuler la course.

Règle 36 course dont le départ doit être redonné, ou à recourir

Quand on redonne le départ d'une course ou qu'elle est recourue, une infraction à une règle, autre que la règle 30.3, (pavillon noir) dans la course initiale ne doit pas empêcher un bateau de courir

Le départ de course sous pavillon noir implique que la sanction se poursuit lorsque la course est recourue contrairement au pavillon U.

RECLAMATIONS

CHAPITRE 5 Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels

Règle 61 : obligations pour réclamer.

61.1 informer le réclamé

(a) un bateau ayant l'intention de réclamer doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable. Quand sa réclamation concerne un incident survenant dans la zone de la course, dans lequel il est impliqué, ou qu'il voit, il doit héler « JE PROTESTE » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion

raisonnable pour chacune de ces actions. Il doit arborer le pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus en course. Cependant

- (1) si l'autre bateau est trop éloigné pour être hélé, le bateau réclamant n'a pas besoin de heler mais il doit informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable ;**
- (2) si la longueur de coque du bateau réclamant est inférieure à 6 mètres, il n'a pas besoin d'arborer un pavillon rouge ;**
- (3) si l'incident a causé un dommage ou une blessure qui sont évidents pour les bateaux impliqués et que l'un d'eux a l'intention de réclamer, les obligations de cette règle ne s'appliquent pas à ce bateau mais il doit essayer d'informer l'autre bateau dans le temps limite déterminé par la règle 61.3**

Pour réclamer, il faut heler le concurrent, dire “ je proteste “ ou **PROTEST** et hisser aussitôt le pavillon B de couleur rouge . (sauf bateau inférieur à 6 mètres où cette obligation disparaît en 2005) qu'il arborera jusqu'à la fin de la course ...

Une réclamation peut être ultérieurement refusée par le comité de course au motif que le fautif n'a pas été prévenu et n'a donc pas eu sa chance de réparer sa faute... Le jury vous demandera comment vous avez informé l'autre voilier...

Une fois la réclamation posée, soit le bateau qui a commis l'erreur l'accepte et se pénalise en effectuant sur le champ un 720° en restant bien à l'écart de la flotte,

soit il n'accepte pas ses torts et continue après avoir fait signe qu'il a entendu et vu la réclamation de l'autre.

Le réclamant n'oubliera pas de noter le numéro de voile de l'autre, de noter l'heure, de noter s'il y a des témoins, les circonstances et de prévenir le comité de course dès qu'il a franchi la ligne d'arrivée en précisant contre qui il réclame.

Ensuite, il faudra écrire sa réclamation avant de comparaître devant le jury pour présenter de façon contradictoire les faits et attendre le jugement...

Gagner sur l'eau ne suffit pas toujours et il peut être nécessaire de faire valoir ses droits, après coup, sur le tapis vert.

61.2 Contenu d'une réclamation

Une réclamation doit être faite par écrit et identifier

(a) le réclamant et le réclamé

(b) l'incident y compris où et quand il s'est produit

(c) toute règle que le réclamant estime avoir été enfreinte ; et

(d) le nom du représentant du réclamant.

Il n'est toutefois pas nécessaire de nommer la règle enfreinte, l'essentiel est de préciser les circonstances exactes de l'incident.

Il est important de nommer d'éventuels bateaux témoins de l'incident

61.3 Temps limite pour réclamer

Une réclamation d'un bateau, ou du comité de course ou du comité de réclamation pour un incident que le comité observe dans la zone de course doit être déposée au secrétariat de course pas plus tard que l'heure limite stipulée dans les instructions de course. A défaut, l'heure limite est deux heures après que le dernier bateau dans la course a fini. Les autres réclamations du comité de course ou du comité de réclamation doivent être déposées au secrétariat de course dans les deux heures après que le comité a reçu l'information correspondante. Le comité de réclamation doit prolonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire

Il restera maintenant à plaider sa cause devant un jury, que vous soyez le réclamant ou celui contre qui on réclame.

règle 64.1 Pénalités et exonération :

a) Quand le comité de réclamation décide qu'un bateau qui est partie dans l'instruction d'une réclamation a enfreint une règle , il doit le disqualifier sauf si une autre pénalité s'applique. Une pénalité doit être infligée que la règle applicable ait été mentionnée ou non dans la réclamation.

b) Quand, en conséquence d'une infraction à une règle, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une règle, la règle 64.1(a) ne s'applique pas à ce dernier qui doit être exonéré.

Par exemple, si vous touchez une marque parce qu'un voilier ne vous a pas donné la place nécessaire pour parer la marque en infraction d'une règle de course, vous êtes exonéré de cette faute.

§§§§§§