

LIVRET COUREUR

RCV 2013 2016



Petit livret à destination des coureurs de la Ligue qui résume les règles de bases à respecter dans les cas de courses les plus courants .

La régate est d'abord un jeu alors prenez du plaisir!

**(Illustrations tirées du livre de Marc Bouët « Les clés des règles de course ») -
Achat vivement conseillé**

Grands principes

Un mot d'ordre: le Fairplay

Les règles de la course à la voile sont faites pour éviter les accidents. Elles sont basées sur le fairplay qui implique le respect des règles mais surtout **le respect des autres coureurs**, adversaires d'un jour. Le vocabulaire sur l'eau est limité à « de l'eau » et « je proteste » (ou « protest ») et quelques rares autres expressions. Tout autre geste (pas d'illustration disponible), vocabulaire (2 tours, etc...) et autre nom d'oiseau (non cités ici) est à proscrire: le risque de **disqualification** est grand.

Quelques définitions importantes

Dégâts: il faut tout faire pour éviter les dégâts matériels et surtout corporels. Tant pis pour le bon droit et la perte au vent. En cas de faute, il peut y avoir réparation sur l'eau: sinon il faut réclamer. En cas de dégâts causés à un concurrent vous serez toujours pénalisé. Alors méfiance!

Route Normale: après que le départ soit donné, un bateau fait route normale vers un objectif lorsqu'il est sur une route qu'il suivrait pour y arriver au plus tôt s'il était seul (et en l'occurrence il l'est rarement...Dommage! tout serait tellement plus simple!)

Engagement: un bateau est engagé lorsqu'il (tout équipement qu'il possède: spi, bout dehors, etc...) est au niveau du tableau arrière de son concurrent. Les règles d'engagement sont souvent les plus importantes mais aussi parfois les plus difficiles à appréhender sur l'eau. Engagé, pas engagé et pire comment...telle est la question. On parle d'engagement franc (pas tardif!!!). En cas de doute il vaut mieux ne pas se considérer engagé. Quand il n'y a pas d'engagement et que les bateaux ne sont pas gênés ils sont dits en route libre.

3 longueurs: la mesure en distance fait référence à 3 longueurs de bateau. Le tout est de bien savoir quel bateau est pris en compte car il y a une certaine différence de longueur et de vitesse entre un Optimist et un Vent-d'ouest. Et c'est rien de le dire.

La place: il faut parfois laisser suffisamment de place à un concurrent pour qu'il puisse effectuer une manœuvre en « bon marin » dit la règle ...mauvais marin s'abstenir.

Se maintenir à l'écart: un bateau non prioritaire doit s'écarter suffisamment d'un bateau prioritaire pour que celui-ci puisse manœuvrer sans le toucher immédiatement... et pas réciproquement!

Passer la marque: une marque est passée lorsque le tableau arrière a dépassé la perpendiculaire à la marque ...équerre obligatoire à bord.

Grands principes

Prioritaire	Règle	Non prioritaire
Tribord	10	Bâbord
Sous le vent	11	Au vent
Devant	12	Derrière
Sur un bord	13	Virant de bord
Sur un bord	22	Effectuant une pénalité
Avançant	22	Reculant
Devant à 3 longueurs	18	Derrière à 3 longueurs
Engagé intérieur et prioritaire à 3 longueurs	18	Engagé extérieur et non prioritaire
En course	24	Pas en course

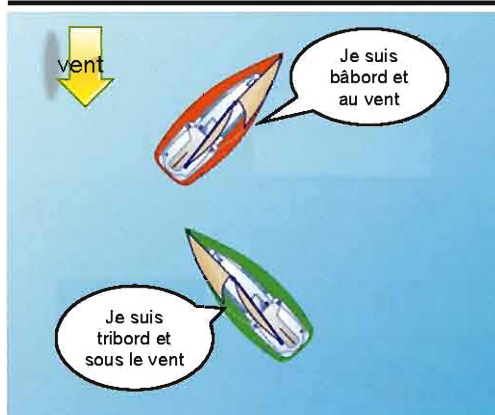
Je suis prioritaire:

- je dois éviter la collision. Dès qu'il est clair que le voilier non prioritaire ne va pas s'écarter, je dois agir. Je ne serai toutefois pas pénalisé si il y a collision sans dommage ni blessure.
- je dois laisser de la place à l'autre bateau pour qu'il puisse agir.
- je dois laisser de la place si ma priorité vient de s'établir.
- je ne dois pas naviguer au-dessus (ou en dessous au portant) de ma route normale.

Je ne suis pas prioritaire:

- je dois éviter les collisions.
- je dois être à l'écart et agir pour me maintenir à l'écart.
- j'ai droit à de la place pour me maintenir à l'écart si le bateau prioritaire modifie sa route.
- j'ai droit à de la place pendant quelques secondes pour me maintenir à l'écart si je viens de perdre ma priorité.
- j'ai droit d'imposer une route normale au bateau prioritaire.
- si je ne suis pas en course, je dois m'écarter d'un voilier en course notamment lors des procédures de départ qui ne me concernent pas.

Grands principes

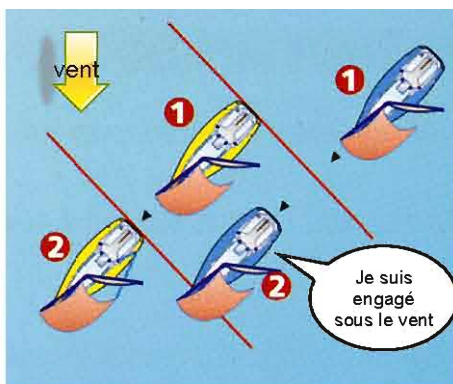
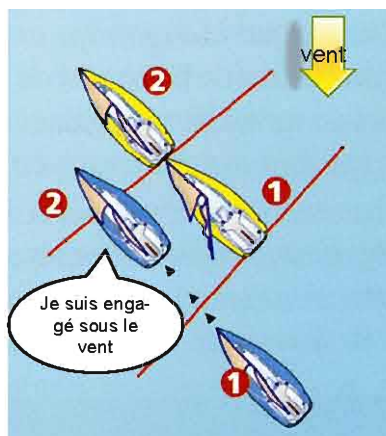


Le côté **sous le vent** du bateau est celui où se trouve la voile. L'autre côté est **au vent**.

Rouge qui reçoit le vent sur son bâbord est donc **bâbord amure**. Il est situé au vent de vert.

Vert qui reçoit le vent sur son tribord est donc **tribord amure**. Il est aussi sous le vent de Rouge.

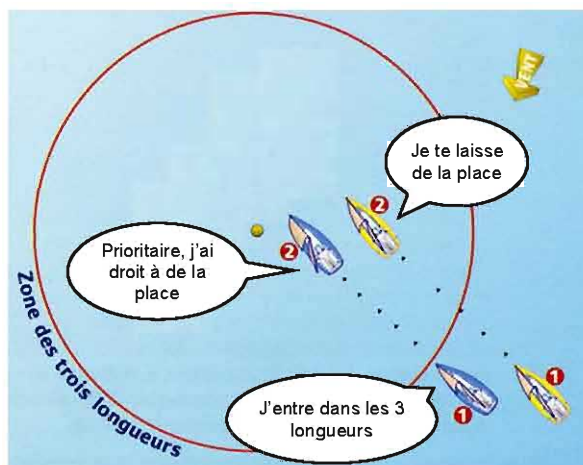
L'engagement le plus simple est celui qui se produit lorsqu'un bateau en rattrape un autre.



En 1 Jaune et Bleu sont en **route libre**. **Jaune devant bleu est prioritaire**. En 2 Jaune et Bleu sont **engagés**. **Bleu sous le vent est prioritaire**.

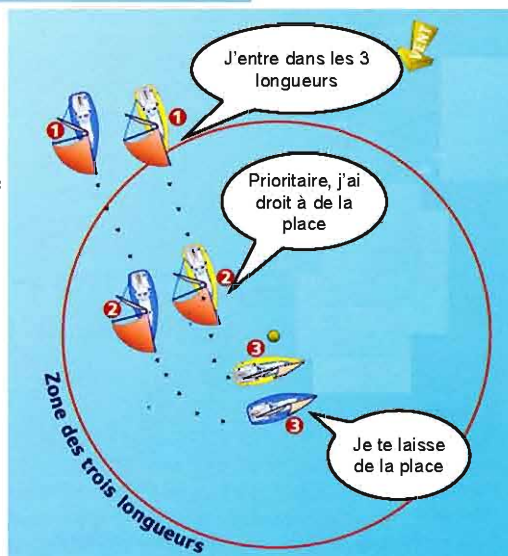
Grands principes

3 longueurs késako?: ce sont les 3 longueurs du bateau (optimist par exemple) qui entre en premier dans la zone autour de la bouée.



Bleu entre le premier dans les 3 longueurs. Jaune est engagé à l'extérieur. Bleu est prioritaire. Il a droit à une place suffisante pour suivre sa route normale, cad faire le tour de la bouée et se diriger vers la marque suivante. Il aura franchi la marque quand son tableau arrière aura passé la marque.

Même situation pour Jaune mais au vent arrière cette fois.

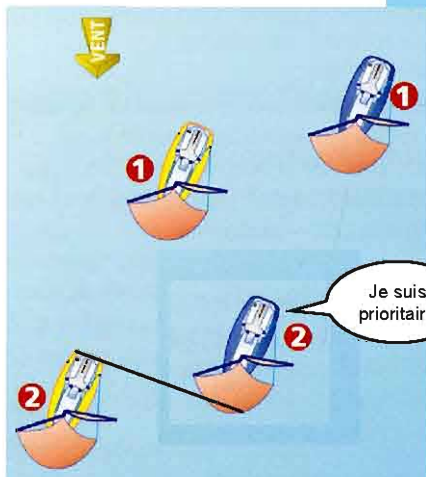
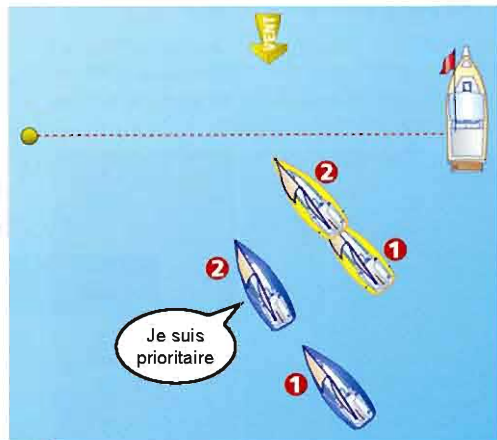


Je gagne la priorité/Je perds la priorité

Lorsque je deviens prioritaire je dois laisser **au début**, cad quelques secondes, la place à l'autre bateau de se maintenir à l'écart. Je ne dois donc pas le serrer (tout au moins au début).

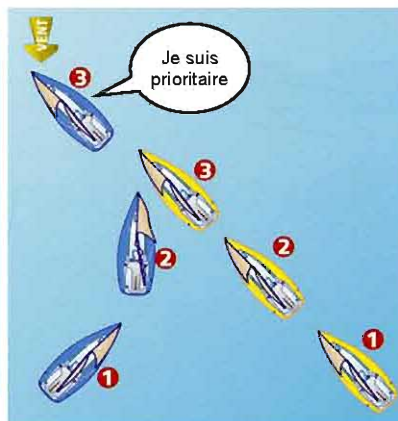
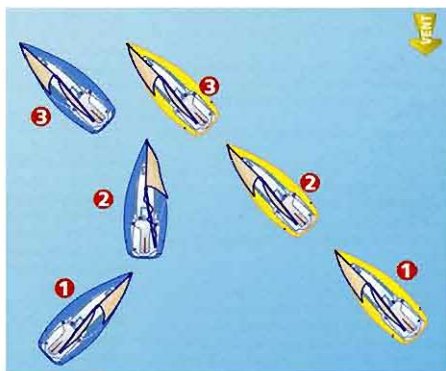
A l'inverse si je perds la priorité **je dois m'écarter** rapidement et suffisamment pour que le bateau prioritaire puisse manœuvrer librement.

En 2 Bleu est prioritaire en venant de derrière. Il ne doit pas serrer jaune.



Si j'acquies cette priorité en venant de derrière à moins de 2 longueurs en latéral je dois suivre ma route normale. Pas question de lofer ensuite Jaune.

Je gagne la priorité/Je perds la priorité



Sur ces situations très proches Bleu acquiert sa priorité (en 3) en virant sous ou devant Jaune. Il n'a pas d'obligation pour sa route normale .

En 3 Jaune est prioritaire car tribord amure - voile gonflées ou non!!!

Pour respecter ce cas il ne faut pas que Bleu soit obligé d'abattre avant que Jaune n'est terminé son virement.

Pour le fairplay Jaune peut prévenir de l'imminence de son virement.



Le départ

Au départ tout n'est pas autorisé.

Le bateau Rouge ne peut en aucun cas s'engager entre Jaune et le Comité. Il partira en 2ème rideau. Tant pis pour lui, vouloir à tout prix partir au Comité est très risqué.



Il peut y avoir de la place au comité

Tout dépend de l'engagement.

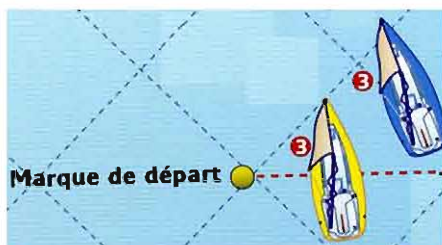
- **Si Bleu a acquis sa priorité en venant de derrière**, une fois le départ donné, devant suivre sa route normale, il doit abattre. Il libère de la place pour Jaune qui peut passer **s'il a assez de place, puisqu'il ne peut pas réclamer d'eau.**

- Par contre **si Bleu a acquis sa priorité en virant sous Jaune**, il a le droit de sortir Jaune en lofant au plus près du vent pour abattre au dernier moment.

Le départ

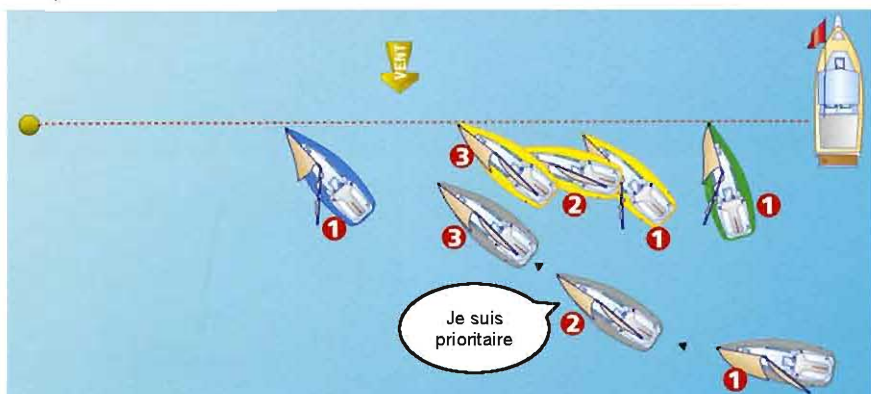
Il peut aussi y en avoir à la bouée

Jaune est obligé de passer la bouée en bord breton. Il a le droit. Seul, dans la même situation il aurait agi de la même façon: **c'est sa route normale.** Bleu doit s'écarter. Jaune abattra naturellement dès qu'il aura passé l'obstacle.



L'engagement (Aie! Aie! Aie!)

Ici, la situation est différente de celle de la page 4. En 2 **Gris est engagé par l'abattée de Jaune qui lui donne ainsi la priorité.** Le transfert de priorité est immédiat. Gris n'a pas à laisser de place. Par contre s'il lofe, il modifie sa route et doit donc laisser la place, au début, à Jaune.



Le prés

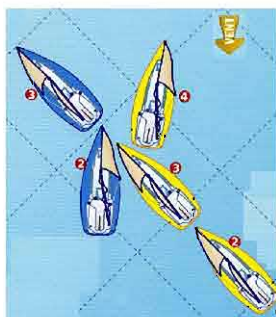
Croiser devant: attention!

Croiser bâbord trop près devant un bateau tribord est risqué. En cas de doute il vaut mieux passer derrière ou virer. On peut aussi demander avant au bateau tribord. En cas d'accord pas de problème.

Par contre **Jaune n'a pas le droit de lofer pour aller « chercher » Bleu**. En effet si Jaune lofe, il change alors de direction et doit laisser la place à Bleu de se maintenir à l'écart.



Tribord amure « roi des mers »: que nenni!



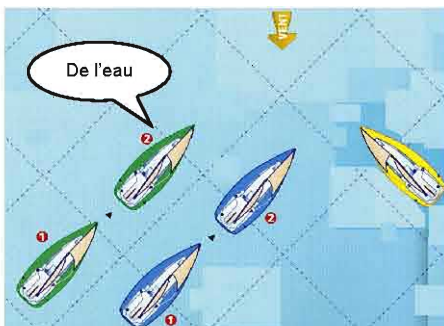
Bleu bâbord amure vire devant Jaune tribord amure et donc prioritaire. **Si bleu a terminé son virement sans gêner Jaune alors Bleu devient prioritaire** (en route libre devant). Jaune doit agir pour éviter Bleu.

Si Bleu risque d'être trop juste et de se mettre à la faute en gênant Jaune avant d'avoir terminé son virement il doit virer plus tôt pour se placer dessous Jaune. Il devient aussi prioritaire (sous le vent).

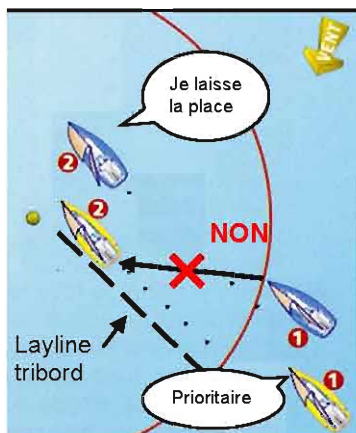
Eviter un bateau tribord amure

Cette situation peut se produire loin de la bouée mais est surtout fréquente à l'approche de la layline tribord.

Si Bleu passe derrière Jaune et que Vert voulant aussi passer derrière Jaune lui demande de l'eau. **Bleu doit lui laisser la place.**



Bouée au vent



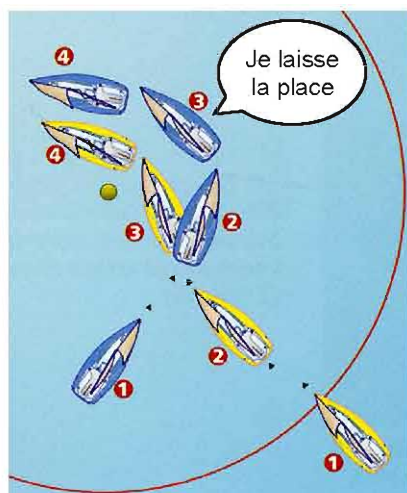
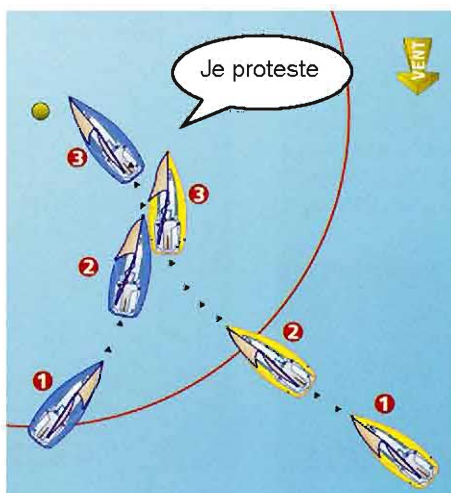
Les 3 longueurs

A l'entrée de Bleu dans les 3 longueurs, Jaune, engagé à l'intérieur, est prioritaire. Bleu n'a pas le droit de prendre l'intérieur. Il doit laisser la place.

De même si Jaune n'était pas engagé mais arrivait par l'arrière plus vite que Bleu, il n'aurait pas le droit de prendre l'intérieur. Il devrait alors faire le tour.

J'arrive bâbord dans les 3 longueurs: soyons fou!

Si Bleu vire dans les 3 longueurs le mieux est de laisser la place à Jaune à l'intérieur. Qu'il vire dessous puis lofe ou bien devant et le gêne il ne doit pas faire naviguer Bleu au-delà du plus près.



Bouée au vent

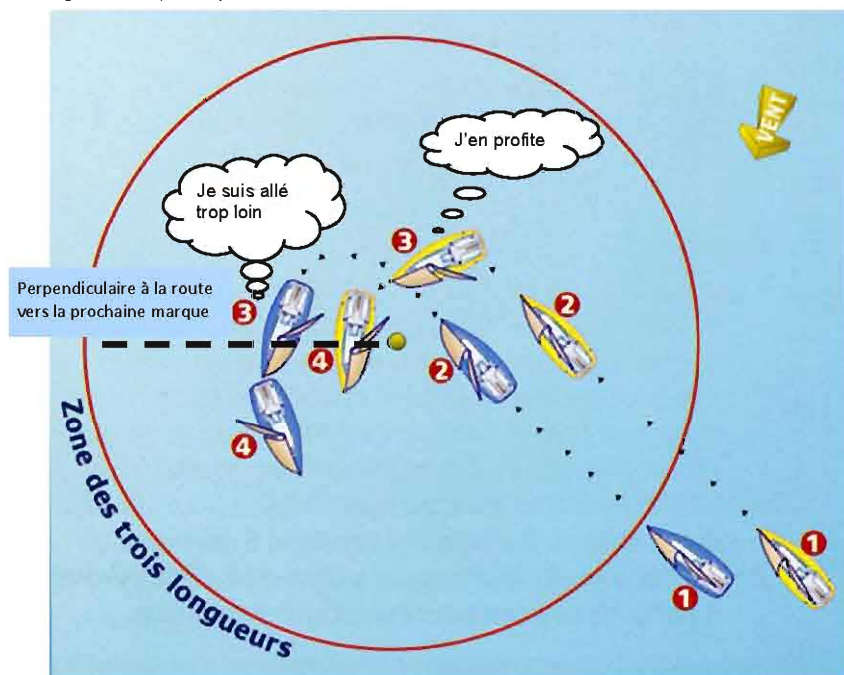
Passer la marque — Faire l'intérieur à la bouée

La marque est passée lorsque le tableau arrière a passé la perpendiculaire à la marque.

En 3 Bleu est allé trop loin. Il n'a pas suivi sa route normale qui était d'enrouler la bouée.

Jaune peut donc s'engager à l'intérieur.

En 4 Bleu risque d'avoir empanné trop tôt car il n'est plus prioritaire sur jaune ayant passé la bouée

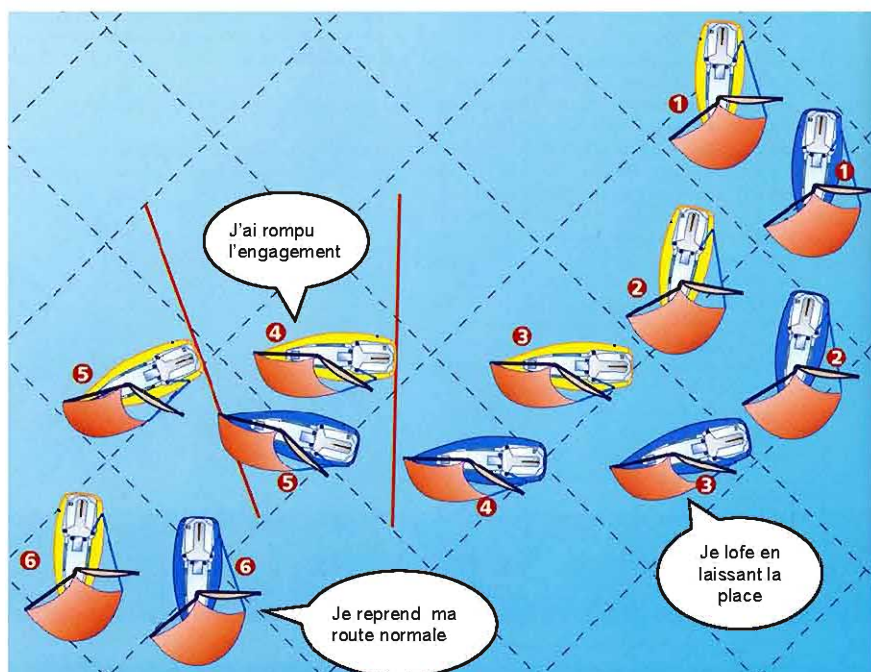


Largue et vent arrière

Répondre à une attaque au vent

Si Jaune porte son attaque au vent, Bleu peut se défendre par un lof tout en laissant la place à Jaune de se maintenir à l'écart. Bleu peut aller ainsi jusqu'e bout au vent.

Si Jaune arrive à rompre l'engagement, les 2 bateaux devront reprendre leur route normale.

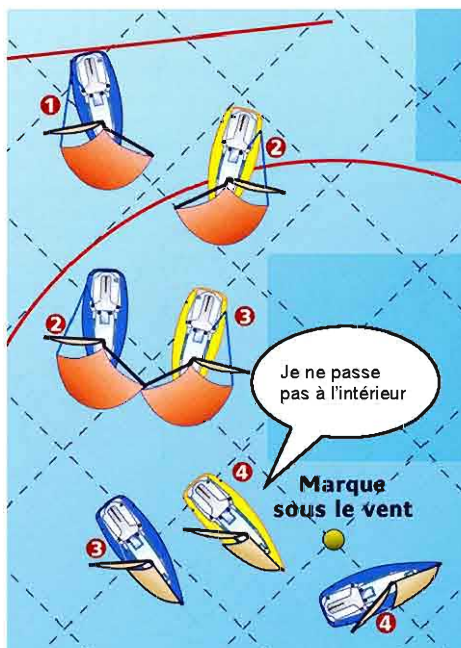
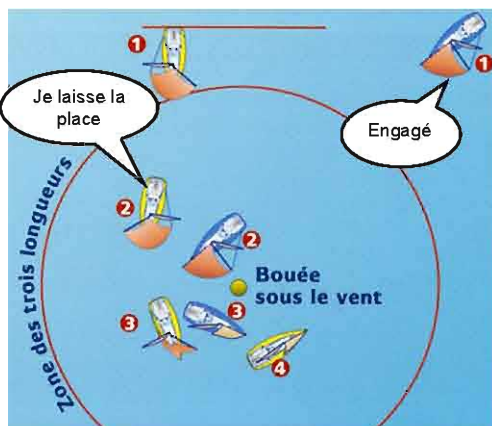


Bouée sous le vent

L'engagement

Attention, au vent arrière, l'engagement peut venir de loin. Bleu est rapide et engagé quand Jaune aborde les 3 longueurs. Il a droit à de la place.

Bleu tribord amure est prioritaire et à l'intérieur a droit à suffisamment de place pour passer la marque de façon optimum.



L'engagement bis

Bleu entre dans les 3 longueurs en route libre. Jaune n'est pas (plus) engagé. Bleu peut enrouler la marque de telle façon qu'il ressorte le plus haut possible et avec de la vitesse **Il peut donc s'écarter légèrement de la bouée sans que Jaune ne s'engage à l'intérieur.**

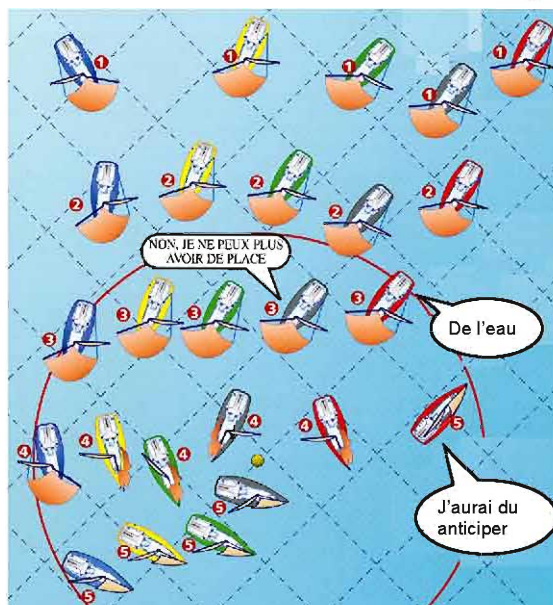
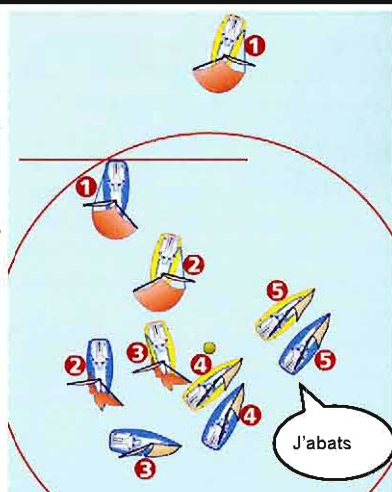
Jaune n'a donc pas droit à de la place. Il peut soit ralentir soit passer à l'extérieur.

Bouée sous le vent

L'engagement TER

Si toutefois Bleu va trop loin et quitte sa route normale (problème d'affalage de spi par exemple), il perd le droit à fermer la porte.

Jaune peut alors s'engager dès lors que Bleu a laissé de la place avec certitude et en sachant que le doute profitera toujours à Bleu



L'engage... DER

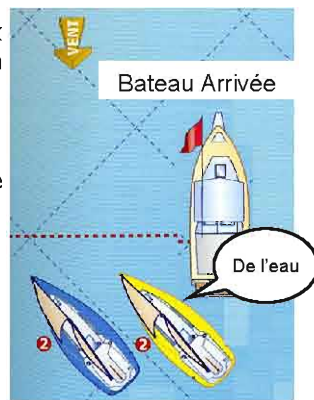
Un bateau engagé depuis longtemps à l'intérieur d'un groupe de bateaux et qui n'a pas pu obtenir un décalage suffisant, doit anticipé le fait qu'il ne pourra avoir de l'eau à la marque. De même s'il vient se caler à l'intérieur trop tardivement pour que les autres bateaux aient la possibilité de réagir.

Il lui faudra ralentir et passer à l'extérieur ou après le groupe.

L'arrivée

Les règles de croisement des bateaux s'appliquent à l'arrivée. La bouée étant un obstacle, celles concernant les obstacles aussi.

Bleu à l'extérieur doit donner la place à Jaune pour passer le bateau arrivée.

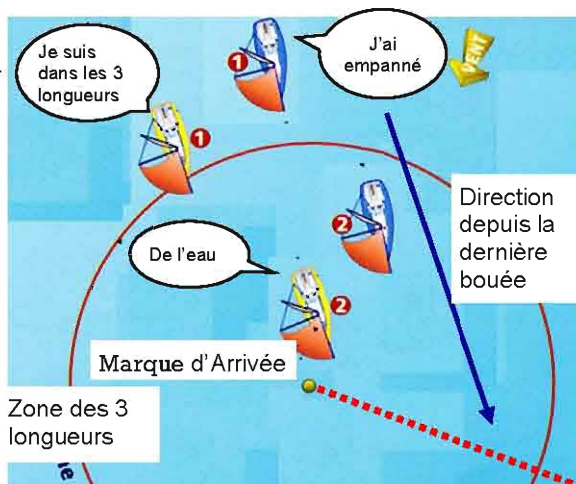


Bleu doit laisser à Jaune la place de parer la marque.

Si ni Jaune ni Bleu ne pare la marque, Jaune peut demander de l'eau à Bleu qui doit virer.

Bleu arrive tribord amure à l'extérieur alors que Jaune aborde de la zone des 3 longueurs. Bleu doit empanner et ne doit pas gêner Jaune pour passer la bouée.

La ligne se passe dans la direction de la route normale depuis la dernière bouée.



La (fameuse) règle 42

Définitions

Pomper: agitation répétée de toute voile, soit en bordant et choquant soit par mouvement du corps vertical ou perpendiculaire à l'axe du bateau. **Le virement bascule est autorisé sous réserve de ne pas aller plus vite à la fin du virement qu'en entrée (?)**.

Balancer: roulis répété du bateau provoqué par le mouvement du corps, le réglage des voiles ou de la dérive ou l'action sur la barre.

Saccader: mouvement soudain du corps en avant et arrêté brutalement

Godiller: mouvement répété de la barre qui propulse le bateau ou l'empêche de reculer.

TABLEAU RECAPITULATIF		Pomper Pomping	Balancer Rocking	Saccader Ooching	Godiller Godilling	Multiplier Virements ou em- pannages
Petit temps	Règles 42.1 et 42.2	NON	NON	NON	NON	NON
Excep- tions	Règle 42.3	1 fois par vague pour initier un planing	Virement et em- pannage bascule autorisé		Si face au vent pour se remettre au prés	
Interpré- tations		1 fois pas 2	Mat pas au-delà de la vertical			
Vent médium à fort	Départ	NON	NON	NON	NON	NON
	Prés	INTERDIT (sauf sous conditions dans certaines classes)				
	Portant	OUI	OUI	OUI	Inutile	Inutile

LIGUE D'AUVERGNE DE VOILE

Maison des Associations

11—13 Rue des Saulées

63400 CHAMALIERES

Téléphone : 04 73 36 71 08

Télécopie : 04 73 36 71 08

Messagerie : ligueauvergnevoile@wanadoo.fr

Site: <http://ligue.auvergne.voile.free.fr/>

