

Prépare-toi à régater !

Pas de contact.

On a toujours envie de comparer les performances de son bateau avec celles des bateaux que l'on croise. Le jeu de la course est inné mais le virus de la régates te guette. C'est au club que tu seras intoxiqué à ce jeu, qui, comme les autres, a des règles qu'il est nécessaire de connaître et d'appliquer. Dès avant le départ il va falloir croiser et te faufiler entre tous les autres concurrents, avec le risque de les rencontrer. Comme pour le Code de la route, les règles ont pour objet d'éviter le contact entre bateaux. La voile **n'est pas un sport de contact**, c'est l'obligation première. En rivière et par petit temps un contact entre dériveurs n'est pas dangereux, mais en mer le moindre contact entre bateaux de plusieurs tonnes provoque de la casse et peut avoir des conséquences catastrophiques. Pour éviter le contact les règles constituent un système basé sur la priorité d'un bateau sur l'autre, lequel doit agir pour se maintenir à l'écart (to keep clear).

Appliquer les règles.

L'autre obligation importante concerne l'application des règles de course. De même qu'on ne peut mettre un gendarme derrière chaque automobile, on ne peut placer un arbitre derrière chaque bateau. Il en résulte qu'il n'y a pas d'arbitre sur le plan d'eau. Tu dois savoir que, quand tu fais une faute, il faut la reconnaître et effectuer un gage qui consiste à faire un tour (un virement et un empannage, à l'écart des autres). En fait, le concurrent lésé ou ayant vu la faute ne manque pas, et se doit, de te le faire remarquer (il n'y a plus de copains sur l'eau, on fait du sport !). C'est sur l'eau et entre concurrents que doivent se régler les infractions, en gentlemen. Mais le démon de la régates pousse à prendre des risques, croire qu'on peut agir comme si on était seul, compliquer une manœuvre en croyant qu'on a le temps de la faire etc. Tu peux croire de bonne foi avoir raison et il y a litige. À l'entraînement tu remarqueras que le bateau de sécurité te signale une faute et te demande de faire ton « 360 » (façon de dire rapidement de faire un tour de 360°). Mais en régates la sécurité sera muette, les concurrents devant faire l'auto-arbitrage ou régler leurs affaires en famille.

Règlement des litiges.

Quand chacun pense avoir raison le litige est réglé à la récré (après les manches de la régates, à terre) par le Jury d'arbitres. Au moment de l'infraction constatée l'un ou les deux bateaux doivent héler fortement et immédiatement « Protest ! » (terme consacré) ou « Réclamation ! ». Une réclamation écrite, ou deux, doit être déposée auprès du Jury. Elle doit comporter les éléments qui permettent de la valider, en particulier la règle présumée non respectée ou la demande de réparation (exemption de pénalité) si on considère que la faute commise était inévitable. En régates de club cette procédure, qui prend du temps, est rarement utilisée ; dans le temps on incitait pourtant les coureurs à réclamer, l'explication devant le « tapis vert » faisait partie du folklore ! C'est pourtant auprès des arbitres qu'on apprend le mieux à interpréter les règles. En régates de club on pourra analyser le cas à plusieurs lors d'un debriefing devant un verre et un tableau.

La décision d'un Comité de Course peut être rejugée en appel par un jury de la Fédération Française de Voile (FFV), qui peut confirmer ou infirmer la décision. Un jury international a collationné des appels qui font l'objet d'un document fort utile, même au débutant, les « Calls », qui expose des « cas » faisant juridiction, les situations étant expliquées avec un schéma.

Tu y verras les actions qu'il ne faut pas faire, et comment leur analyse fine peut être exemplaire. Tu passeras par des impressions mélangées, allant du « je n'y arriverai jamais » au « bien sûr, c'est d'une logique évidente ! »

Fonctionnement des règles de course.

Les Règles sont exposées dans un livre : les RCV (Règles de Course à la Voile) 2017-2020. Tu vas inévitablement considérer qu'il est impossible de digérer un tel amas de règles numérotées qui sont rédigées sans aucun croquis. Effectivement il est bien difficile de s'en tirer sans explication. Pour le coureur il faut connaître les définitions et les 12 règles du Chapitre 2. Il existe un ordre d'importance des règles :

1- Les 4 règles de priorité de la Section A : R10, R11, R12, R13. Elles **obligent** le voilier non prioritaire à agir pour se maintenir à l'écart. De son côté le voilier prioritaire doit assurer « la veille » en particulier pour pouvoir remarquer rapidement que l'autre voilier ne semble pas respecter son obligation et que la situation va devenir compliquée. En double c'est le focquier qui a une meilleure vue et avisera le barreur. En pratique on réveille l'autre bateau en tapant sur les caissons ou en hélant, pour éviter d'employer un terme plus adéquat. Si le débutant sait appliquer ces règles il ne passera pas pour un éléphant, mais il ne gagnera jamais de bonnes places, son obligation lui faisant perdre du temps et de l'espace à chaque rencontre. Il saisit vite qu'il faut aller au charbon et réfléchir avant d'agir.

2- Les 4 règles de la Section B qui définissent des **limites** d'application des 4 règles précédentes : R14, R15, R16, R17.

Elles s'appliquent au bateau prioritaire ou à celui qui vient de gagner la priorité.

En voiture, si un hurluberlu te coupe la route en venant de la gauche, tu freines et évites l'accident. C'est pareil en bateau à part qu'on n'a pas les mêmes freins ; raison de plus de voir venir le coup à temps.

3- Les 3 règles de la Section C qui définissent comment passer une **marque** de parcours R18, passer un **obstacle** R19, et comment virer de bord à un **obstacle** R20.

La règle 18 est la plus compliquée de toutes. Elle est difficile à rédiger et a subi plusieurs modifications. Au sujet de ces modifications il faut dire que les RCV sont valables pour une Olympiade et sont modifiées en fonction des besoins. Actuellement les RCV 2017-2020 sont applicables. On espère que les 2021-2024 seront disponibles avant les Jeux de Tokyo de 2021 !

À ces 11 règles s'en ajoutent quelques autres concernant l'exonération pour une faute inévitable, conséquence des actions d'un autre bateau R21, correction d'un faux départ et exécution d'une pénalité R22, l'interdiction de toucher une marque R31, l'obligation de porter un gilet de sauvetage R40, de ne pas recevoir d'aide extérieure en cas de dessalage, ou autre cas tel que se mettre dans les branches d'un arbre de la rive R41, obligation de n'utiliser seulement que le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse R42.

Cette R42 est la plus difficile à faire respecter entre coureurs. Elle décrit 5 actions interdites qui sont des mouvements du corps et/ou de la barre pour agir soit sur le bateau soit sur la ou les voiles de façon à créer un « vent synthétique » qui favorise ou maintient la progression. En rivière, par vent faible, le respect de la R42 est absolu. C'est pourtant là que l'on voit des coureurs, souvent les mêmes, s'évertuer à gigoter en tous sens de façon répétée. Rares sont ceux qui en tirent avantage, la voile se dégonflant, pour autant qu'elle ait été gonflée. Certains se sont fait exclure de régates de club pour cette raison ! À plus haut niveau la présence d'arbitres sur l'eau est nécessaire. Selon les classes de bateaux et au-delà d'une certaine force de vent (en général 10 nœuds) des exceptions sont possibles. L'application des exceptions ou leur suppression sont indiquées par l'utilisation de pavillons (Annexe P5 des RCV).

Le parcours de régates

Comme pour tout parcours de course il existe une ligne de départ et une ligne d'arrivée. La forme et la longueur du parcours dépendent du plan d'eau, du type de bateau et du niveau de la régates. Des objets flottants, les **marques**, en général des bouées, délimitent le parcours. Pour une course sur plan d'eau dégagé, lac ou mer, les lignes de départ et d'arrivée sont définies par l'alignement de deux marques, l'une d'elles étant le bateau du Comité de course, l'autre étant une bouée.

Différents types de parcours, et leurs diverses variantes, sont illustrés à l'Annexe L des RCV : type « banane » avec une bouée dite « au vent » et une dite « sous le vent », type trapèze, type triangle. La ligne de départ est placée perpendiculairement au vent de sorte que les bateaux prennent le départ au près, ce qui permet avant le départ de placer les bateaux bout au vent, lancés à faible vitesse et passant la ligne au TOP départ, ce qui serait impossible par vent de travers ou vent arrière. La longueur de la ligne de départ dépend du nombre de bateaux et de leur longueur : $(n \times l) + 10\%$. La longueur de la ligne d'arrivée est beaucoup plus courte, les arrivées se faisant généralement par bateaux séparés ou petits paquets.

En rivière, en particulier au CYVIA, la ligne de départ est en travers de la rivière et a donc toujours la même longueur. Une marque à laisser à bâbord est placée en amont de la ligne, une autre marque tribord est placée en aval de la ligne. Suivant la direction du vent les bateaux partent au près, soit vers l'amont soit vers l'aval. La ligne d'arrivée est la même que celle de départ.

La direction du vent est rarement perpendiculaire à la ligne ce qui complique considérablement le placement avant le TOP départ car il n'est pas possible de rester arrêté face à la ligne, sans compter avec le courant qui porte sur la ligne ou en écarte. Même avec des coureurs entraînés on assiste à une procession à la queue leu leu le long de la ligne des bateaux sur le bord tribord, qui virent ou empannent à la rive, puis retraversent en bâbord, revirant en tribord à la rive et ainsi de suite. Plus le nombre de bateaux est important plus le départ est un casse-tête, avec des équipages qui se croient déjà partis et traversent à toute vitesse au risque de contacts. Partir en tête relève de l'exploit, et pourtant, avec l'expérience, au chrono, et une bonne entente entre équipiers, on y parvient ! Chacun a sa tactique et cela alimente les conversations.

Partir prudemment en « deuxième rideau » annule la possibilité de bien se classer, les voiliers en premier rideau formant un mur qui supprime le « vent clair ». De plus on manque de contact avec les autres et on n'apprend rien.

Déroulement de la régata

Les jours de régata sont indiqués au calendrier. Pour informer les autres clubs un Avis de Course de format standard est diffusé sur internet. L'Autorité qui conduit la régata est le Comité de Course (CdC). Avant la course il affiche les Instructions de Course type (IdC) (Voir à la fin de ce document) et le plan du parcours. Il ouvre les inscriptions, qui consistent à remplir une fiche d'admission, comportant la classe (type) de ton bateau et son n° de voile, ton nom et n° de licence, ceux de l'équipier pour les équipages doubles, la signature des équipiers qui les engage au respect de la R4 des Règles fondamentales qui dit que « La décision de courir ou de rester en course relève de la responsabilité de l'équipage ». Ce n'est pas à un CdC de refuser une inscription. Au club on évitera de lancer un équipage dans une régata au-dessus de son niveau technique. Cette décision sera prise par le Responsable Technique de Base (RTB) en accord avec le responsable de Flotte (simples ou doubles). On remet aux coureurs l'annexe aux Instructions de course type, spécifique au club, qui décrit le parcours et précise les conditions de sécurité (voir à la fin de ce document). Les inscriptions terminées le CdC les enregistre sur le logiciel Freg qui permet d'éditer le résultat en fin de régata.

Le CdC , en accord avec la sécurité, établit le parcours après avoir mesuré la direction du vent, il prend alors position afin de diriger la course, en général à bord du bateau qui sera la marque de départ à droite de la ligne, au CYVIA sur le toit du club. Il a à sa disposition un mât de pavillonnerie muni de plusieurs drisses permettant d'envoyer les pavillons utilisés pour la procédure de départ. Il dispose d'un chronomètre et d'une trompe ou autre instrument permettant d'envoyer le signal sonore accompagnant l'envoi d'un pavillon.

La procédure de départ est décrite dans les RCV au Chapitre 3, R26. Elle consiste à avertir les coureurs en des temps échelonnés avant le TOP départ. Ces temps sont :

- **5** minutes avant le départ : envoi du pavillon de série, un signal sonore,
- **4** minutes avant le départ : envoi du pavillon P (partance, rectangle blanc sur fond bleu), un signal sonore,
- **1** minute avant le départ : amenée du pavillon P, un signal sonore long,
- **TOP départ** : amenée du pavillon de série, un signal sonore.

Les temps sont comptés à partir du signal visuel qui prévaut sur le signal sonore. Une panne de signal sonore n'interrompt pas la procédure. Tu dois posséder un chrono (en double le focquier est le mieux placé pour regarder le chrono), qui sera démarré souvent aux 4 minutes, les cinq minutes servant de signal d'attention.

Des faux départs sont souvent observés ; on les traite de la façon suivante :

- Si le CdC peut identifier le ou les faux partants, il envoie le pavillon de rappel individuel X, **obligatoirement accompagné d'un signal sonore**. Le ou les bateaux doivent revenir passer la ligne, sans gêner les autres. Un bateau qui ne revient pas continue la manche comme si de rien n'était mais sera classé comme « non fini ».

S'il n'y a pas eu de signal sonore il peut continuer et « finir » la manche.

- Si le CdC ne peut pas identifier les faux partants, il envoie le pavillon de rappel général (Premier substitut).

Tous les bateaux doivent revenir et une nouvelle procédure est lancée.

À la fin de la manche les concurrents sont classés selon le système de points précisé à l'Annexe A, A-4 et à l'article 17 des IdC type.

On attribue des points selon l'ordre d'arrivée :

Premier 1 Point

Deuxième 2 Points
Troisième 3 Points
4è,5è,6è, 4, 5, 6, Points, etc.

Les autres voiliers : faux départ, n'ayant pas fini, disqualifiés, etc. reçoivent le nombre de points égal au nombre d'inscrits plus un. On fait la somme des points obtenus à chaque manche par chaque concurrent en éliminant sa plus mauvaise manche. Le concurrent totalisant le moins de points est le gagnant de la régates.

Les régates inter-séries dites en temps compensés.

Lorsque les bateaux ayant l'intention de courir sont de types (séries) différents, il est possible de les faire courir.

Le temps de chaque concurrent est mesuré au chronomètre .Ce temps est multiplié par un nombre relevé sur une Table dite des Ratings, établie par la FFV ; le résultat est le « temps compensé » du concurrent. On classe alors les concurrents d'après leur temps compensés. Ce système handicape les voiliers les plus rapides et il est réputé donner l'égalité des chances à des voiliers de performances inégales.

Exemple de calcul de temps compensé. Le Laser Standard (LAS) a un coefficient de 0,9091. Pour un temps réel de 22mn32s, soit 22,533 mn en système décimal, son temps compensé sera $0,9091 \times 22,533 = 20,485$ mn soit 20mn 29,6 s, arrondi à 20mn 30s.

Les temps réels sont enregistrés dans le logiciel Freg déjà cité qui classe les concurrents d'après leurs temps compensés dans la manche puis donne le résultat de la régates, en quelques secondes après la saisie ! Ce résultat peut être envoyé à la FFV.

Voici quelques autres coefficients :

Laser Radial (LAR)	0,885
470	1,0309
Fireball (FIR)/ Ponant- (PON)	1,0417

La Voile, sport Olympique.

Dès les premiers Jeux de 1896 la voile est présente. Ce sport s'appelle le Yachting. Ce mot, imprononçable et souvent incompréhensible pour les non anglophones et synonyme de sport de riches, sera changé pour le mot Voile en 2000 aux Jeux de Sydney. C'est la première fois qu'un sport olympique change de nom.

Aux Jeux de 1928, Virginie Hériot, la « Madame de la Mer », sera Médaille d'or sur le 8M Jauge Internationale Aile VI. En fait le bateau mesure 14m. La jauge internationale comprenait des bateaux du 6M JI au 12M JI.

Virginie résidait en dehors des compétitions sur son yacht de 45m, l'Ailée. Elle était héritière des propriétaires des magasins du Louvre !

Progressivement les bateaux utilisés seront plus petits, bien moins onéreux et conduits par des équipages réduits, Double ou Solitaire. Beaucoup plus de pays purent ainsi participer aux Jeux. Le bateau en équipage mixte Star apparaît en 1932, le Finn en 1952, le 470 en 1978, le Laser en 1996 (il existait depuis 1970 mais l'association de classe ne voulait pas le voir passer à l'olympisme ; au CYVIA les premiers Lasers apparurent en 1973, leur n° de voile dépassait déjà les 40000 et dépasse maintenant les 215000), le Laser radial (fem.) en 2008, le catamaran (mixte) Nacra en 2016.

Des grandes rencontres, dont le caractère commercial est loin d'être absent, ont lieu pour comparer et tenter de changer les bateaux pour des bateaux plus récents, comme par exemple

le Tornado, premier catamaran, remplacé par le Nacra, lequel a évolué, le Nacra 17 étant muni de foils.

Pour les jeux de Tokyo, les classes retenues sont :

- Planche à voile RS :X h et f
- Laser h
- Laser radial f
- Finn h
- 470 h
- 470 f
- Skiff 49-er h
- Skiff 49-er f
- Nacra 17 mixte

Verra-t-on aux Jeux de Paris le kite-board, très pratiqué, remplacer la planche ? (En France le kite dépend de la FF de Vol Libre, le kite étant une aile ; problème ?). Reverra-t-on une épreuve en match-race (duel à deux bateaux), présente à Londres, puis disparue ? Verra-t-on une épreuve en mer sur bateau genre Figaro à foils ?

Les Jeux sont organisés par le Comité International Olympique (CIO) qui siège à Lausanne. En France le CNOSF (Comité National Olympique et Sportif de France) représente le CIO auprès du Ministère des Sports.

La Fédération mondiale de voile, **World Sailing**, (ex ISAF) est l'organisme international qui régit le sport de la voile. Elle est basée à Southampton. Elle est reconnue par le CIO comme étant l'autorité dirigeant la voile mondiale en particulier les JO, l'handisport et la voile radiocommandée (VRC). Elle met au point les règlements et les systèmes de jauge. Elle choisit les classes de bateaux pour les JO.

En France l'action du CNOSF s'exerce dans 107 Fédérations sportives nationales. La Fédération Française de Voile (FFV) est relayée par les Comités régionaux (les Ligues, telle que celle d'Île-de-France), départementaux (CDV) et territoriaux.

La FFV a pris ce nom après que le mot « Yachting » ait disparu. Elle s'appelait auparavant la Fédération Française de Yachting à Voile. Son action concerne les affiliations des clubs, l'application des Règles de Course Internationales et leur traduction (RCV) pour les pays francophones, la délivrance des licences et l'assurance, la formation et la nomination de moniteurs, entraîneurs et arbitres nationaux et internationaux. Elle organise les Championnats de France, la semaine Olympique, valide les courses inscrites au calendrier officiel FFV. Elle attribue des labels tels que Ecole Française de Voile, Sport Loisir.

L'école Nationale de Voile et des Sports Nautiques (ENVSN) de Beg Rohu dépend du Ministère des Sports.

Le CYVIA, qui a conservé le mot de Yachting, est notre club de l'Isle-Adam, affilié à la FFV. Il a pris la suite, en 1961, du Touring Club de France, qui faisait de la formation style yachting de Grand papa (son école de mer ne faisait que de la croisière), en regardant de haut ces anormaux qui aspiraient à s'adonner à la compétition, risquant la casse, alors que «Trop fort n'a jamais manqué », vieil adage de la marine.

La voile sur Internet et dans les livres.

Sites sur internet :

www.ffyb.be. Les Règles de course à la voile RCV

reglesdecoursealavoile.wordpress.com -Sylvie Harlé : Qui suis-je ? Le texte est bien écrit.

FFVoile.com/Arbitrage/jury d'appel FFVoile.com/aller sur FFVOILE.fr/ Plan du site (tout en bas de page) / Ratings / dériveurs / coefficients pour les régates interséries.

www.sailing.org /docs and rules. Le site de World Sailing. Les RCV sont les Racing Rules of Sailing, RRS

game.finck.net. Quiz avec des explications détaillées. Il vaut mieux déjà connaître les règles, mais on apprend tout de même. On voit les bateaux en mouvement, quel progrès ! Est établi avec les RCV 2013-2016 mais les modifications sont mineures.

srinnoirmoutier.org /régates / réviser les RCV (intéressant bien qu'il s'agisse des RCV 2013-2016).

Cylvia.com / Téléchargements / Cours de voile. Les règles c'est bien, mais appliquer les fondamentaux pour tirer le maximum du bateau c'est nécessaire.

Cvm03.free.fr petit livret pdf
happysailracers.files.wordpress.com résumé

Livres :

Les clés des règles de course 2017-2020 - Marc Bouët - Edts. Voiles et Voiliers

Les clés de la tactique Régate et stratégie - Marc Bouët - Edts. Voiles et Voiliers

Vidéos.

London 2012 sailing YouTube. Sur plusieurs pages ! L'épreuve féminine de Match-racing, équipage à 3, s'est disputée sur quillard Elliott 6m, de plus de 600 kg, ce qui pose le problème, et le prix, du transport par conteneur. Ceci explique sans doute pourquoi le match-racing, pourtant très pratiqué, a disparu des JO. Dans cette discipline chaque bateau est suivi par un bateau où opèrent deux juges (appelés umpires).

Voir ci-après les Instructions de course type dériveurs et leur annexe, spécifique au CYVIA.

INSTRUCTIONS DE COURSE (IC) TYPE

VOILE LEGERE 2017-2020

(version avec **annexe**)

Nom de la compétition : précisé en **annexe**

Dates complètes : précisées en **annexe**

Lieu : précisé en **annexe**

Autorité Organisatrice (AO) : précisée en **annexe**

Grade : précisé en **annexe**

La mention [DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- 1.2 les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers, précisées en **annexe** PRESCRIPTIONS FEDERALES, (*supprimer 1.2 en l'absence de concurrents étrangers attendus*)
- 1.3 les règlements fédéraux.
- 1.4 En cas de traduction de ces IC, le texte français prévaudra (*supprimer 1.4 en l'absence de concurrents étrangers attendus*).

2. AVIS AUX CONCURRENTS

- 2.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est précisé en **annexe**.
- 2.2 Les avis seront également mis en ligne à l'adresse précisée en **annexe** (*supprimer 2.2 si non utilisé*).

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux IC sera affichée au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons dont l'emplacement est précisé en **annexe**.
- 4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affalé de l'Aperçu, sauf délai différent précisé en **annexe** (ceci modifie Signaux de course).

5. PROGRAMME DES COURSES

- 5.1 Les courses sont prévues selon le programme précisé en **annexe**.
- 5.2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est précisée en **annexe**.

- 5.3 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.
- 5.4 Le dernier jour de course programmé, aucun signal d'avertissement ne sera fait après l'heure précisée en **annexe**.
- 6. PAVILLONS DE CLASSE**
Les pavillons de classe sont précisés en **annexe**.
- 7. ZONES DE COURSE**
L'emplacement des zones de course est défini en **Annexe ZONES DE COURSE**.
- 8. LES PARCOURS**
- 8.1 Les parcours sont décrits en **annexe PARCOURS** en incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée ainsi que la longueur indicative des parcours.
- 8.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer, et si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours. Les signaux définissant le parcours à effectuer sont précisés en **annexe**.
- 8.3 Parcours longue distance :
Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon D, si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).
- 9. MARQUES**
- 9.1 Les marques de départ, de parcours et de dégagement, de changement de parcours et d'arrivée sont définies en **annexe**.
- 9.2 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.
- 10. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES**
Les zones considérées comme des obstacles sont précisées en **Annexe ZONES DE COURSE**.
- 11. LE DEPART**
- 11.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ, à l'extrémité bâbord. Si l'alignement différent, le préciser en **annexe**.
- 11.2 Bateaux en attente : les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ pendant la procédure de départ des autres bateaux. *[DP]*
- 11.3 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5). Si délai différent, le préciser en **annexe**.
- 12. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS**
- 12.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.
- 12.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis (ceci modifie la RCV 28).
- 13. L'ARRIVEE**
La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange et le côté parcours de la marque d'arrivée. Si l'alignement différent, le préciser en **annexe**.
- 14. SYSTEME DE PENALITE**
- 14.1 Pour les classes précisées en **annexe**, la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

- 14.2 L'annexe P s'applique, modifiée comme suit :
- 14.2.1 Pour les classes précisées en **annexe**, la RCV P2.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.
- 14.2.2 La RCV P2.3 ne s'applique pas et la RCV P2.2 s'applique à toute pénalité après la première.
- 14.3 Une infraction aux règles (à l'exception des RCV du chapitre 2 et des RCV 28 et 31) pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité inférieure à DSQ.

15. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

- 15.1 Les temps limites et les temps cibles sont les suivants :
- (a) Temps cible précisé en **annexe**. Le manquement à respecter le temps cible ne constituera pas motif à réparation. Ceci modifie la RCV 62.1(a).
- (b) Temps limite du premier bateau pour finir : précisé en **annexe**.
- 15.2 Pour les épreuves courues en temps réel, les bateaux ne finissant pas dans un délai de 30 minutes après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini (ou dans un délai précisé en **annexe** s'il est différent) seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).
- 15.3 Le temps limite du premier bateau pour finir pour les épreuves inter séries ou de groupes de classes courant en temps compensé est précisé en **annexe**.

16. RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION

- 16.1 Les formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury dont l'emplacement est précisé en **annexe**. Les réclamations, les demandes de réparation ou de réouverture doivent y être déposées dans le temps limite.
- 16.2 Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour, selon ce qui est le plus tard. Si ce délai est différent, le préciser en **annexe**.
- 16.3 Des avis seront affichés dans les 30 minutes suivant le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins. Les instructions auront lieu dans la salle du jury, dont l'emplacement est précisé en **annexe**. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.
- 16.4 Les avis de réclamations du comité de course, du comité technique ou du jury seront affichés pour informer les bateaux selon la RCV 61.1(b).
- 16.5 Une liste des bateaux qui ont été pénalisés selon l'annexe P pour avoir enfreint la RCV 42 sera affichée.
- 16.6 Les infractions aux instructions suivantes ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau (ceci modifie la RCV 60.1(a)) :
- Départ : Bateaux en attente,
 - Règles de sécurité (sauf la règle d'utilisation du bout dehors)
 - Publicité de l'épreuve
 - Bateaux accompagnateurs
 - Communication radio
- 16.7 Le dernier jour de la régata, une demande de réparation doit être déposée :
- (a) dans le temps limite de réclamation si la partie demandant la réparation a été informée de la décision la veille,
- (b) pas plus tard que 30 minutes après que la décision a été affichée.
Ceci modifie la RCV 62.2.

17. CLASSEMENT

- 17.1 Le nombre de courses devant être validées pour valider la compétition est précisé en **annexe**.
- 17.2 Courses retirées
Est précisé en **annexe**, le nombre de courses devant être validées pour que le classement général d'un bateau soit :
- (a) le total de ses courses
- (b) le total de ses courses moins la plus mauvaise
- (c) le total de ses courses moins les deux plus mauvaises.
- 17.3 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système temps sur temps. Si un autre système de calcul est utilisé, il sera précisé en **annexe**.
- 17.4 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés, tels qu'ils ressortent des déclarations des concurrents lors de leur inscription ou des tables de rating de la FFVoile seront affichés au tableau officiel d'information, à une heure précisée en **annexe**, et au plus

tard une heure avant l'heure prévue pour le départ de la première course. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à l'heure limite de réclamation du premier jour.

18. REGLES DE SECURITE

- 18.1 Un élargement (sortie et retour) pourra être mis en place suivant les modalités précisées en **annexe**. *[DP]*
- 18.2 Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible. *[DP]*
- 18.3 Utilisation du bout-dehors :
Sauf si les règles de classe le précisent autrement, la sortie du bout-dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

19. REMPLACEMENT DE CONCURRENTS OU D'EQUIPEMENT *[DP]*

- 19.1 Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.
- 19.2 Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

20. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux règles de classe et aux instructions de course. Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

21. PUBLICITE DE L'EPREUVE *[DP]*

Les bateaux doivent porter la publicité fournie par l'AO, selon les conditions précisées en **annexe**.

22. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels seront identifiés comme précisé en **annexe**.

23. BATEAUX ACCOMPAGNATEURS *[DP]*

- 23.1 Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.
- 23.2 Les bateaux accompagnateurs doivent être identifiés comme précisé en **annexe**.
- 23.3 La réglementation des conditions d'intervention des entraîneurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

24. COMMUNICATION RADIO *[DP]*

Sauf en cas d'urgence, un bateau qui est en course ne doit ni émettre ni recevoir d'appels vocaux ou de données qui ne sont pas disponibles pour tous les bateaux.

25. PRIX

Des prix seront distribués comme précisé en **annexe**.

26. DECISION DE COURIR

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'AO de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

Arbitres désignés :

Président-e du comité de course : précisé en **annexe**

Président-e du comité technique : précisé en **annexe**

Président-e du jury : précisé en **annexe**

CERCLE DE YACHTING A VOILE DE L'ISLE-ADAM

ANNEXE AUX INSTRUCTIONS DE COURSE TYPE DERIVEURS 2017-2020

Autorité Organisatrice : Cercle de Yachting à Voile de L'Isle-Adam

Grade de la compétition : C5

SYSTEME D'IDENTIFICATION

Modification de la règle G-1 3 (d) de l'Annexe G des RCV :

Le numéro de voile sur le spinnaker n'est pas obligatoire et peut être différent de celui de la Grand voile.

Les numéros mal lisibles ou prêtant à confusion doivent être signalés au Comité de Course pour accord éventuel.

4-SIGNAUX FAITS A TERRE

4-2 Quand le pavillon « aperçu » est envoyé, le signal d'avertissement sera fait une minute (environ) après son affalée.

5-PROGRAMME DES COURSES

5-2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement est 10h45.

6-DEFINITION DES PAVILLONS DE CLASSE OU DE GROUPE DE CLASSE

Lors de régates inter-séries le pavillon d'avertissement est le pavillon de la classe *Laser* Standard.

7-ZONE DE COURSE

Voir le tableau d'informations affiché contre le mur du bureau du port.

8-DESCRIPTION DU PARCOURS

Voir le Tableau d'informations. Marques amont et aval de part et d'autre de la ligne de départ et d'arrivée. Marques à laisser à **bâbord**.

Parcours réduit : Le nombre de tours indiqué sur le panneau sera réduit avant que le voilier de tête n'ait commencé le tour supprimé.

Le pavillon bleu sera envoyé et signifiera « le voilier de tête finira lorsqu'il franchira la ligne définie en 11-1 ».

9-MARQUES

Bouées amont et aval : cylindriques de couleur jaune.

Bouée de mi-parcours (si elle est utilisée) : sphérique de couleur rouge-orangé.

11-1- DÉFINITION DE LA LIGNE DE DEPART

Matérialisée par l'alignement du triangle placé sur la terrasse du Bureau du Port et du losange blanc placé sur un piquet, à environ 1m au-dessus de l'eau sur la rive droite.

Cet alignement est rappelé sur la terrasse par un mât de pavillon (postérieur).

11-3 Un bateau qui ne prend pas le départ après 4 minutes sera classé DNS (non parti)

13-LIGNE D'ARRIVÉE

Même alignement que pour la ligne de départ. Le pavillon bleu (et non orange) indique l'arrivée.

14-SYSTEME DE PENALITE

14-1 La RCV 44-1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité de 1(UN) tour (360°).

15-3-TEMPS LIMITE POUR FINIR

Le temps limite pour finir après l'arrivée du premier, même en temps compensés, est de 30 minutes.

16-RECLAMATIONS

Les formulaires sont disponibles auprès du Jury.

Les réclamations sont à déposer dans les 10 minutes après l'arrivée du dernier à la dernière manche validée.

17-CLASSEMENT

17-1 Le nombre minimum de manches validées est de deux (2).

17-2 Le classement sera effectué sur le nombre de manches validées à l'exclusion de la moins favorable. Si deux manches seulement sont validées, le classement sera effectué sur les deux manches.

22-IDENTIFICATION DES BATEAUX DU COMITÉ DE COURSE

Bateaux marqués C.Y.V.I.A. et/ou «sécurité». Un bateau pointeur n'arborera pas de flamme ou de pavillon.

Concernant la Règle 42 (propulsion), les dispositions des IdC Art 14 seront appliquées (pénalités immédiates)

REGLES DE SÉCURITE DES CONCURRENTS

- Les concurrents doivent avoir à bord une pagaie pouvant être utilisée instantanément.
- Les concurrents doivent obéir aux injonctions données d'un bateau comité leur demandant de dégager du passage d'une **péniche**. Le Comité pourra disqualifier sans instruction les récalcitrants. Un concurrent ayant abordé une péniche se verra attribuer la mention DNE.
- Le port du gilet de sécurité fermé est obligatoire (la combinaison isothermique ne remplace pas le gilet de sécurité). La navigation n'est autorisée que lorsque le pavillon « Y » est envoyé.
- L'attention des coureurs est attirée sur le fait que les **péniches**, automoteurs et pousseurs, ont la priorité sur les autres bateaux. On rappelle que les péniches montent par le bras droit de la rivière et descendent par le bras gauche, à l'extrémité aval du plan d'eau. Les termes droite et gauche désignent les bords du plan d'eau lorsqu'on descend le courant.

Arbitres désignés : voir l'Avis de Course