Bienvenue à la soirée

Règles de course

Intervenants

Yorick Klipfel

Président ACVL

NM

Jonathan Heusse

Serie Master M2 / NRO

Jean-Bernard Luther

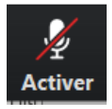
NJ - NRO

Samir Saydjari

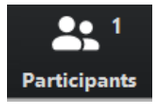
NJ – NRO

En régate

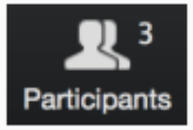
Règles durant la séance

- Micro sur silence (mute) …… → 

- Vidéo désactivée (l'animateur la réactivera si nécessaire) →

- Main levée utiliser l'icône "Main levée" pour demander la parole → 

- Chat éviter de chatter hors propos …… →



Participants

Si vous cliquez sur Participants, vous pourrez voir les personnes qui sont actuellement en réunion. La liste des participants vous donnera également l'option de lever la main et de vous renommer.

- **Lever la main** – notifie l'animateur et affiche une notification pour simuler la main levée

Des espaces d'échange et de discussion ont été aménagés au cours de la présentation

En régate

Cette soirée continue le cycle mis en place par l'ACVL et la FVLJ

Sessions et thèmes :

- 04 mars — Les règles de course (définitions – chapitre 2)
- 11 mars — Le départ (règles – tactique et stratégie)
- 18 mars — Marque au vent (règles – tactique et stratégie)
- 25 mars — Marque sous le vent (règles – tactique et stratégie)
- 01 avril — L'arrivée (règles – tactique et stratégie)

Inscription via « Manage2Sail » **au plus tard à 17h30 avant chaque séance**

Fondamental

Ne pas oublier :

La régate est un jeu, c’est un loisir.

Les aides, les jaugeurs, les juges et toute l’organisation sont des bénévoles.

Politesse et courtoisie sont de mises.

C’est également valable entre concurrents

LES DOCUMENTS OFFICIELS :

L'AC ou "Avis de course". En anglais, NOR : "notice of race".

Premier document lors de la création de l'évènement :

- Le Club, les officiels
- Règles de l'évènement
- Conditions d'inscription
- Programme et organisation à terre
- Organisation sur l'eau
- Lieux importants
- Accès au club

Internationale Schweizermeisterschaft & Euro Master Series
Laser Standard, Laser Radial, Laser 4.7
04. bis 06. September 2020
Silvaplanersee
Segel-Club St. Moritz

In conjunction with / Im Auftrag von Swiss Sailing

NOTICE OF RACE | AUSSCHREIBUNG

Chairman of the Organizing Committee : Andreas Kohler
Chairman of the Race Committee : Walter Schneider
Chairman of the Protest Committee : Jean-Bernard Luther
Swiss Sailing Delegate : Peter Meyer
Measurer/Technical Committee : Macrino Macri
Class representative : Beat Heinz

	In the Notice of Race : *[DP] denotes a rule for which the penalty may, at the discretion of the protest committee, be less than a disqualification* *[NP] denotes that a breach of this rule will not be grounds for a protest by a boat.* *[SP] denotes a rule for which a standard penalty may be applied by the race committee without a hearing*	*In der Ausschreibung :* *[DP] bezeichnet eine Regel, bei welcher die Strafe für einen Verstoss gegen diese Regel im Ermessen des Protestkomitees geringer sein kann als eine Disqualifikation* *[NP] bedeutet, dass diese Regel kein Grund für einen Protest eines Bootes sein kann.* *[SP] bezeichnet eine Regel, für die das Wettfahrtkomitee ohne Hearing eine Standardstrafe verhängen kann.*
1	**Rules**	**Regeln**
1.1	The regatta will be governed by the rules as defined in the Racing Rules of Sailing (RRS).	Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den Wettfahrtregeln Segeln (WR) definiert sind.
1.2	The following SWISS SAILING prescriptions can be downloaded from https://www.swiss-sailing.ch/fr/departements/racing/documents/reglements/ • the SWISS SAILING prescriptions to the RRS • the SWISS SAILING Regulations for Swiss Championships in fleet racing • the SWISS SAILING Implementary Regulations to the SWISS SAILING Regulations for Swiss Championships in fleet racing • the SWISS SAILING Implementary Regulations to World Sailing Regulations 19 (Eligibility), 20 (Advertising) and 21 (Anti Doping).	Die folgenden SWISS SAILING Vorschriften können von https://www.swiss-sailing.ch/ressorts/racing/dokumente/reglemente/ heruntergeladen werden: • die SWISS SAILING Zusätze zu den WR • das SWISS SAILING Reglement zur Austragung von Fleet-Race-Schweizermeisterschaften • die SWISS SAILING Ausführungsbestimmungen zum SWISS SAILING Reglement zur Austragung von Fleet-Race-Schweizermeisterschaften • die SWISS SAILING Ausführungsbestimmungen zu den World Sailing Regulations 19 (Startberechtigungen), 20 (Werbung) und 21 (Antidoping)...
1.3	• Sails shall have the **FULL SAIL NUMBER AND NATIONAL LETTERS** in accordance with the Class Rules and RRS. • The national letters shall denote the National Authority of which the sailor is a member in accordance with RRS 75.2 and with NoR 1.4 here below. This changes RRS Appendix G 1.1	• Segel müssen die **VOLLSTÄNDIGEN SEGELNUMMER UND NATIONALITÄTSBUCHSTABEN** gemäß den Klassenvorschriften und den WR tragen. • Nationalitätsbuchstaben bezeichnen die nationale Behörde, zu der der Segler gehört, gemäß WR 75.2 und NoR 1.4. Dies ändert Anhang G1.1 der WR.
1.4	• A competitor shall be a member of the International Laser "Fleet/District" Association and with the "World Sailing National Authority" of the country, where the	• Ein Teilnehmer muss Mitglied der International Laser "Fleet/District" Association und der "World Sailing National Authority" des Landes sein, in dem der

Sils / Segel SILVAPLANA St. Moritz

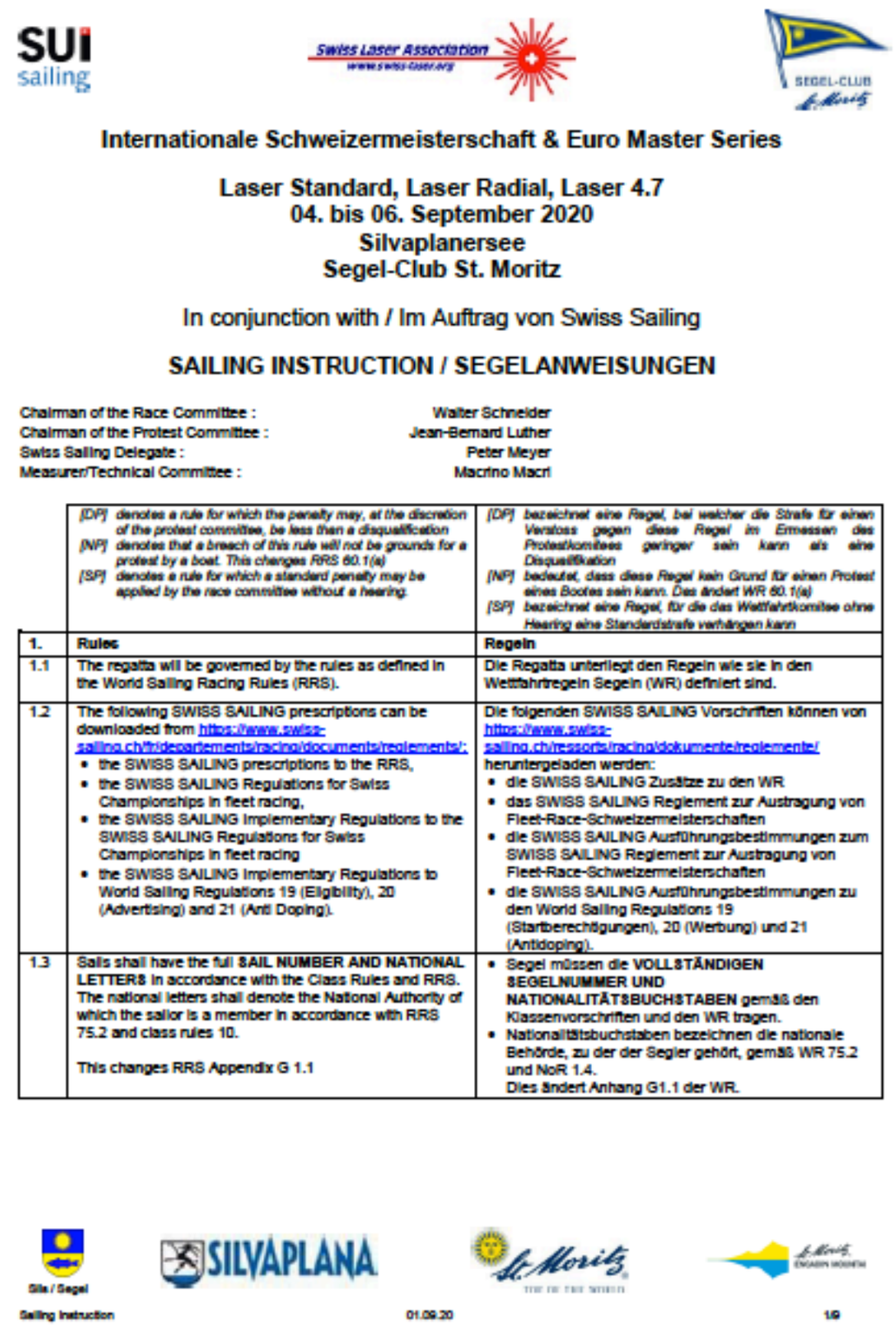
NOTICE OF RACE 10.07.20 1/8

LES DOCUMENTS OFFICIELS :

Les IC, “instructions de course”. En anglais :
SI “sailing instruction”

Document remis le premier jour de l’évènement ou en ligne :

- Le Club, les officiels
- Règles de l’évènement
- Programme des courses
- Le départ
- Le parcours, les marques
- L’arrivée
- Le classement
- Le jury, réclamations



Internationale Schweizermeisterschaft & Euro Master Series

Laser Standard, Laser Radial, Laser 4.7
04. bis 06. September 2020
Silvaplanersee
Segel-Club St. Moritz

In conjunction with / Im Auftrag von Swiss Sailing

SAILING INSTRUCTION / SEGELANWEISUNGEN

Chairman of the Race Committee : Walter Schneider
Chairman of the Protest Committee : Jean-Bernard Luther
Swiss Sailing Delegate : Peter Meyer
Measurer/Technical Committee : Macrino Macri

	[DP] denotes a rule for which the penalty may, at the discretion of the protest committee, be less than a disqualification [NP] denotes that a breach of this rule will not be grounds for a protest by a boat. This changes RRS 60.1(a) [SP] denotes a rule for which a standard penalty may be applied by the race committee without a hearing.	[DP] bezeichnet eine Regel, bei welcher die Strafe für einen Verstoss gegen diese Regel im Ermessen des Protestkomitees geringer sein kann als eine Disqualifikation [NP] bedeutet, dass diese Regel kein Grund für einen Protest eines Bootes sein kann. Das ändert WR 60.1(a) [SP] bezeichnet eine Regel, für die das Wettfahrtkomitee ohne Hearing eine Standardstrafe verhängen kann
1.	**Rules**	**Regeln**
1.1	The regatta will be governed by the rules as defined in the World Sailing Racing Rules (RRS).	Die Regatta unterliegt den Regeln wie sie in den Wettfahrtregeln Segeln (WR) definiert sind.
1.2	The following SWISS SAILING prescriptions can be downloaded from https://www.swiss-sailing.ch/fridepartements/racing/documents/reglements/: • the SWISS SAILING prescriptions to the RRS, • the SWISS SAILING Regulations for Swiss Championships in fleet racing, • the SWISS SAILING Implementary Regulations to the SWISS SAILING Regulations for Swiss Championships in fleet racing • the SWISS SAILING Implementary Regulations to World Sailing Regulations 19 (Eligibility), 20 (Advertising) and 21 (Anti Doping).	Die folgenden SWISS SAILING Vorschriften können von https://www.swiss-sailing.ch/ressorts/racing/dokumente/reglemente/ heruntergeladen werden: • die SWISS SAILING Zusätze zu den WR • das SWISS SAILING Reglement zur Austragung von Fleet-Race-Schweizermeisterschaften • die SWISS SAILING Ausführungsbestimmungen zum SWISS SAILING Reglement zur Austragung von Fleet-Race-Schweizermeisterschaften • die SWISS SAILING Ausführungsbestimmungen zu den World Sailing Regulations 19 (Startberechtigungen), 20 (Werbung) und 21 (Antidoping).
1.3	Sails shall have the full **SAIL NUMBER AND NATIONAL LETTERS** in accordance with the Class Rules and RRS. The national letters shall denote the National Authority of which the sailor is a member in accordance with RRS 75.2 and class rules 10. This changes RRS Appendix G 1.1	• Segel müssen die **VOLLSTÄNDIGEN SEGELNUMMER UND NATIONALITÄTSBUCHSTABEN** gemäß den Klassenvorschriften und den WR tragen. • Nationalitätsbuchstaben bezeichnen die nationale Behörde, zu der der Segler gehört, gemäß WR 75.2 und NoR 1.4. Dies ändert Anhang G1.1 der WR.

Sils / Segel
Sailing Instruction 01.09.20 1/9

Les règles

Le jeu

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

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

Les règles en régates

De même, pour régater, chaque concurrent doit savoir se déplacer selon les règles (RCV), sinon ce n’est pas une régate.

Dans les régates de monotype, en principe les bateaux ont la même vitesse, le seul moyen de gagner c’est la tactique, donc se placer dans la flotte pour avoir un avantage en fonction des règles.

Combien de règles : 15 / chapitre 2

Les règles en régates

Erreur (infraction) d'un concurrent

Qui peut faire quoi ?

Comité de course

Jury

Autre concurrent

} Réclamer (protêt)

Les règles en régates

Erreur du Comité de course

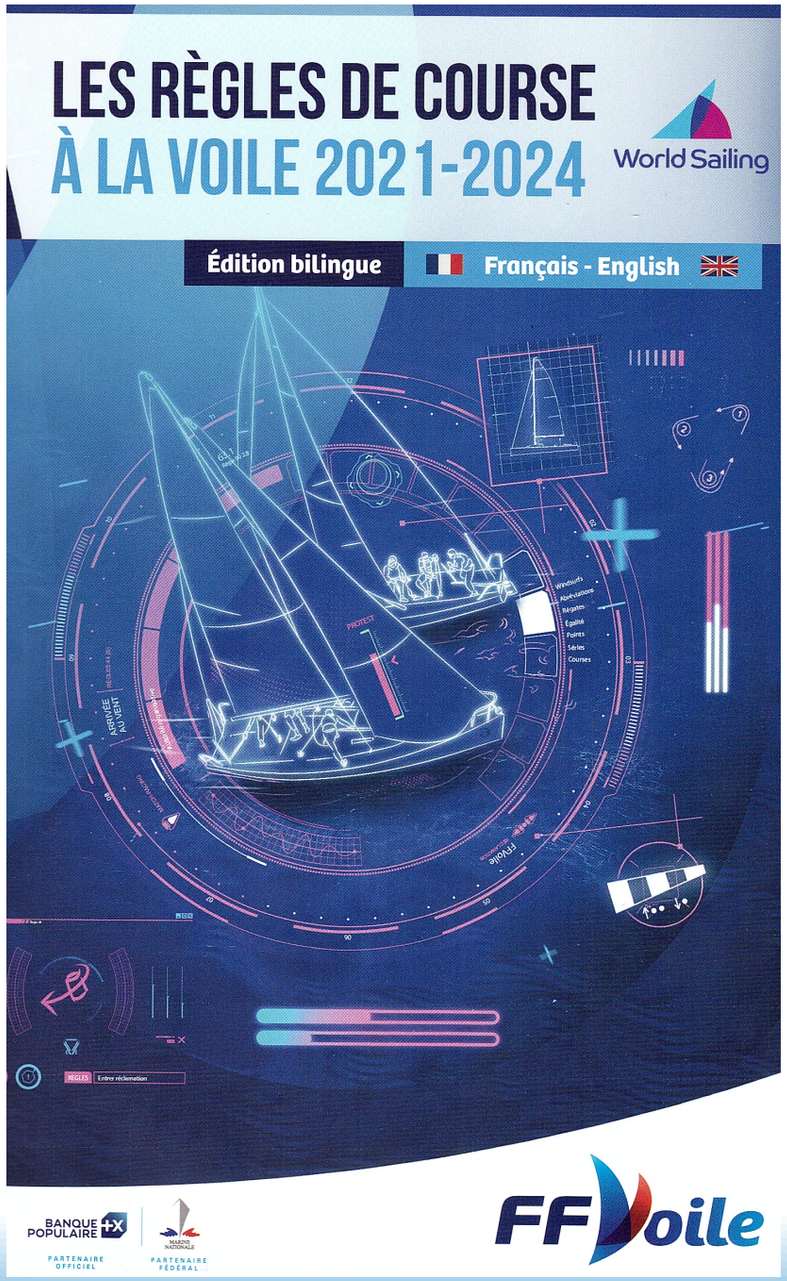
Que peut faire le concurrent ? Demander réparation

On ne peut pas réclamer contre le CC

Les règles en régates

Règles 2021 – 2024

Les règles changent tous les 4 ans et il est primordial d'être en possession de la dernière version car les numéros des règles peuvent être également modifiés.



Règles 2021 – 2024

Changement important qui concerne les navigateurs

Dans les nouvelle règles, au départ ou à l’arrivée, seule la coque est prise en compte lors du passage d’une ligne.

Auparavant l’équipement d’un bateau (par exemple bout-dehors fixe) ne devait pas dépasser la ligne de départ coté parcours.

Principe de base

Sportivité et règles

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de règles qu'ils sont censés suivre et respecter. Un principe fondamental de sportivité est que quand un bateau enfreint et n'est pas exonéré, il effectuera une pénalité ou une action appropriée, qui peut être l'abandon.

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

Principe de base

Sportivité

Pour faire un bon vainqueur il faut être bon perdant

Mika Hakkinen

Règles fondamentales

Chapitre 1

R 1.1 Aider ceux qui sont en danger

R 1.2 Equipement de sauvetage et équipement individuel de flottabilité

R 2 Navigation loyale, comportement de sportivité et de fairplay

R 3 Décision de courir

R 4 Acceptation des règles

R 5 Règles régissant les autorités organisatrices et les officiels

R 6 Règlementation World Sailing

Règles fondamentales

4. Acceptation des règles

4.1 (a) En participant ou en ayant l'intention de participer à une épreuve dirigée selon les *règles,* chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte d'être régi par les *règles.*

4.2 Chaque concurrents propriétaires de bateau accepte, au nom de leurs *accompagnateurs*, que ces *accompagnateurs* soient soumis aux *règles.*

Définitions

Finir

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

a) Effectue une pénalité selon la R 44.2 (pénalité de 1 ou 2 tours)

b) corrige une erreur commise sur la ligne en effectuant le parcours, ou

c) continue d'effectuer le parcours

Règles

28 Effectuer la course

28.1 Un bateau doit *prendre le départ*, effectuer le parcours et *finir*. Ce faisant, il peut laisser d'un côté ou de l'autre une *marque* qui ne commence pas, ne délimite pas ou ne termine pas le bord sur lequel il navigue. Après avoir *fini,* il n'a pas besoin de franchir complètement la ligne d'arrivée.

28.2 Un bateau peut corriger toute erreur commise en *effectuant le parcours*, tant qu'il n'a pas coupé la ligne d'arrivée pour *finir.*

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

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

Trois situations fondamentales

1. Prioritaire / non prioritaire

2. Je viens de perdre ou de gagner la priorité

3. Je m’approche d’une marque ou d’un obstacle

Quatre définitions fondamentales

1. Se maintenir à l’écart
2. Place
3. Engagement route libre devant – route libre derrière
4. Route normale

Chapitre 2

Une hiérarchie des règles

1. Des obligations

Section A Priorité

R 10 Sur des bords opposés (bâbord / tribord)

R 11 Sur le même bord, engagés

R 12 Sur le même bord, non engagés

R 13 Pendant le virement de bord

2. Des limitations

Section B Limitations générales

R 14 Eviter le contact

R 15 Acquérir la priorité

R 16 Modifier sa route

R 17 Sur le même bord, route normale

Chapitre 2

3. Des exceptions

Section C Aux marques et obstacles

R 18 Place à la marque

R 19 Place pour passer un obstacle

R 20 Place pour virer de bord à un obstacle

4. Autres règles

Section D R 21 Erreur de départ, effectuer des pénalités, culer

R 22 Chaviré, mouillé ou échoué, portant assistance

R 23 Gêner un autre bateau

Résumé

Prioritaire	Règles	Non-prioritaire
Tribord	10	Bâbord
Sous le vent	11	Au vent
Devant	12	Derrière
Sur un bord	13	Virant de bord
Sur un bord	21	Effectuant une pénalité
Avançant	21	Reculant (voile à contre)
Devant, dans la zone	18	Derrière, dans la zone
Devant à 3 longueurs	18	Derrière, à 3 longueurs
Engagé intérieur et prioritaire à 3 longueurs	18	Engagé, extérieur et non prioritaire à 3 longueurs

Définitions importantes

En course:

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

Prendre le départ :

Un bateau *prend le départ* quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours.

Définitions importantes

Route normale:

Une route qu'un bateau choisirait de façon à effectuer le parcours et finir aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence.

Un bateau n'a pas de route normale avant son signal de départ.

A quel moment s'applique la définition : route normale ?

Marque:

Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un coté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau.

Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque marque

Définitions importantes

Route libre derrière, route libre devant, engagement

Un bateau est en *route libre derrière* un autre bateau quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le arrière de la coque et de l'équipement de l'autre bateau en position normale. Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même bord. Ils s'appliquent à des bateaux sur des bords opposés seulement quand la règle 18 s'applique entre eux ou quand les deux bateaux naviguent à plus de 90° du vent réel.

Se maintenir à l'écart

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

(a) Si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter

(b) Quand les bateaux sont *engagés*, si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux direction sans immédiatement entrer en contact.

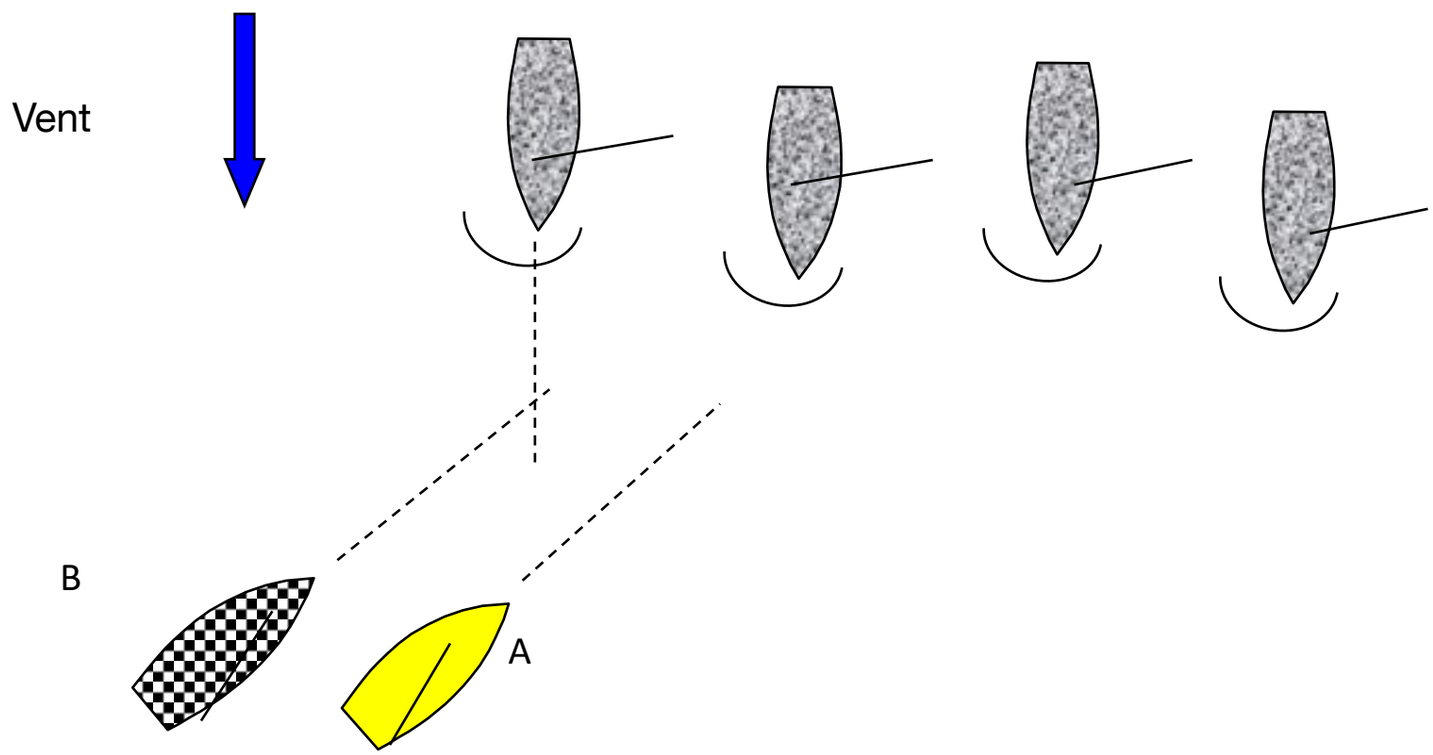
Définitions importantes

Obstacle:

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

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

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

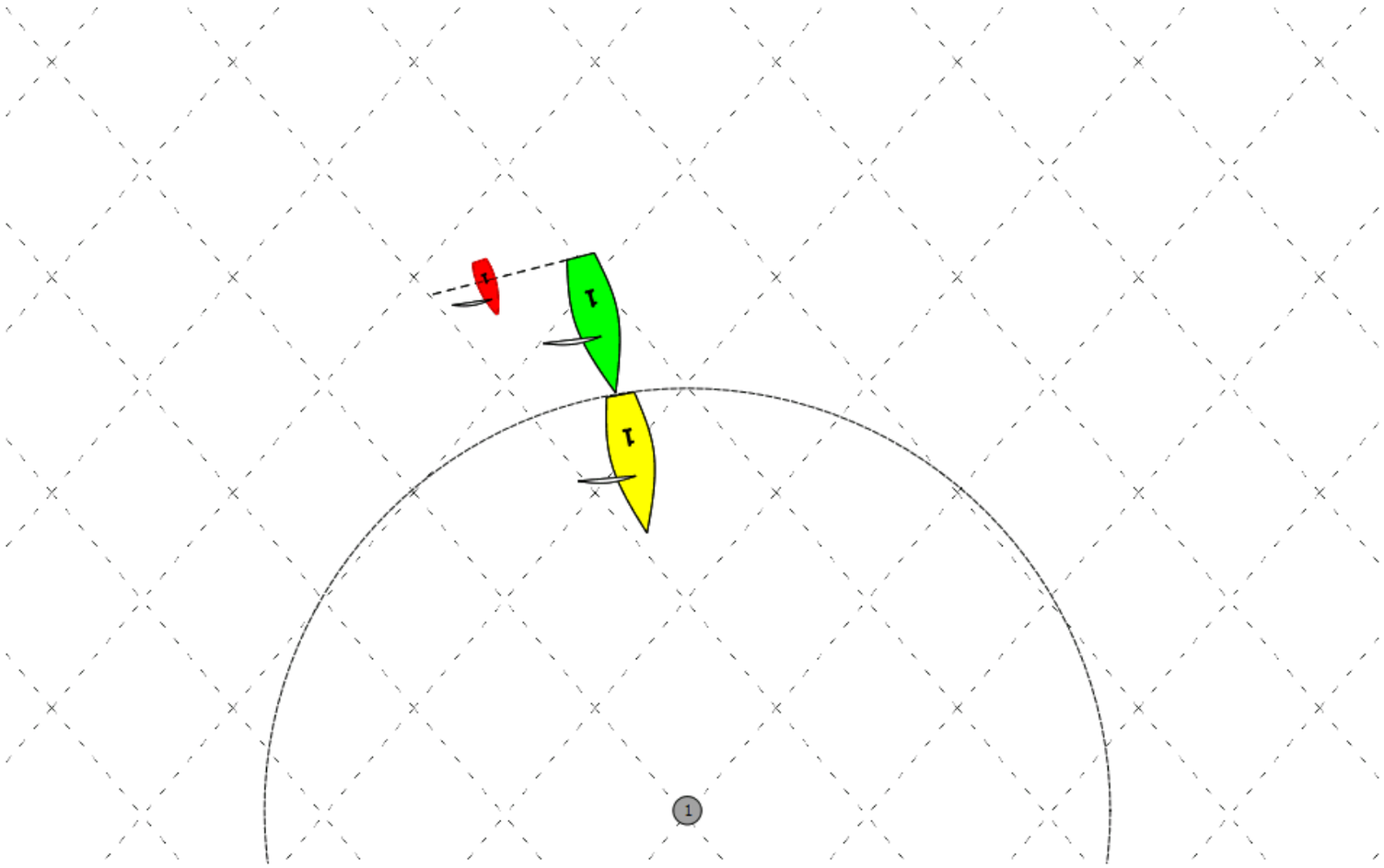


Est-ce que le bateau jaune peut demander à noir et blanc de virer pour éviter l'obstacle ?

Définitions importantes

Zone :

L'espace autour d'une marque sur une distance correspondant à 3 longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

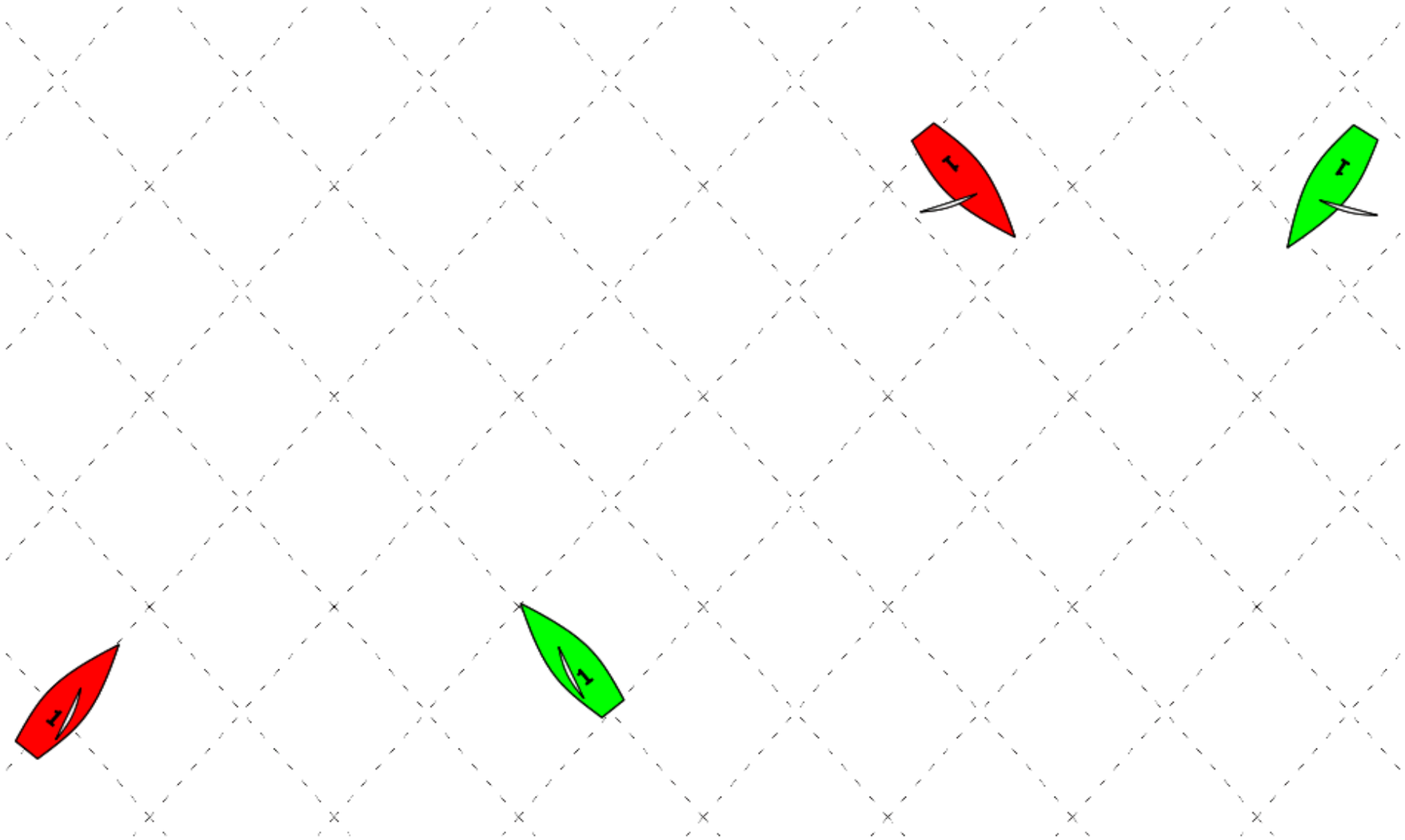


Les règles de priorités

Règle 10 Sur des bords opposés

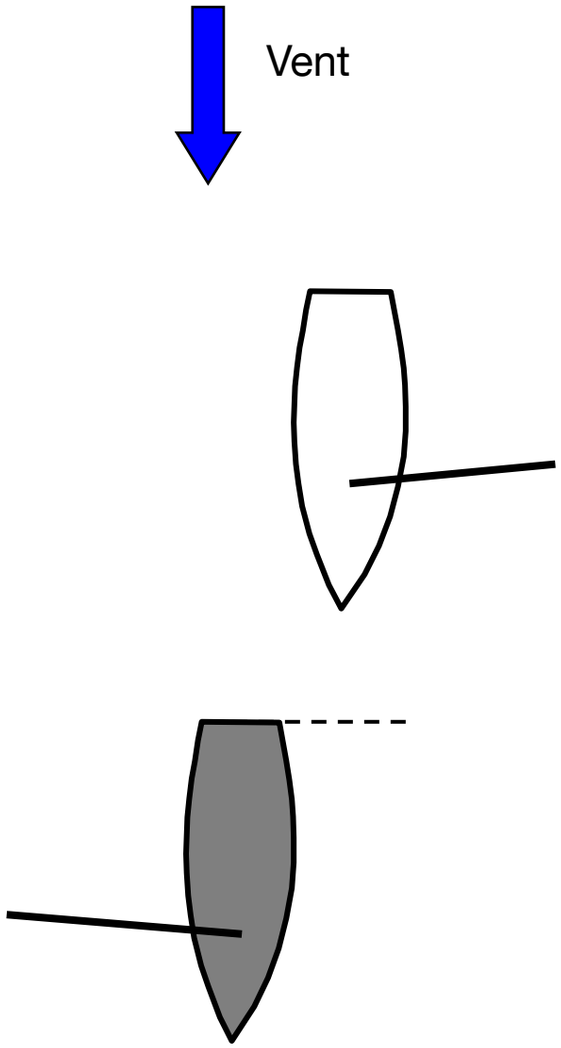
Quand des bateaux sont sur des bords opposés,

un bateau bâbord doit se maintenir à l'écart d'un bateau tribord.



Les règles de priorités

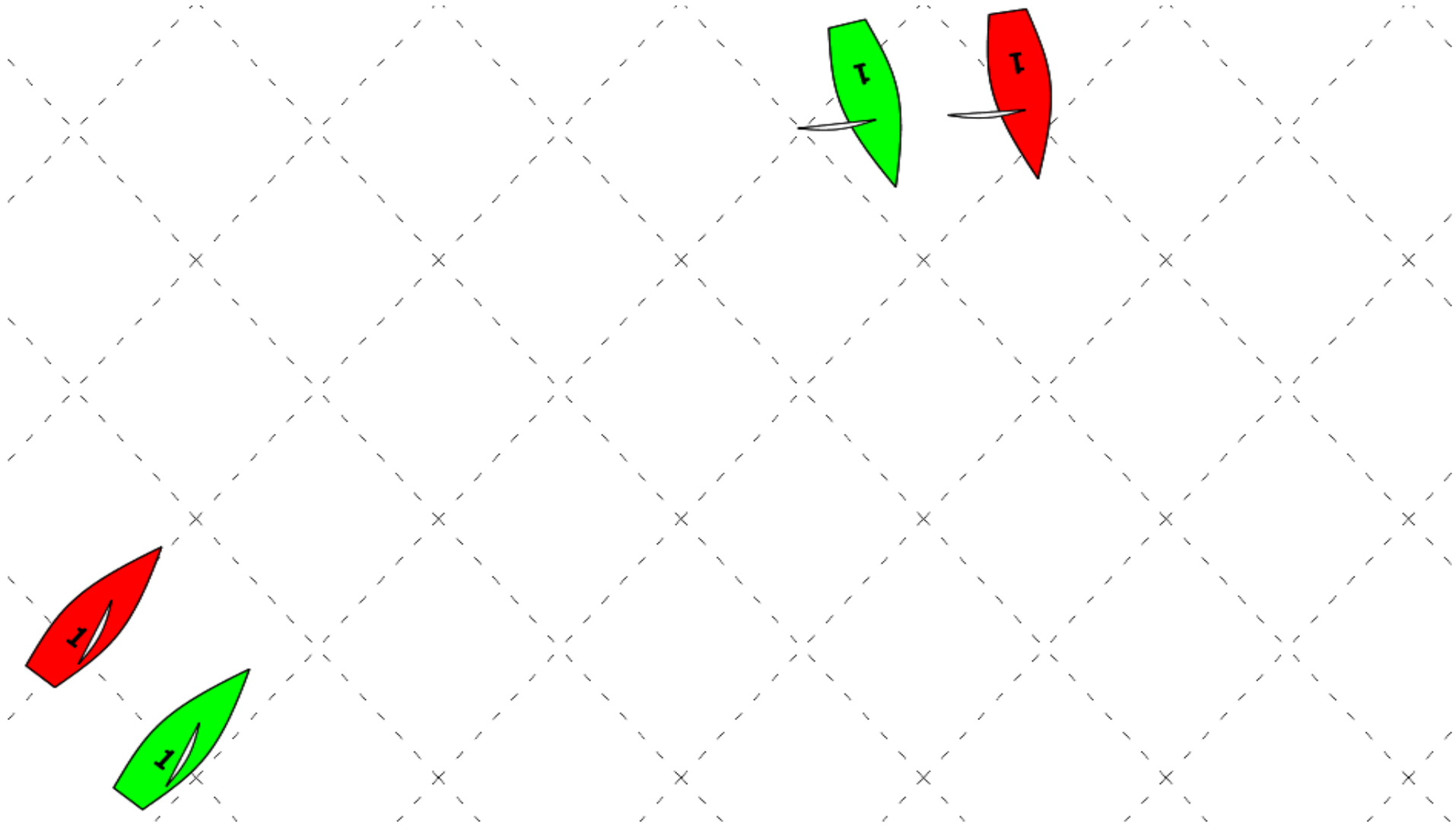
<u>Règle 10</u> s‘applique aussi à des bateaux au portant. Blanc est prioritaire, NOIR doit se maintenir à l‘écart.



Les règles de priorités

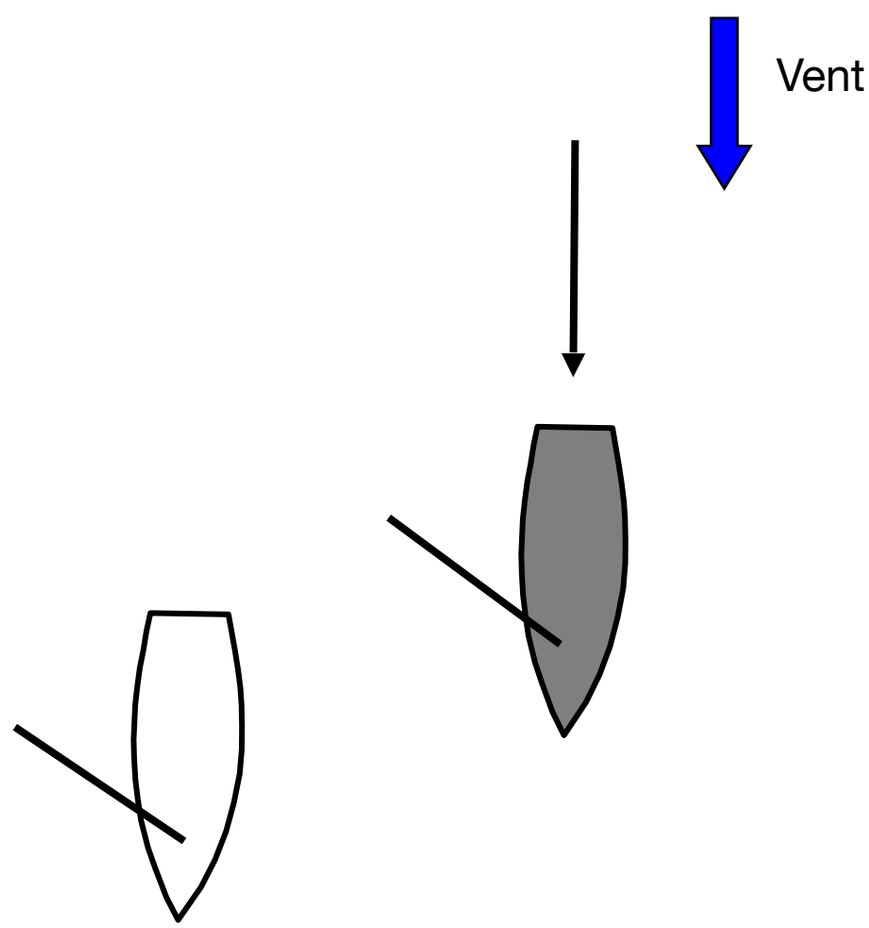
Règle 11 Sur le même bord , engagés

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



Au vent, sous le vent / engagés

<u>Règle 11</u> Quand des bateaux sont sur le même bord et engagés, un bateau au vent doit se maintenir à l‘écart d‘un bateau sous le vent

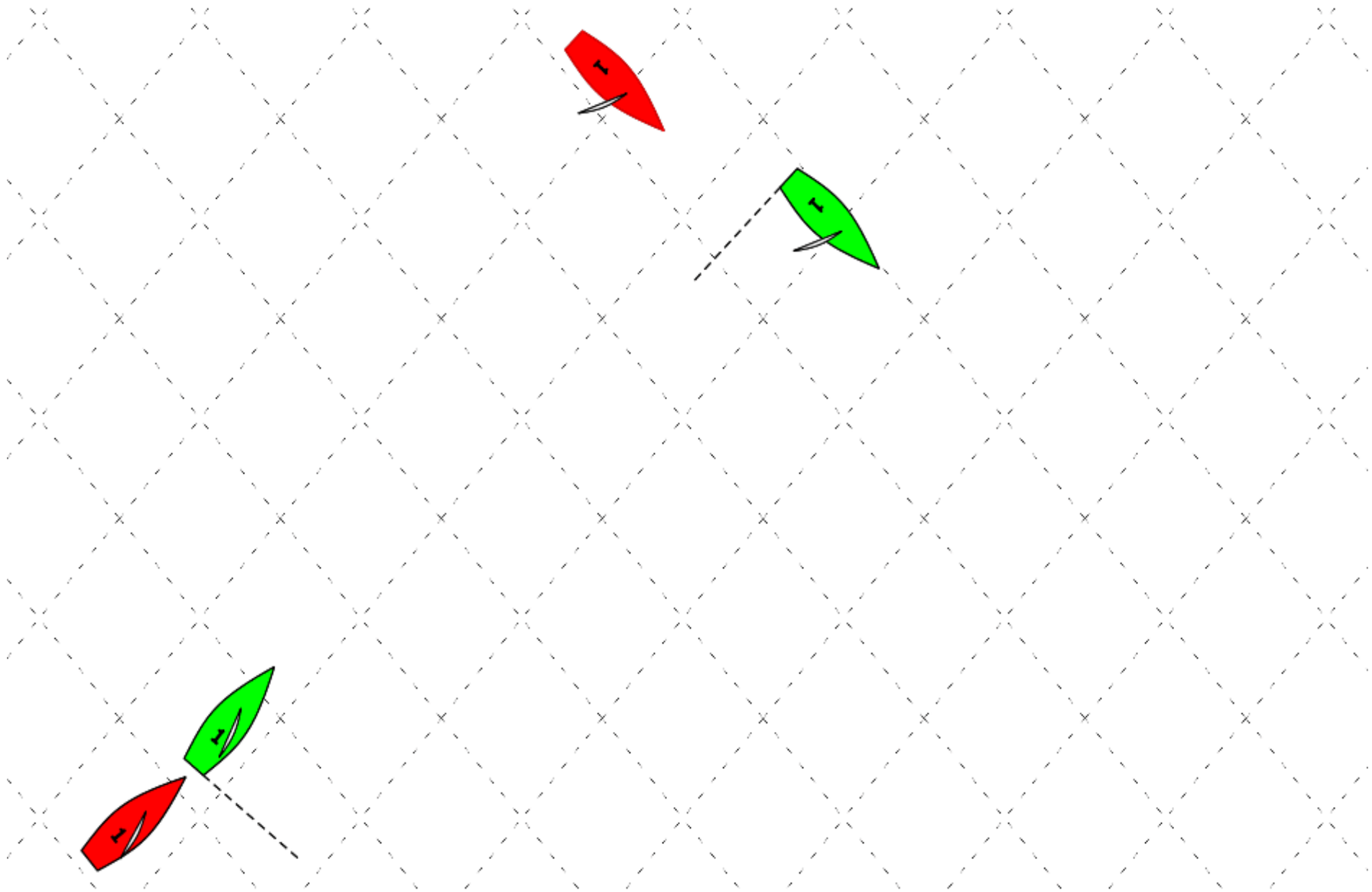


Si le bateau NOIR s‘engage au vent ou si les bateaux étaient distant de plus 2 longueurs, le bateau BLANC peut lofer jusque dans le vent en étant limité par les règles 14, 15 et 16.

Les règles de priorités

<u>Règle 12</u> Sur le même bord, non engagé

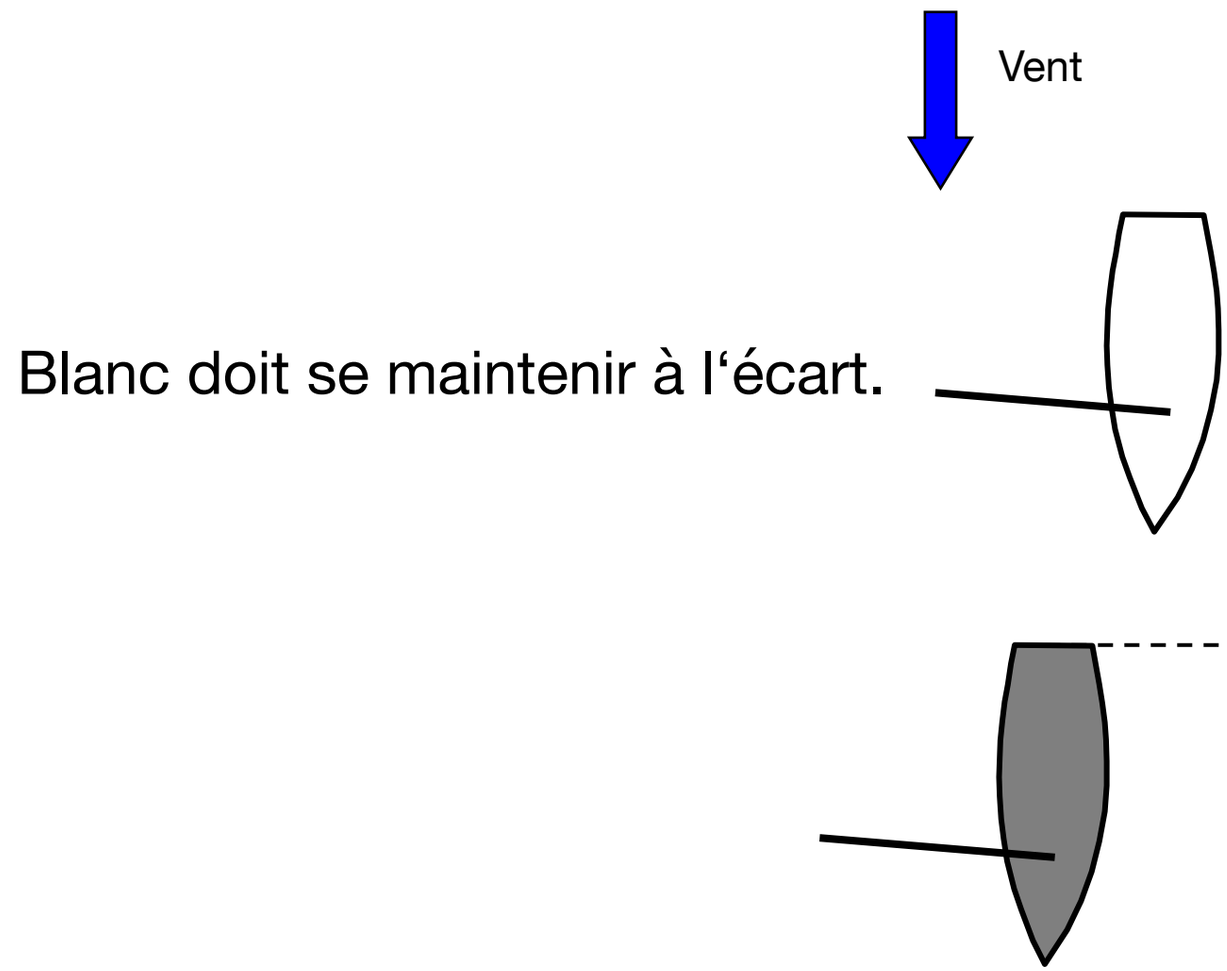
Quand des bateaux sont sur le même bord et non engagés, un bateau en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant.



Au vent, sous le vent / engagés

<u>Règle 12</u> **Sur le même bord, non-engagés**

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



Restriction

<u>Règle 21.3</u> Un bateau qui cule ou se déplace latéralement au vent ….doit se maintenir à l’écart d’un bateau qui ne fait pas de même.

Section B

Des limitations

<u>Règle 14</u> **Eviter le contact**

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

Acquérir une priorité

<u>Règle 15</u> Acquérir la priorité

Quand un bateau acquiert la priorité, il doit au début laisser à l'autre bateau la *place* de *se maintenir à l'écart*, sauf s'il acquiert la priorité en raison des actions de l'autre bateau.

➢ **«au début»:**

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

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

L'espace dont un bateau à besoin :

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

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

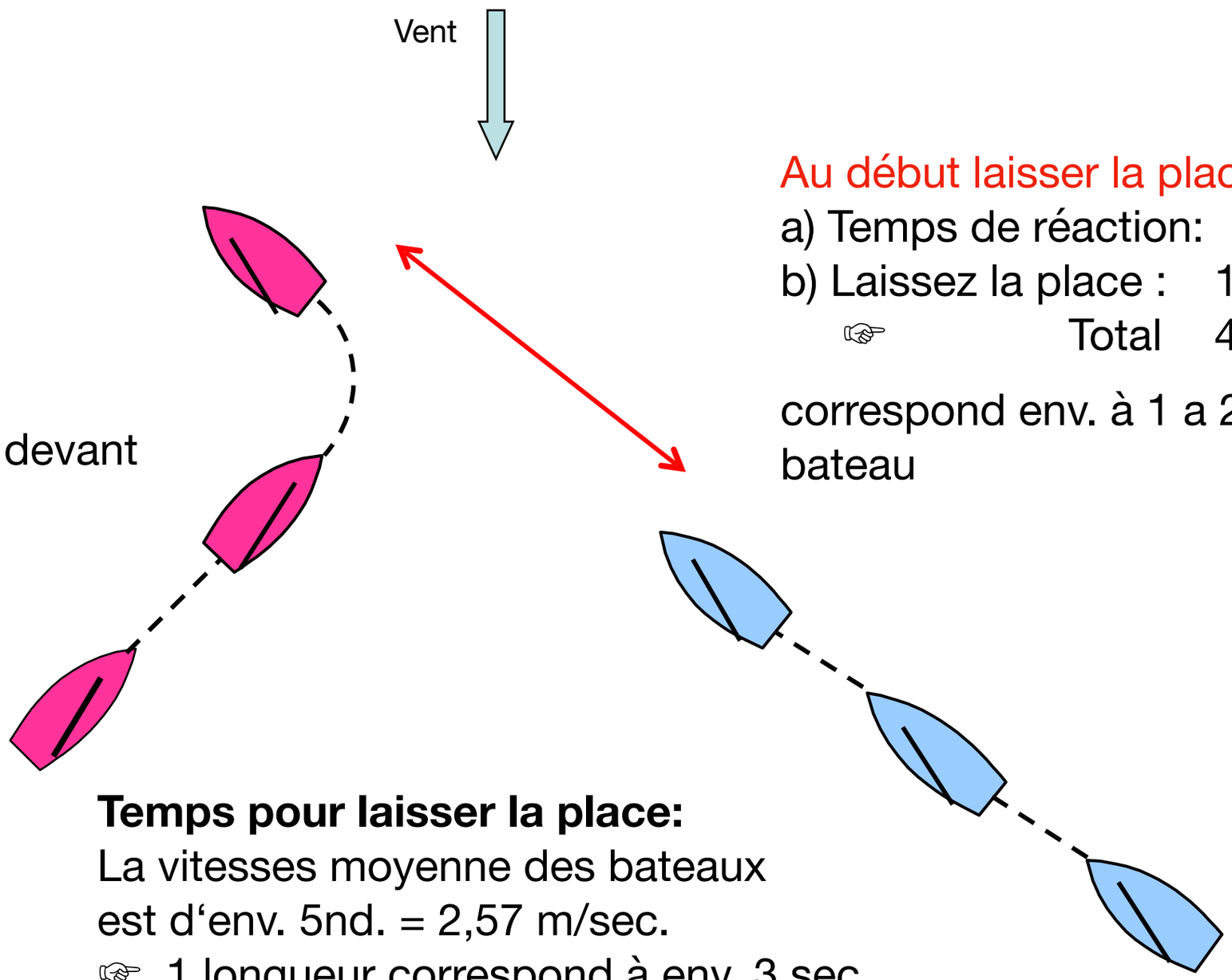
a) Temps de réaction: Acceptation de 1 à 3 secondes selon situation.

b) Temps pour laisser la place : Dépend des conditions existantes.

Acquérir une priorité

Exemple 1 Virement de ROUGE devant BLEU:

- Pour BLEU manoeuvre rapidement identifiable : temps de réaction court.
- Manoeuvre d'évitement peu problématique



R12
ROUGE
en route libre devant

Au début laisser la place :

a) Temps de réaction: 1 à 2 sec.

b) Laissez la place : 1 à 2 sec..

☞ Total 4 sec.env.

correspond env. à 1 a 2 longueurs de bateau

Temps pour laisser la place:

La vitesses moyenne des bateaux est d'env. 5nd. = 2,57 m/sec.

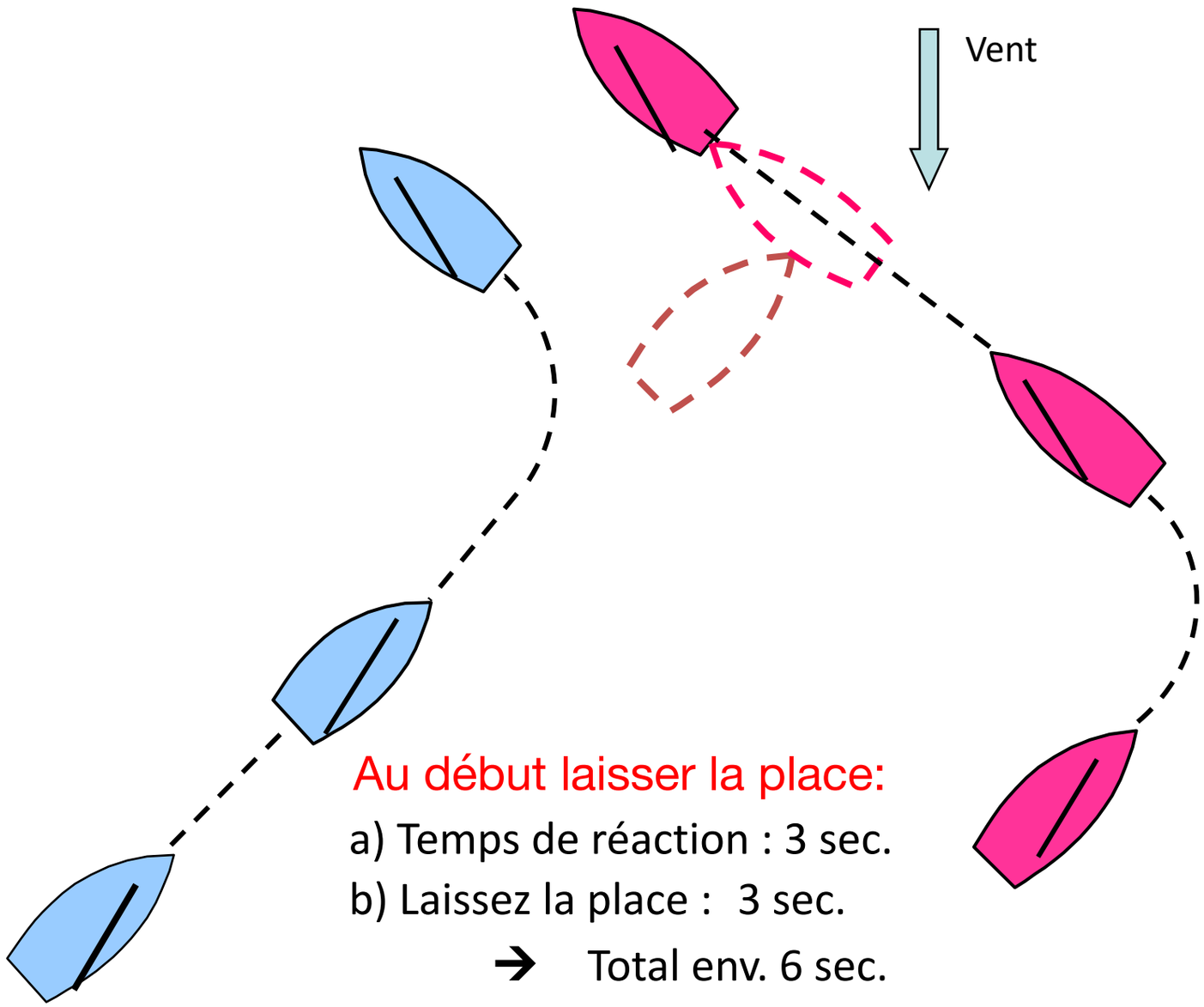
☞ 1 longueur correspond à env. 3 sec.

Surprise = 7.65

Acquérir une priorité

Exemple 2 Virement inattendu de ROUGE :

- Manoeuvre imprévisible : Temps de réaction long pour BLEU
- Manoeuvre d'évitement : Virer ou abattre



Au début laisser la place:

a) Temps de réaction : 3 sec.

b) Laissez la place : 3 sec.

→ Total env. 6 sec.

→ correspond à env.

2 a 3 longueurs de bateaux

Acquérir une priorité

<u>Règle 16</u> **Modifier sa route**

16.1 Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit donner à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart.

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

Empanner

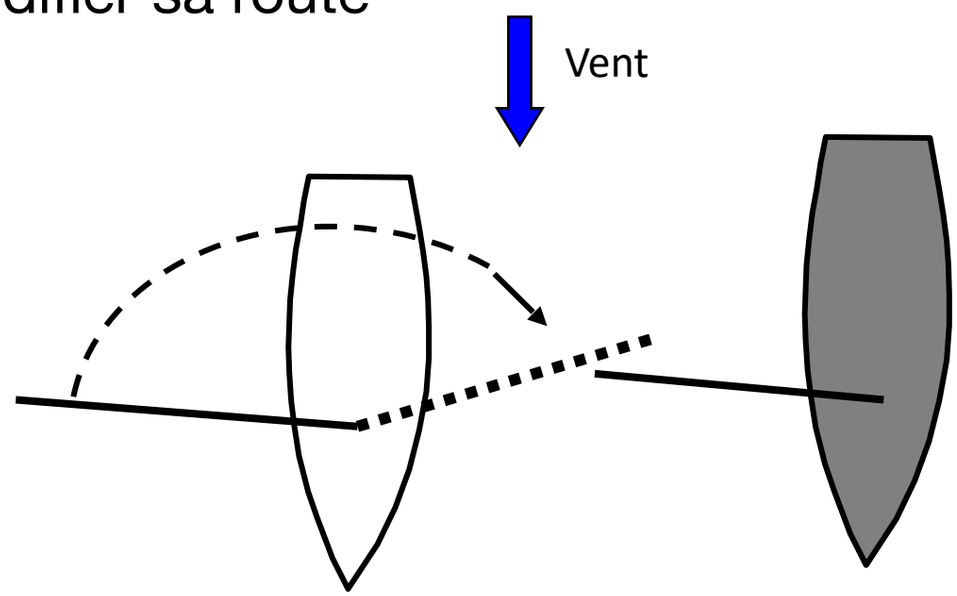
<u>Empanner</u> Il n‘existe aucune définition ni aucune règle spéciale à l‘exception **<u>de R 18.4.</u>**

Les priorités en rapport avec l‘empannage sont réglées principalement par les

R14 Eviter le contact

R15 Acquérir la priorité

R16 Modifier sa route



BLANC prioritaire, bateau sous le vent avant l‘empannage devient tribord après l‘empannage. Noir doit se maintenir à l‘écart également en prévision de l‘empannage BLANC.

BLANC doit malgré sa priorité doit éviter une collision, par exemple en hélant avant son empannage.

Empanner

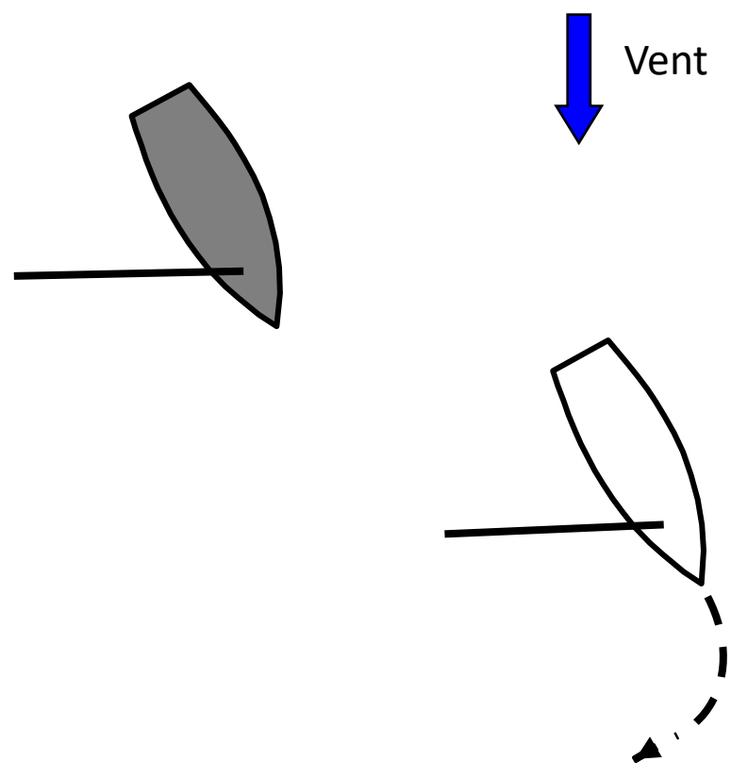
Empanner Il n‘existe aucune définition ni aucune règle spéciale à l‘exception **de R 18.4.**

Les priorités en rapport avec l‘empannage sont réglées principalement par les

R14 Eviter le contact

R15 Acquérir la priorité

R16 Modifier sa route



Pour des bateaux au portant, c‘est la R16 (modifier sa route) qui s‘applique.

BLANC ne peut empanner sur tribord que si pendant et après l‘empannage NOIR dispose d‘assez de place pour se maintenir à l‘écart R15 (acquérir la priorité) et R16.

Acquérir une priorité

<u>Règle 17</u> Sur le même bord, route normale

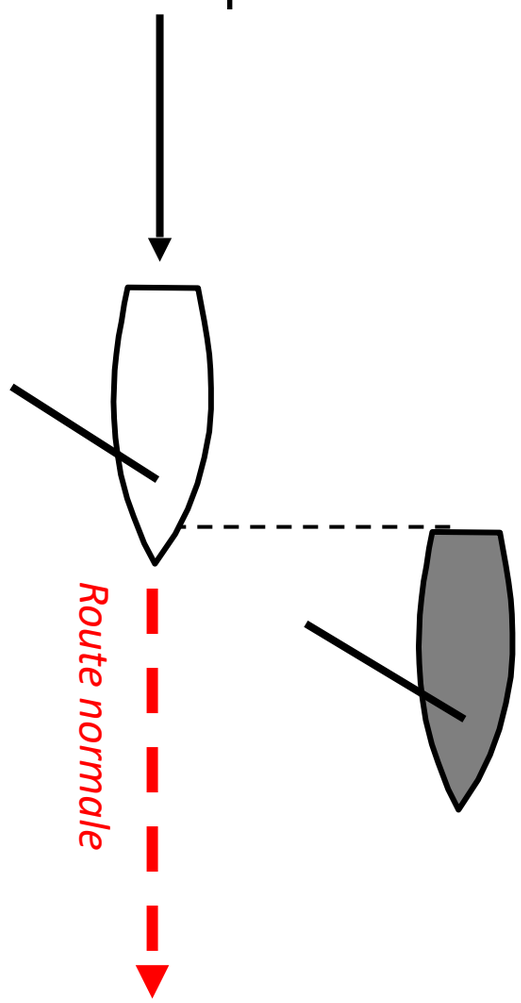
Si un bateau en *route libre derrière* devient *engagé* à moins de deux fois sa longueur de coque *sous le vent* d'un bateau sur le même *bord,* il ne doit pas naviguer au-dessus de sa *route normale* tant qu'ils restent sur le même *bord* et *engagés* dans les limites de cette distance sauf si, ce faisant,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

Acquérir une priorité

Limitation R 17 Si BLANC s‘engage sous le vent à moins de 2 longueurs il ne peut pas lofer plus que sa route normale.

R 17 ne s‘applique pas si la règle 13 s‘applique pour NOIR.

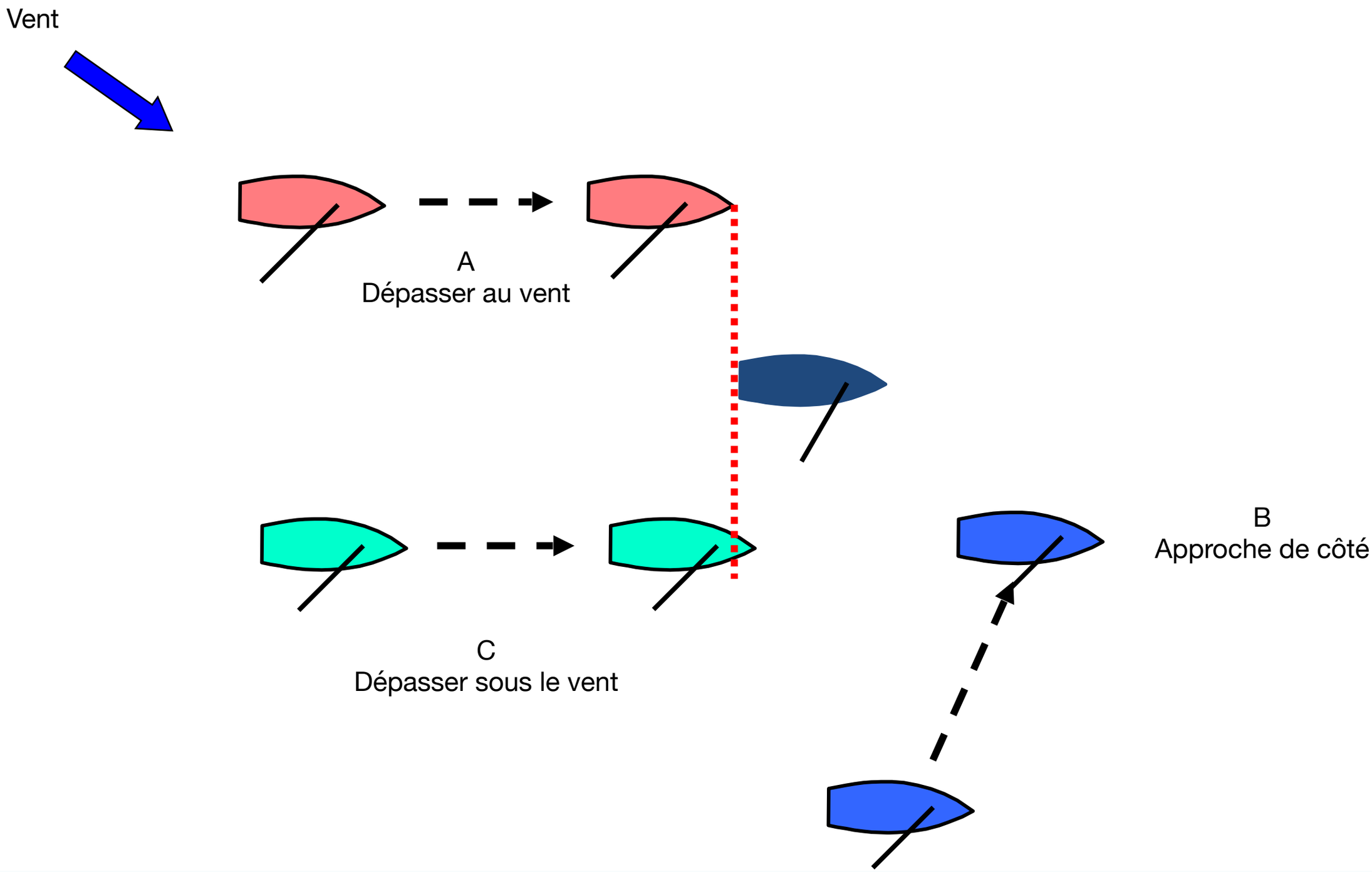
Comme avant le départ il n‘y a pas de route normale la R 17 s‘applique seulement après le départ.



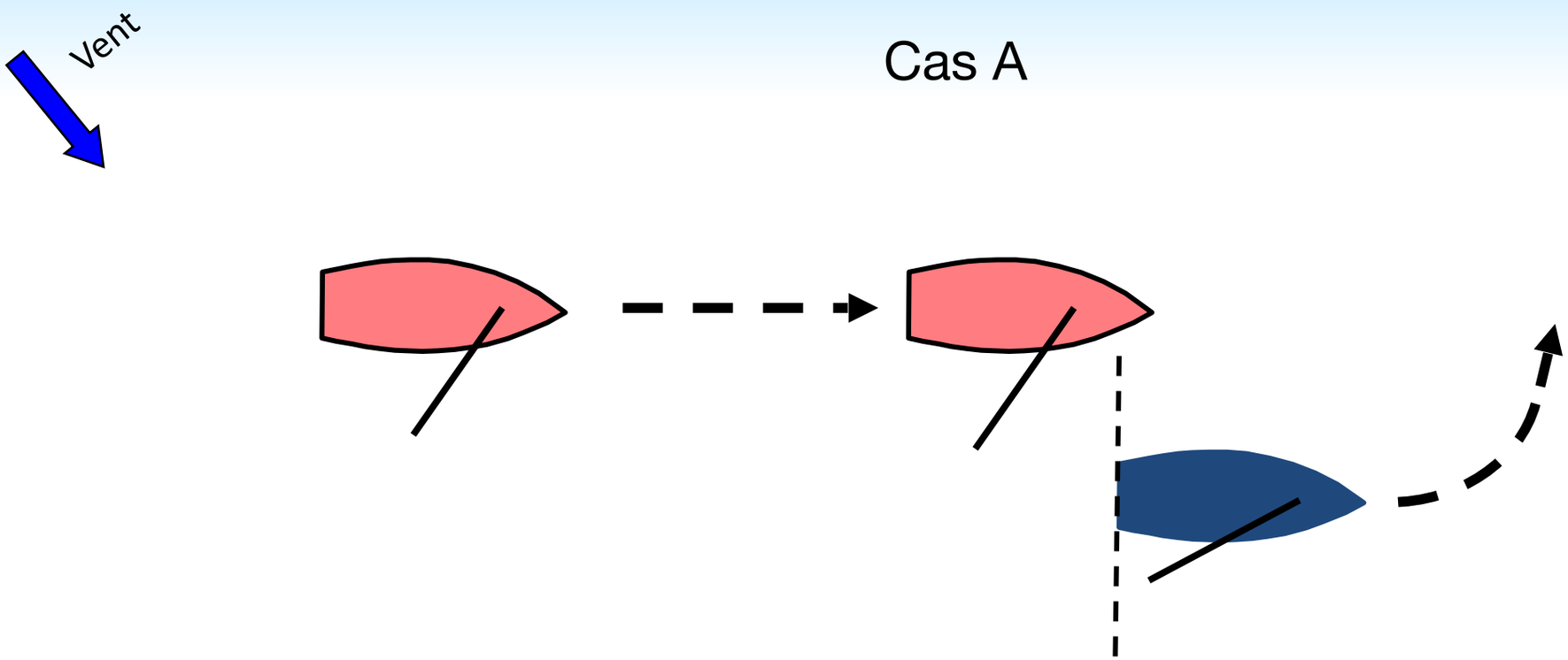
<u>Attention</u>: R 11 s‘applique aussi avant et pendant le départ.

Au vent, sous le vent / engagés

3 possibilités de rencontre en relation avec la R 11:



Au vent, sous le vent / engagés



➢Si rouge s‘engage au vent, NOIR à la priorité selon R 11

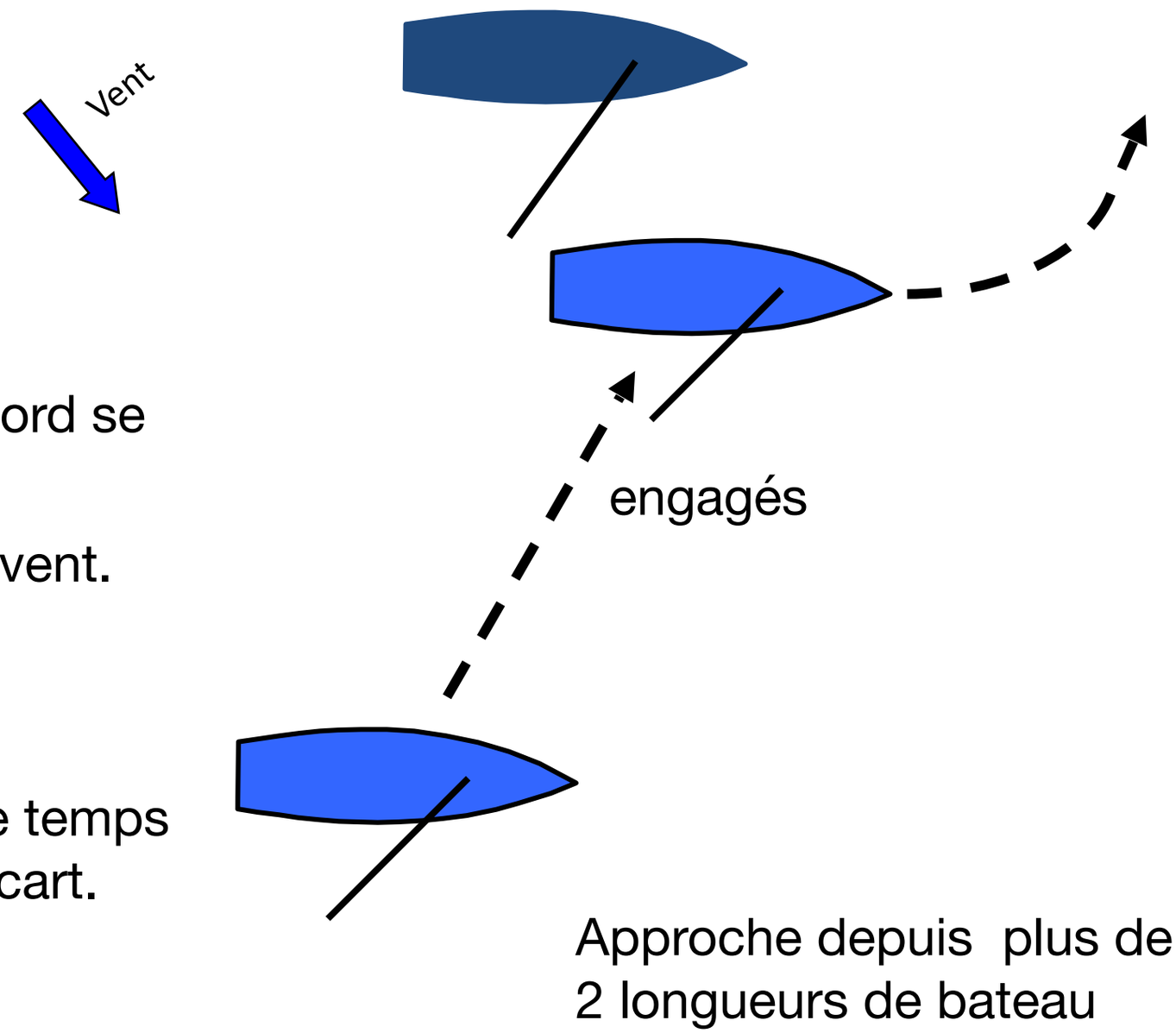
➢Noir à le droit lofer jusque dans le vent.

Mais: R 15: Quand un bateau acquiert une priorité, il doit au début laisser à l‘autre bateau la place de se maintenir à l‘écart, sauf s‘il acquiert la priorité en raison des actions de l‘autre bateau.

R 16: Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit laisser à l‘autre bateau la place de se maintenir à l‘écart.

Au vent, sous le vent / engagés

Cas B



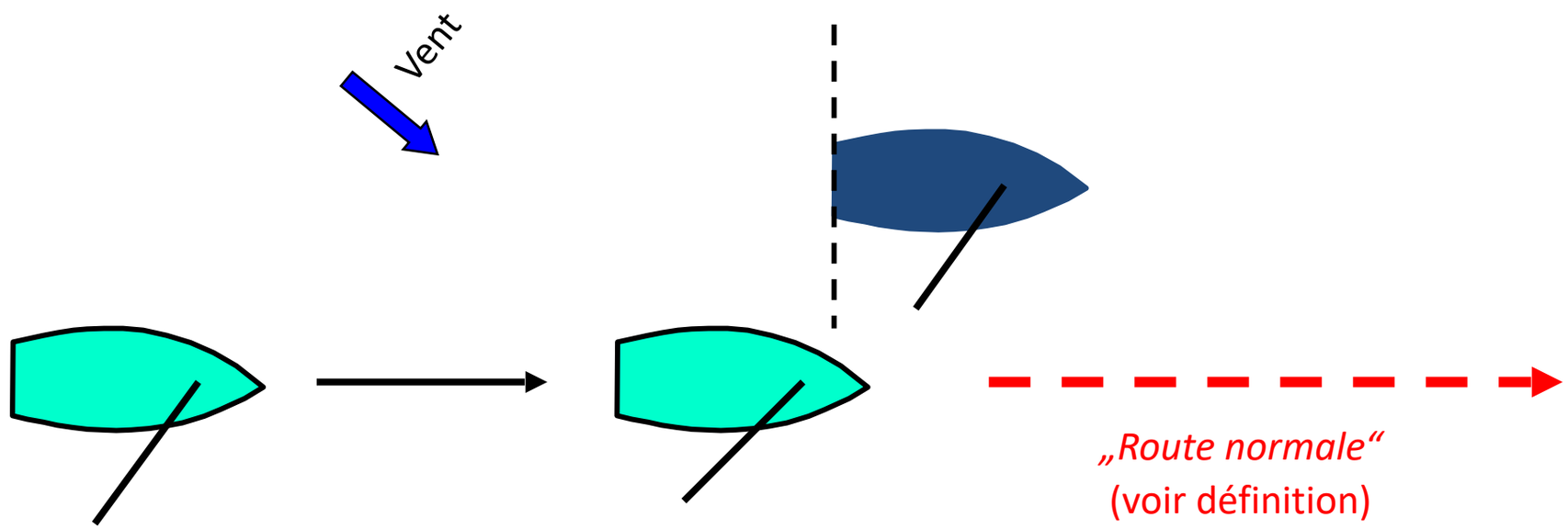
- Quand des bateaux du même bord se rapprochent la R11 s‘applique.
- BLEU peut lofer jusque dans le vent.

Les R 15 et R16 s‘appliquent :
BLEU doit laisser à NOIR assez de temps et de place pour se maintenir à l‘écart.

Au vent, sous le vent / engagés

Cas C

➢ Si VERT s‘engage à moins de deux longueurs sous le vent les R11 et R17 s‘appliquent.



➢ Vert peut lofer, mais pas plus que sa route normale.

La R15 s‘applique :

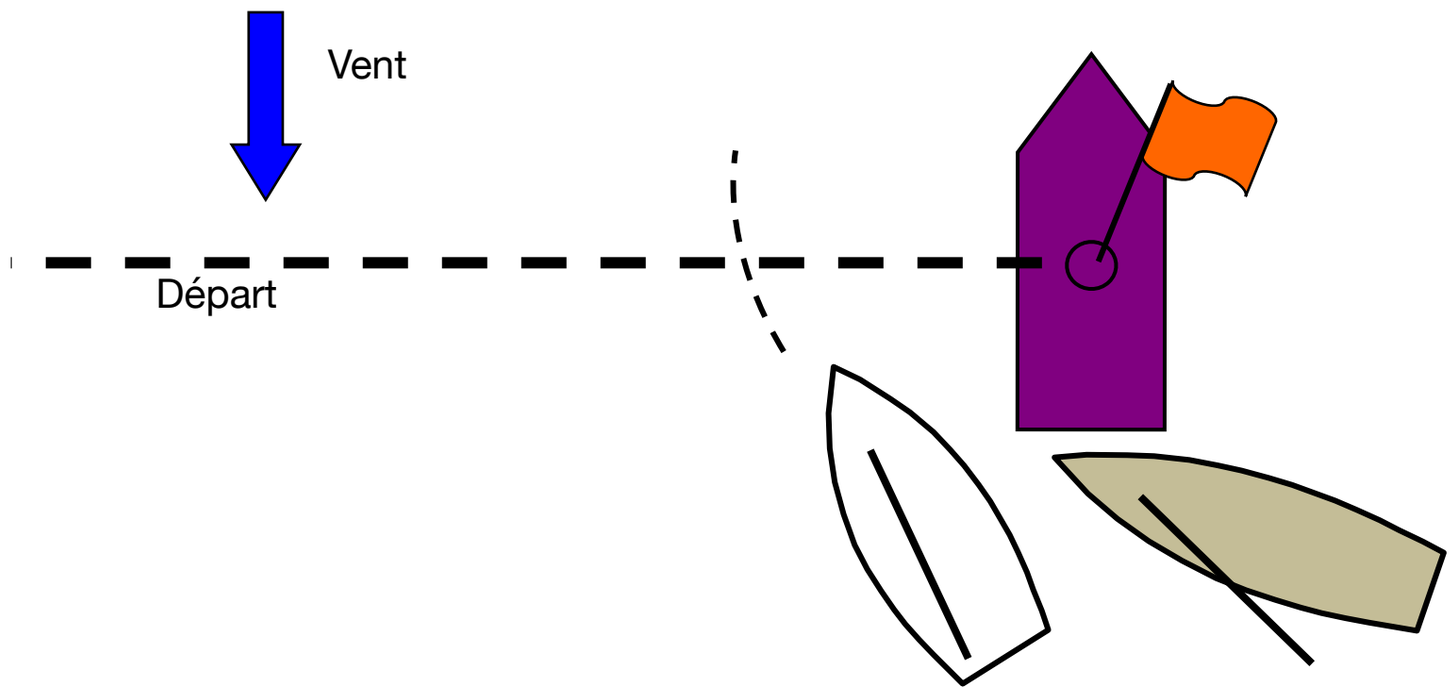
VERT doit au début laisser à NOIR la place de se maintenir à l‘écart.

Section C

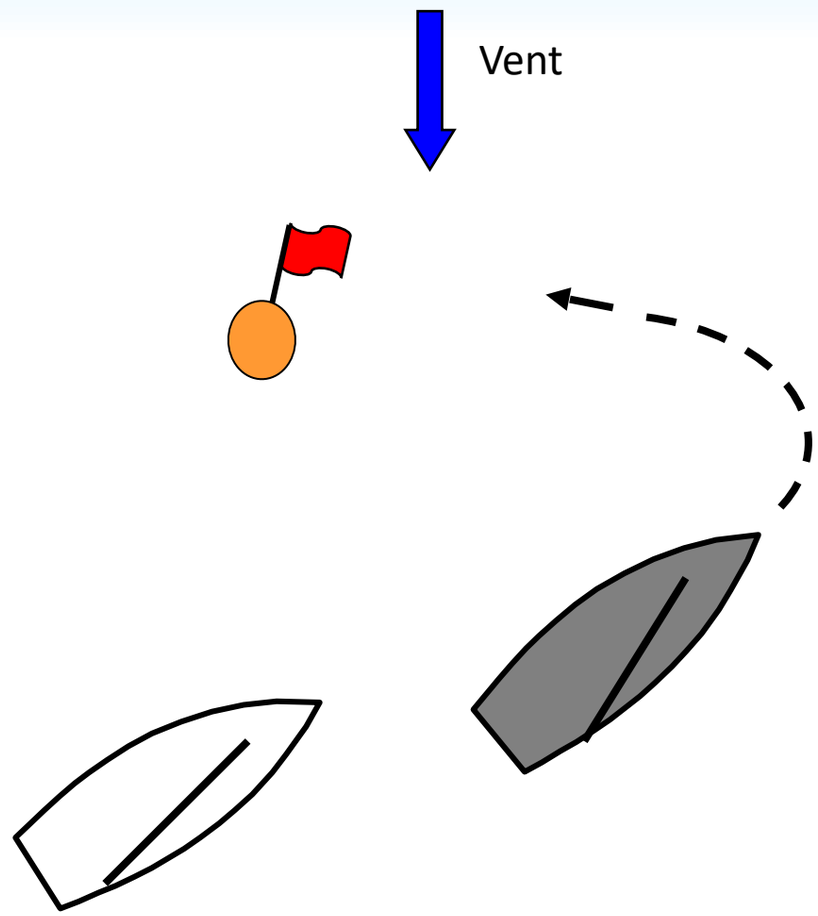
Aux marques et obstacles

Préambule de la section C

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



Pendant le virement



Définition

Place à la marque + R 18.2.c (dernière phrase)

Noir ne peut contourner la marque que s‘il peut se maintenir à l‘écart de BLANC,

pendant le virement la R13 s‘applique.

Règle 18.1 Quand la règle 18 s’applique

La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu’au moins l’un d’eux est dans la *zone*. Cependant, elle ne s’applique pas

(a) entre des bateaux sur des *bords* opposés sur un louvoyage au vent,

(c) entre des bateaux sur des *bords* opposés quand, la *route normale* à la *marque* pour l’un d’eux, mais pas pour les deux, est de virer de bord,

(c) ……..

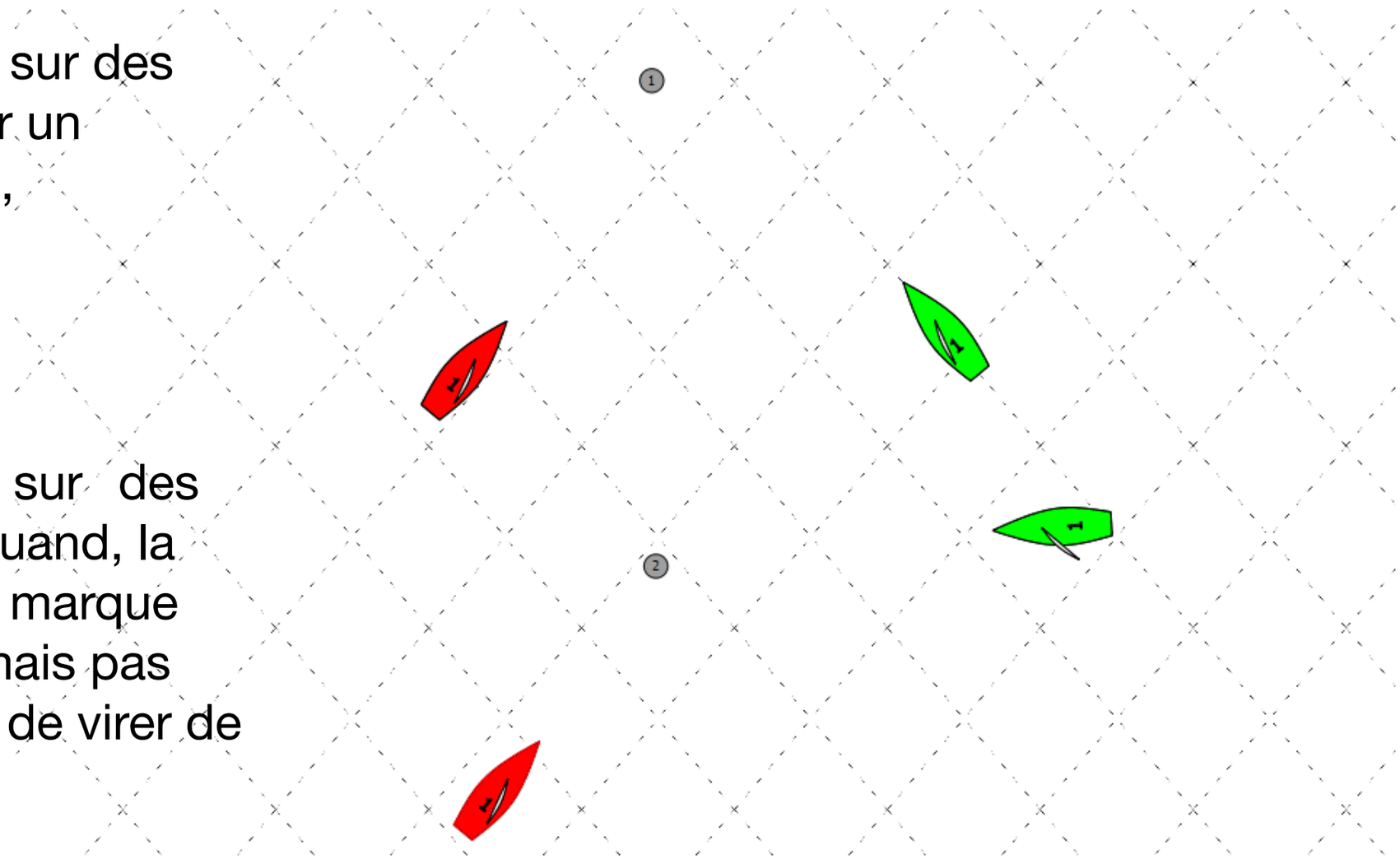
(d) ……

Place à la marque

Règle 18.1 Place à la marque ne s'applique pas :

(a) entre des bateaux sur des *bords* opposés sur un louvoyage au vent,

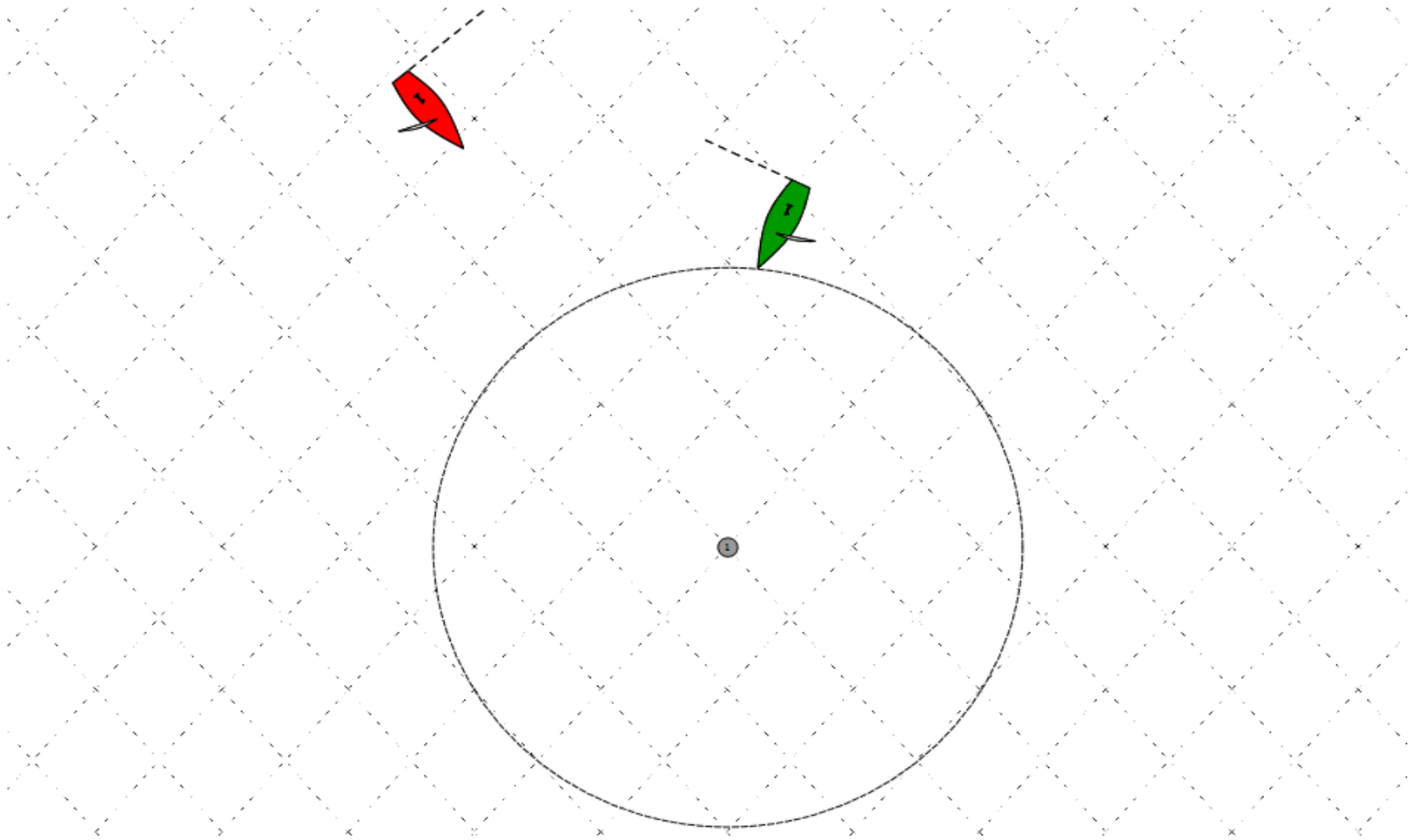
(b) Entre des bateaux sur des bords opposés quand, la route normale à la marque pour l'un d'eux, mais pas pour les deux, est de virer de bord.



Place à la marque

<u>Règle 18.2</u> Donner la place à la marque

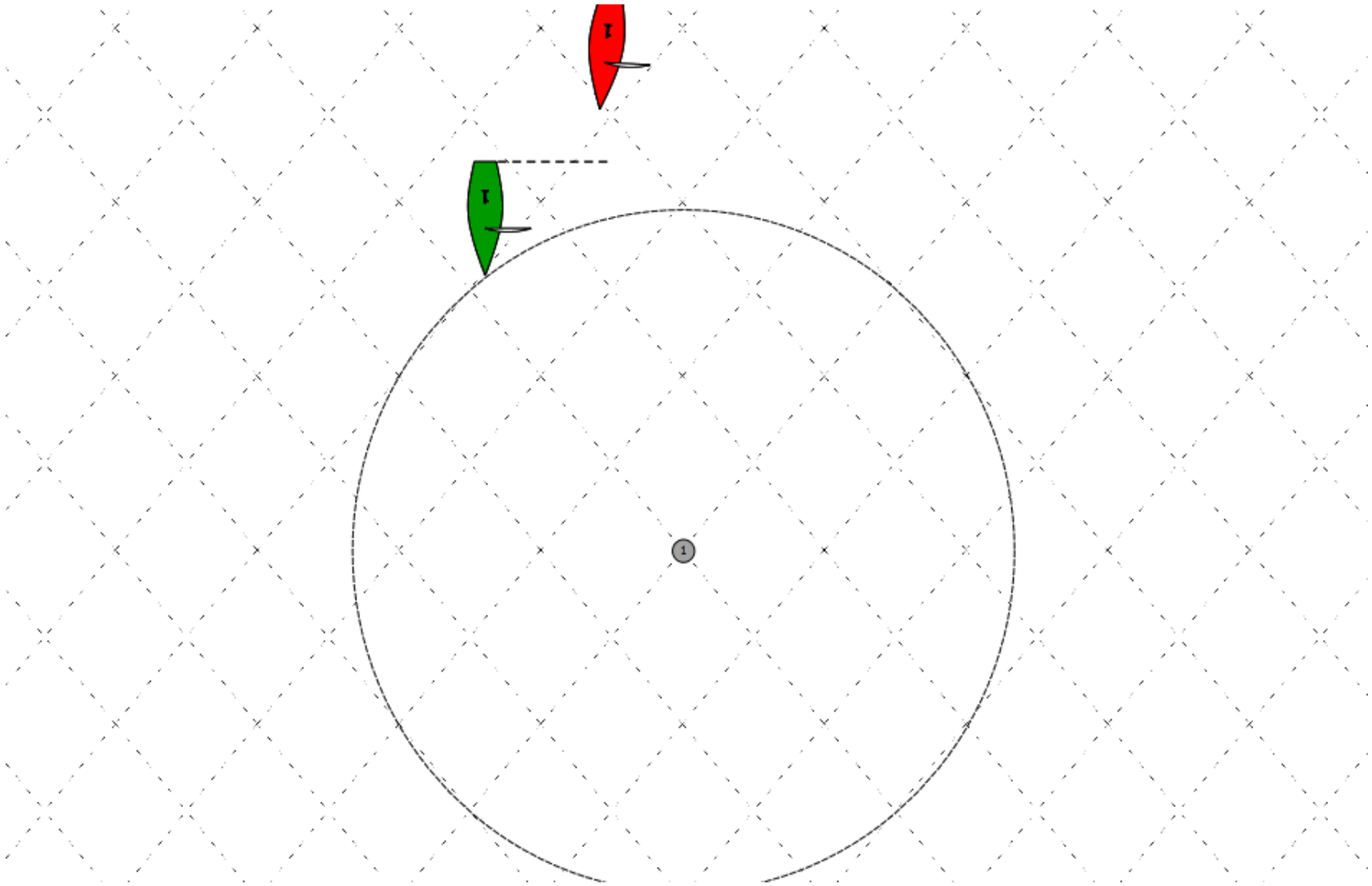
(a) Quand des bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place à la marque. Sauf si la règle 18.2(b) s'applique.



Place à la marque

Règle 18.2 Donner la place à la marque

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



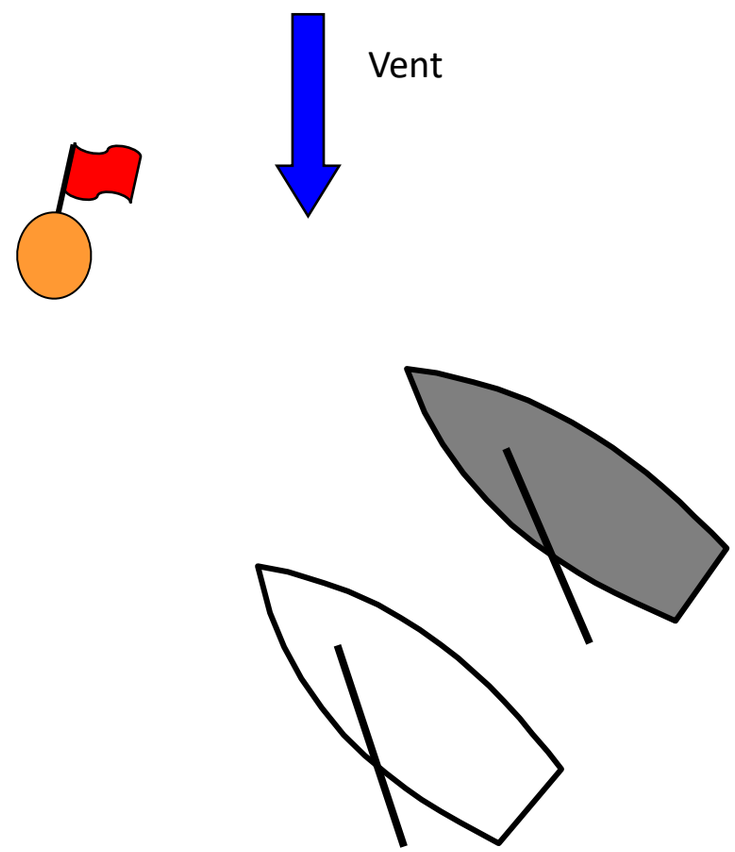
Place pour passer un obstacle

<u>Règle 19</u> Place pour passer un obstacle

Règle 19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre deux bateaux à un *obstacle* sauf

(a) quand l'*obstacle* est une *marque* que les bateaux sont tenus de la laisser du même côté,

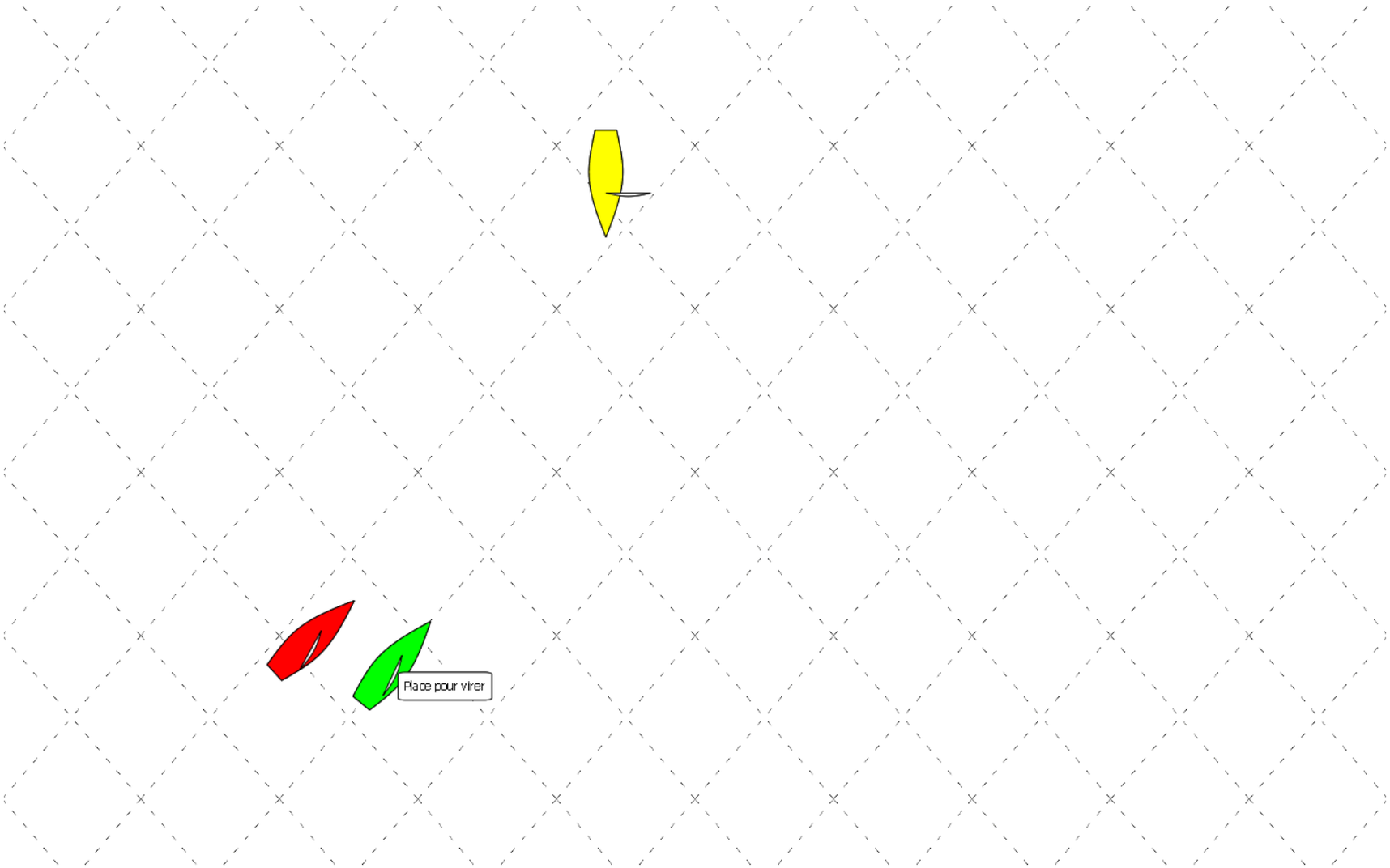


Place pour virer de bord à un obstacle

<u>Règle 20</u> Place pour virer de bord à un obstacle

Règle 20.1: Héler

Un bateau peut héler pour demander la *place* pour virer de bord et éviter un autre bateau sur le même *bord.*



Section D

Autres règles

Autres règles

<u>Règle 21</u> Erreur de départ, effectuer des pénalités, mettre une voile à contre

Règle 22.1 Un bateau naviguant vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou d'un de ses prolongements après son signal de départ pour prendre le départ ou pour se conformer à la règle 30.1 doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même, jusqu'à ce que sa coque soit entièrement du côté pré-départ.

☞ Pas de priorité: R 10, 11, 12 et 13 ne s'appliquent pas.

Règle 21.2 Un bateau effectuant une pénalité doit se maintenir à l'écart qui ne fait pas de même

Règle 21.3 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.

Autres règles

Règle 22 Chaviré, mouillé, échoué, 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’essayer d'aider une personne ou un navire en danger. Un bateau est chaviré quand sa tête de mât est dans l’eau.

Autres règles

<u>Règle 23</u> Gêner un autre bateau

Règle 23.1 Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n‘est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau qui est *en course.*

Règle 23.2 Si cela est raisonnablement possible, un bateau ne doit pas gêner un bateau qui est en train d’effectuer une pénalité, qui navigue sur un autre bord du parcours ou qui est soumis à la règle 21.1. Cependant, après le signal de départ, cette règle ne s’applique pas quand le bateau navigue sur sa *route normale*.

Effectuer une pénalité

Règle 44 Pénalité au moment de l'incident

Règle 44.2 Pénalités d'un tour et de deux tours

Après s'être **largement** écarté des autres bateaux **aussitôt que possible** après l'incident, un bateau effectue une pénalité d'un tour ou de deux tours en faisant **rapidement** le nombre voulu de tours dans le même sens, chaque tour comprenant un virement de bord et un empannage.

Largement = sortir de la trajectoires des concurrents afin qu'aucun bateau ne soit gêné par la manoeuvre

Que veut dire «aussitôt que possible»?

L'obligation de s'écarter aussitôt que possible signifie ralentir la marche du bateau pour s'écarter.

Effectuer une pénalité

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

« protest »

Comment réparer une infraction ?

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

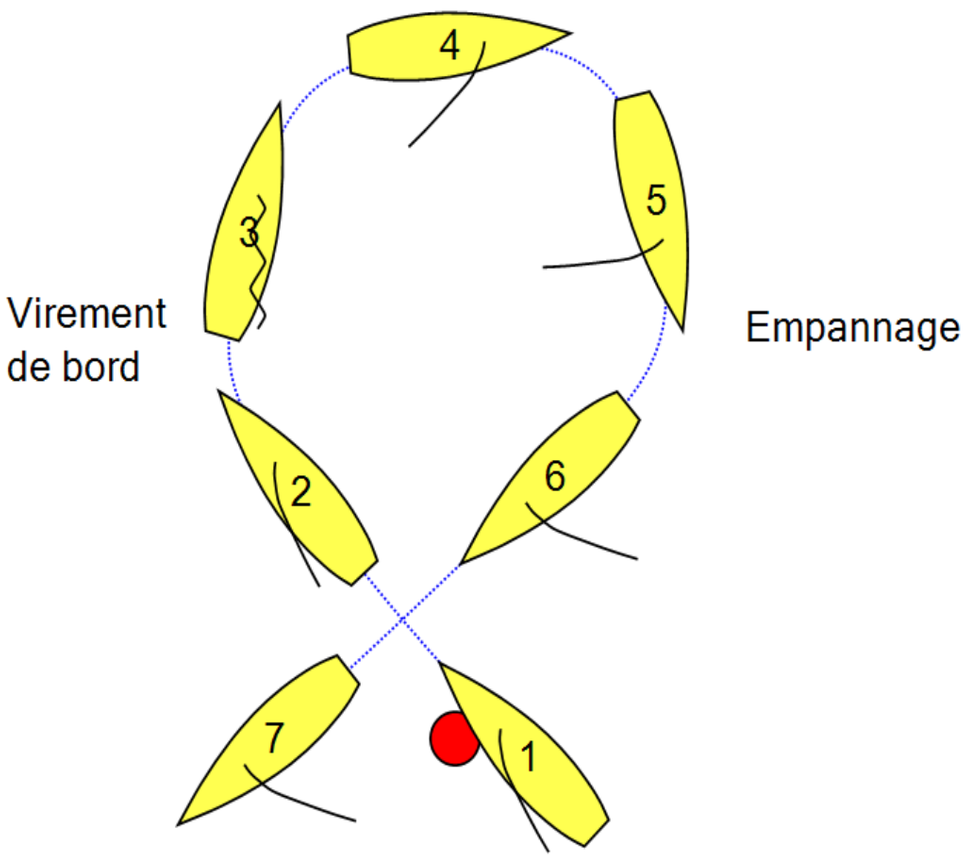
1 tour = un virement et un empannage

On ne parle plus de 360°ou 720°

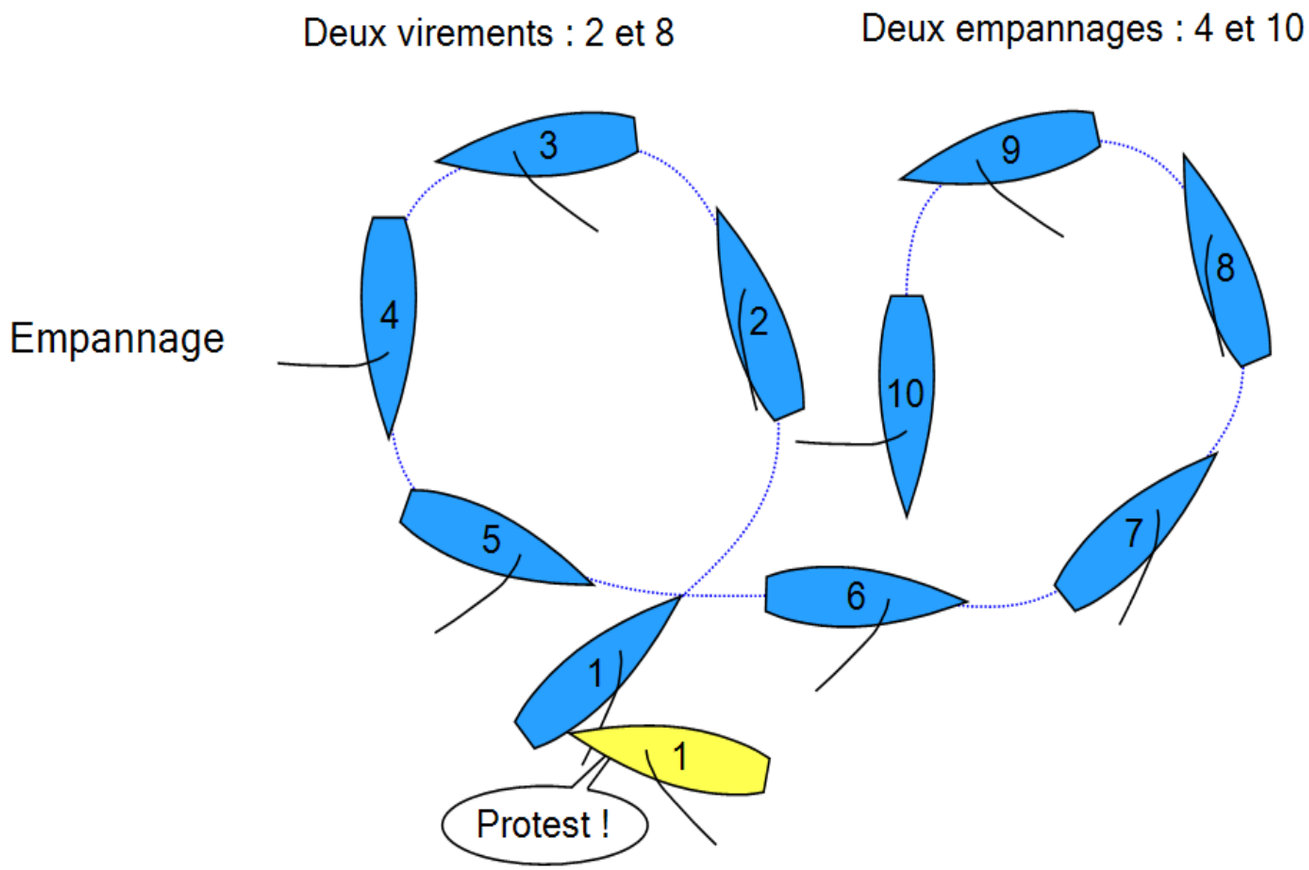
Sinon, la réclamation pourra faire l’objet d’une instruction menée par le jury.

Effectuer une pénalité

1 tour



2 tours



Questions

Remarques

Dons

Pour nous aider dans cette opération (nous avons quelques frais), toute contribution volontaire de votre part sera la bienvenue. Pour vos versements :

Compte : ACVL - UBS

IBAN : CH56 0027 9279 D910 2852 0

Titulaire : ACVL , c/o CNM, place de la navigation, 1110 Morges

BIC : UBSWCHZH80A

Communication : téléconférence

Je vous remercie de votre attention et à

jeudi prochain