



# LES RÈGLES DE COURSE À LA VOILE 2021-2024

*Commission Centrale d'Arbitrage – Février 2021*

*Christophe Gaumont*

*Jean Luc Gauthier*

*Romain Gautier*

*Tom Grainger*

*Yves Légise*

*Thierry Poirey*

**BANQUE  
POPULAIRE** 

PARTENAIRE  
OFFICIEL



PARTENAIRE  
FÉDÉRAL





**SESSION 3**  
**MERCREDI 17 FÉVRIER 18H00**

- 1. ANNEXE B**
- 2. ANNEXE F**
- 3. BATEAUX RAPIDES**
- 4. FOILS**
- 5. ANNEXE E**

**INTERVENANT : ROMAIN GAUTIER**





# ANNEXE B WINDSURF

Les règles pour les disciplines Slalom, Expression (y compris Vagues et Freestyle) et Vitesse ne sont pas incluses dans cette annexe. Elles sont disponibles sur le site internet de World Sailing.

Simplification de l'annexe :

~~RÈGLES POUR LA COMPÉTITION D'EXPRESSION~~

~~RÈGLES POUR LES COMPÉTITIONS DE VITESSE~~



## ***Annexe B Windsurf***

Très peu de modification sauf des particularités pour les courses dans des séries éliminatoires qui qualifient une planche pour concourir à un stade ultérieur d'une épreuve.

61.2 Contenu de la réclamation

Pas besoin de le faire par écrit (décrivant l'incident etc...)

63.6 Recevoir des dépositions et établir des faits

On peut faire cela oralement et « rapidement » (dans le semi-rigide ou sur la plage)

65 Informer les parties et les autres

Pas besoin d'affichage

La RCV 50.1(c) est supprimée (Un harnais de trapèze porté par un concurrent...)

# ANNEXE F KITEBOARDS



## Finir

Après avoir pris le départ, un kiteboarder finit quand, alors que le concurrent est en contact avec le flotteur, une partie quelconque de son flotteur ou le concurrent ~~en position normale~~, coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours. Cependant, il n'a pas fini si, après avoir franchi la ligne d'arrivée, il ....

Pas de position normale en kiteboard

A noter que la définition n'impose pas que le flotteur soit dans l'eau au moment de finir

## ***Route libre derrière et route libre devant ; engagement***

Un kiteboard est en *route libre derrière* un autre quand son flotteur est derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière du flotteur de l'autre kiteboard. L'autre kiteboard est en *route libre devant*. Ils sont *engagés* quand aucun des deux n'est en *route libre derrière*. Cependant, ils sont aussi *engagés* quand un kiteboard situé entre eux établit un *engagement* sur les deux. **S'il existe un doute raisonnable sur le fait que deux kiteboards sont engagés, il doit être présumé qu'ils ne le sont pas.** Ces termes s'appliquent toujours à des kiteboards sur le même *bord*. Ils ~~ne~~ s'appliquent ~~pas~~ à des kiteboards sur des *bords* opposés ~~sauf si~~ **seulement quand** les deux kiteboards naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

Simplification car l'engagement n'est pas facile à établir !!

## Chaviré / se redresser

Un kiteboard est *chaviré* si

(a) son aile est dans l'eau, **ou**

(b) ses lignes sont emmêlées avec les lignes d'un autre kiteboard.

~~(c) Le concurrent de façon accidentelle et pendant un laps de temps significatif,~~

~~1. est tombé dans l'eau ou~~

~~2. s'est séparé du flotteur.~~

### **Se redresser**

(a) Un kiteboard *se redresse* à partir du moment où il n'est plus manœuvrant jusqu'à ce qu'il le redevienne, sauf s'il est chaviré ;

(b) Un kiteboard *se redresse* à partir du moment où son aile est hors de l'eau jusqu'à ce qu'il soit manœuvrant.

Un kiteboard peut souvent perdre sa manœuvrabilité et sera en train de se redresser sans avoir chaviré, ou que son aile soit tombée à l'eau.

## **RCV 42 Propulsion**

### **42 PROPULSION**

La règle 42 est modifiée comme suit :

~~Un kiteboard doit être propulsé uniquement par l'action du vent sur l'aile, par l'action de l'eau sur le flotteur et par les actions du concurrent sans assistance. Cependant, le concurrent ne doit pas progresser de façon significative en ramant, nageant ou marchant.~~

#### **42.1 Règle de base**

Sauf quand cela est permis dans la règle 42.2, un kiteboard doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

#### **42.2 Exceptions**

- (a) Un kiteboard peut être propulsé par les actions sans assistance du concurrent sur le kiteboard.
- (b) Un concurrent peut nager, marcher ou pagayer pendant qu'il est *chaviré* ou qu'il *se redresse*, pourvu que le kiteboard ne gagne pas un avantage significatif dans la course.
- (c) N'importe quel moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.

## RCV 50 VÊTEMENTS ET ÉQUIPEMENT DU CONCURRENT

(c) Un harnais de trapèze porté par un concurrent qui peut être utilisé pour soutenir le concurrent au trapèze doit être de type à largage rapide respectant la **norme ISO 10862**, qui permet au concurrent de se détacher à tout moment du crochet ou autre modèle de fixation. Une règle de classe peut modifier cette règle pour autoriser les harnais de trapèze qui ne sont pas du type à largage rapide, mais une règle de classe ne peut pas modifier l'exigence selon laquelle un harnais à largage rapide respecte l'ISO 10862.

La 50.1(c) n'est pas supprimée (comme pour le Windsurf)

L'article 240-2.11 (arrêté du 6 mai 2019) paru au journal officiel du 12 mai 2019 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires ("division 240") précise le cadre réglementaire du kitesurf sur le domaine public maritime.

Il est fortement recommandé

- de disposer d'un coupe ligne ou couteau porté individuellement.
- de disposer d'un système de sécurité de l'aile normé (**ISO 21853**).

ISO Online Browsing Platform (OBP)

Search ISO 21853:2020(fr) ×

ISO 21853:2020(fr) Kite — Système de sécurité — Exigences de sécurité et méthodes d'essai  
Kite boarding — Release system — Safety requirements and test methods

☰ Table of contents < Available in: EN FR

- Avant-propos
- Introduction

## ***RCV 62 Réparation***

~~La règle 62.1(b) est modifiée comme suit :~~

~~(b) par une blessure, un dommage physique ou un enchevêtrement dus à l'action d'un kiteboard ayant enfreint une règle du chapitre 2 ou d'un navire qui n'était pas en course et qui était tenu de se maintenir à l'écart.~~

La suppression de la réparation devrait entraîner une navigation plus prudente avec moins d'incidents.

L'application homogène « qu'est-ce qu'un enchevêtrement » reste difficile et a conduit à des décisions disparates dans les attributions de réparation.

## ***RCV 44.1 Effectuer une pénalité***

(b) si le kiteboard a causé une blessure, un dommage ou un enchevêtrement ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course **ou a causé un désavantage significatif pour l'autre kiteboard dans la course ou la série grâce à son infraction**, sa pénalité doit être d'abandonner.

Plus de réparation possible pour le kiteboard prioritaire donc pénalité plus forte qu'un tour si le kiteboard qui enfreint une règle a fait perdre beaucoup de temps à l'autre kiteboard avant qu'il reprenne la course même en l'absence de dommage ou blessure.

## RCV 64 Décision

Ajouter une nouvelle règle 64.2(c) :

(c) si un kiteboard a enfreint une règle et qu'il en résulte un enchevêtrement pour la deuxième fois ou plus pendant la même épreuve, sa pénalité doit être une disqualification non retirable. ~~quand un kiteboard a enfreint une règle du chapitre 2 et, en conséquence, a causé un enchevêtrement pour lequel une réparation a été accordée, il doit être classé RCT s'il a abandonné ou DCT s'il a été disqualifié. Quand le kiteboard récidive une deuxième fois ou plus dans la série, sa pénalité doit être DNE.~~

Plus de réparation possible pour le kiteboard prioritaire donc réécriture de la règle pour l'enchevêtrement.

# BATEAU VOLANT (ET /OU RAPIDE)



## Définition Obstacle

Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté **et un objet**, une zone **ou une ligne** ainsi définis dans les instructions de course sont aussi des obstacles. Cependant, un bateau en course n'est pas un *obstacle* pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus de s'en *maintenir à l'écart* ou, si la règle **22** s'applique, de l'éviter. Un navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, ne constitue jamais un *obstacle* continu.

L'ajout de « ou une ligne » dans cette définition permet aux IC de faire d'une ligne un obstacle et d'exiger des bateaux qu'ils ne la franchissent pas. Ce qui serait techniquement impossible, puisque la règle 86.1 ne permet pas aux instructions de course de modifier la définition « obstacle ».

L'objet impliquait quelque chose de réel (exemple des boundaries avec des petit flotteurs).

La zone impliquait une définition d'un périmètre (avec une forme particulière).

La ligne (définie dans les IC) peut être virtuelle (utilisation an AC45 ou AC75 par exemple) et est plus simple à définir.

## *REV définition*

### E.1.2 Types d'appendice de coque

(m) FOIL

Un appendice de coque principalement utilisé pour influencer sur la dérive et/ou produire une sustentation, qui peut comprendre tout ou partie des éléments suivants :

Fuselage

Mât de foil

« Elevator »

Aile avant

Aile arrière ou stabilisateur

La seule référence au foil dans les REV !!!

## 42.3 EXCEPTION

(c) ~~Sauf lors d'un louvoyage au vent,~~ Quand le surfing (accélération rapide en descendant sur l'avant d'une vague), ~~ou~~ le planning ou le vol est possible, ~~l'équipage du bateau peut border toute voile dans le but d'initier ce surfing ou planning, mais~~

- (1) chaque voile peut être bordée une seule fois par vague ou risée pour initier ce surfing ou planing, ou
- (2) chaque voile peut être bordée autant de fois que voulu pour initier le vol.

La seule référence au vol dans les RCV !!!

## Annexe E Voile radiocommandée

Pour n'oublier personne !!

Peu de changement à part:



E1.3 / E2.1 appel à la voix

E4.2 ~~enchevêtré ou qu'il est échoué~~ *désemparé*

E4.3 (b) si le bateau a obtenu un avantage ~~significatif~~ dans la flotte ou la course grâce à son infraction malgré une pénalité effectuée, sa pénalité doit être ~~une pénalité d'un tour supplémentaire~~ *des pénalités supplémentaires d'un tour jusqu'à ce que l'avantage soit annulé ;*