

## OBJECTIFS

- Mieux connaître ses droits et devoirs afin d'optimiser sa position sur la ligne par rapport aux concurrents plus ou moins proches
- Savoir « attaquer » et savoir « défendre » dans le sens et le respect des règles

## MOYENS

- Cela nécessite une gestion Technico-Tactico-

Réglementaire de la part de l'équipage

✓Conséquences induites

➤Maîtrise des RCV, notamment des définitions

➤Communication interne à l'équipage (quel est l'objectif à court terme impliquant des actions de barre, de voiles)

➤Maîtrise technique

➤Savoir passer en plan B si besoin

## RÈGLES EN JEUX

- Rappel : ces règles s'appliquent tout le temps (avant, pendant et après la course) mais seule une infraction à la R24.1 peut entraîner une pénalité si pas « en course » (à partir du pavillon P et fin après dégagement de la ligne d'arrivée)
- Réglementairement parlant, on ne doit pas anticiper un changement de priorité. En revanche, tactiquement parlant, il vaut mieux afin éviter de se retrouver dans une position sans issue

## SE MAINTENIR A L'ECART :

**Définition 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 et,
- (b) quand les bateaux sont *engagés*, si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.

- La première partie de la définition « sans avoir à agir pour l'éviter » est d'application générale et permanente, et signifie qu'un voilier qui doit se maintenir à l'écart peut enfreindre une règle (ici la R10) s'il navigue si près du voilier prioritaire que ce dernier soit convaincu qu'il a besoin d'agir pour l'éviter. Dans cette logique, le fait d'éviter le contact de justesse n'est pas toujours suffisant pour satisfaire aux exigences de « se maintenir à l'écart ».

## R10

- Lors de la phase de départ, peu d'intérêt à réclamer pour une éventuelle infraction d'un adversaire (au risque de se faire des ennemis, sic !) sauf peut-être dans la dernière minute, car le placement se précise...

## R13 Virement de Bord

RCV 13 Après qu'un bateau dépasse la position bout au vent, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. Pendant ce temps, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Si deux bateaux sont soumis à cette règle au même moment, celui qui est du côté bâbord de l'autre ou celui qui est derrière doit *se maintenir à l'écart*.

Le virement commence uniquement au franchissement de l'axe du vent, et se termine sur l'autre route au plus près. Durant toute cette phase de virement, le bateau se trouve dans une position Non-Prioritaire, et doit se maintenir à l'écart.

Sur le plan réglementaire, le virement ne fait jamais référence à la position des voiles, ni à la vitesse, ni à la position de l'équipage, etc...

## R15 Acquérir une priorité

- « Quand un bateau acquiert la priorité, il doit au début donner 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 signifie que la règle s'allume et s'éteint dans les 2 à 3 secondes suivant le changement d'états prioritaires/non prioritaires entre les bateaux (sauf si 2ème partie de règle s'applique)

Références aux :

- Différentiels de vitesses entre les 2 bateaux
- Distance entre les bateaux au moment de l'engagement
- Temps d'action/réaction des 2 bateaux

Par exemple, un bateau derrière peut respecter cette R15 tout en étant très proche (exemple 20 cm) du bateau devant si les vitesses et angles sont quasi similaires. Au moment précis de l'engagement, le bateau au vent doit avoir les actions pour s'écarter et celui sous le vent doit donner de la place, quitte à abattre un peu au moment où le bateau au vent lofe...

## R11 Au vent/Sous le vent

La deuxième partie de la définition SE MAINTENIR A L' ECART « quand les voiliers sont engagés sur le même bord, si le voilier sous le vent peut modifier sa route sans immédiatement entrer en contact avec le voilier au vent », ne s'applique que dans cette situation donnée, et signifie que le voilier au vent doit rester assez éloigné du voilier sous le vent pour que ce dernier ait un peu de place pour évoluer.

Si les voiliers sont tellement proches que le voilier sous le vent ne peut ni lofer ni abattre sans entrer immédiatement en contact avec le voilier au vent, alors le voilier au vent ne s'est pas maintenu à l'écart.

## RCV 17 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*.

DEFINITION 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.».

- Tout d'abord, il n'y a pas de route normale avant le départ. C'est « normal », puisque tout le monde cherche à se placer pour prendre son meilleur départ.
- Nota : la question de la route normale se pose essentiellement pour le bateau sous le vent, car c'est une limitation pour celui-ci, en tant que bateau prioritaire. Est-ce que le bateau SOUS LE VENT est soumis à la route normale ?? Oui ou Non !

LA QUESTION à se poser !!!

Comment s'est créé l'engagement ?

- Est-ce un engagement en même temps par :
  1. Un bateau qui était derrière (donc sur le même bord)
  2. Qui vient Sous le vent (du bateau qui était devant)
  3. Dans les 2 longueurs perpendiculaires (du bateau maintenant au vent)
- Si la réponse est OUI aux 3 points en même temps = Route Normale obligatoire
- Si manque une ou plusieurs conditions = Pas de Route Normale à suivre (pour le bateau sous le vent)

Un seul scénario possible

## R18 Place à la Marque

ATTENTION au PREAMBULE 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** jusqu'à ce qu'ils les aient passées.*

- Ainsi, la R18 (notion de bateaux Intérieur/Extérieur) ne s'applique pas au moment de prendre le départ..., c'est-à-dire lorsque les bateaux s'approchent de la ligne de départ et jusqu'à ce qu'ils les aient passées.
- Qu'est-ce que cela signifie ? On ne peut donner de timing précis, ni de position sur la ligne.
- Cependant, plus on proche du signal de départ et plus la flotte est dense, plus on est incontestablement sur le point de s'approcher de la ligne pour prendre le départ...

Exception logique... Pas de place à la marque

## R 21 : ERREURS DE DÉPART; EFFECTUER DES PÉNALITÉS; CULER

- **21.1** 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.
- **21.2** Un bateau effectuant une pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.
- **21.3** Un bateau qui cule ou se déplace latéralement au vent en route surface en mettant une voile à contre doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même.

### R 21.3 CULER SANS VOILE A CONTRE

- Sans action de voile à contre (Foc ou Grand voile), les règles applicables entre les bateaux continuent de s'appliquer (R 10, R11, etc)
- AVEC action de voile à contre (Foc ou Grand voile), les règles applicables entre les bateaux cessent de s'appliquer (R 10, R11, etc) et la règle 22.3 s'applique (cf diapo 32)

## R42 Actions pénalisables

- **Godiller**, le fait de faire avancer le bateau par coups de safran gauche et droit

- **Godiller**, le fait d'inverser l'orientation du bateau par rapport au vent par coups successifs pour lofer, qui seraient suivi immédiatement par des coups inverses pour maintenir le bateau proche de l'axe du vent.
- **Godiller**, suite à un bateau face au vent ou proche, abattre en dessous du près pour lancer le bateau. Autrement dit il est autorisé d'abattre en donnant des coups de safran à partir d'une position face au vent jusqu'au plus près mais pas au-delà...
- **Pomper**, la limite est de lancer en gitant puis de redresser le bateau à plat mais pas en contre gîte et évidemment une seule fois
- Sur l'utilisation des voiles, il reste un flou à ma connaissance sur ce que l'on appelle le « drifting ». Opération qui consiste à faire dériver le bateau au vent par actions de voiles à contre. Ça semble très utilisé en 29er et 49er. On fait ça aussi très bien en 2.4 avec la bôme à contre côté bâbord en tribord amure...