

# VOUS AVEZ DIT "NOUVELLES REGLES" ?

1. Quelques changements mineurs qui :
  - généralement clarifient une règle
  - parfois changent une règle
  - parfois changent un numéro de règle
  - ajoutent ou modifient des définitions
3. Une réécriture complète de la Section C du Chapitre 2 en 3 règles (règles 18, 19 et maintenant 20) concernant les marques et obstacles. Cas de réclamations les plus fréquents.

Mais pas de réel changement du jeu. Philosophie générale :

- Simplification des textes
- Modifier aussi peu que possible la façon de jouer sur l'eau

## REGLES CONCERNANT LES COUREURS

- Règle Fondamentale 1.2

Le terme "flottabilité personnelle" est remplacé par "équipement individuel de flottabilité"

- Règle Fondamentale 3, Acceptation des règles

Vous êtes censés ne pas contester les décisions des juys et jurys d'appel auprès d'une cour de justice ou tribunal

- Préambule du Chapitre 2, quand les bateaux se rencontrent

Les coureurs ont dorénavant les mêmes droits que le comité de course et le jury, de réclamer contre un bateau qui ne respecte pas le RIPAM ou les règles gouvernementales de priorité quand il rencontre un bateau qui n'est pas en course (exemple d'un bateau de croisière naviguant dans la zone de parcours)

Comme avant, l'annexe J 2.2 permet que les IC prescrivent que les règles du chapitre 2 soient remplacées par les règles de priorité du RIPAM (heures et lieux entre les bateaux sur l'épreuve).

## REGLES CONCERNANT LES COUREURS

- **La règle 28.1 c** (Effectuer le parcours) inclut la possibilité de portes dans un parcours : il faut alors « passer entre les marques d'une porte depuis la direction de la marque précédente ».

Il n'est donc plus nécessaire de préciser cela dans les Instructions de Course.

- **La règle 30** (Pénalité de départ) a des noms différents relatifs aux pavillons employés : Règle du pavillon I, Z ou noir.

La règle du pavillon Z, parfois mal comprise a été clarifiée. « S'il est identifié de la même façon lors d'une tentative ultérieure de départ de la même course, il doit recevoir une pénalité supplémentaire en points de 20 % »

- **La règle 32** (Réduire ou annuler après le départ) ne permet plus d'effectuer une réduction de parcours a posteriori :

*« Le parcours réduit doit être signalé avant que le 1<sup>er</sup> bateau coupe la ligne d'arrivée ».* Permet d'éviter certains abus...

Mais il reste une possibilité de réduire a posteriori si les IC le prescrivent. Par exemple, pointage(s) officiel(s) réalisé(s) à tel(s) ou tel(s) endroit(s) et indication de la procédure (dont indication des règles modifiées).

## REGLES CONCERNANT LES COUREURS

La règle 40 (Equipements individuels de flottabilité) qui demandait qu'un harnais ou une ceinture de trapèze soit équipé d'un dispositif largable facilement a disparu.

Difficulté d'établir des normes précises, mais évidemment toujours conseillé d'utiliser des crochets avec ce type de sécurité.

Il est précisé aussi que si le port d'un équipement individuel de flottabilité est obligatoire, il reste possible de les enlever « brièvement pour changer ou ajuster un vêtement ou un équipement personnel » : on peut toujours faire pipi en enlevant le gilet de sauvetage si besoin, ouf !

La Règle 41 a supprimé une ambiguïté :

La RCV 1.1 (Aider ceux qui sont en danger) ne figure plus dans les exceptions à la RCV 41

La RCV 41 parle d'un bateau qui peut recevoir de l'aide extérieure dans les cas listés.

→ RCV 1.1 parle d'un bateau qui va porter assistance.

Conséquence : un bateau qui reçoit de l'aide extérieure tel que prévu par la RCV 1.1 doit abandonner !

## REGLES CONCERNANT LES COUREURS

- **La règle 42.3.h** permet aux IC de prévoir l'utilisation d'un moteur ou autre moyen de propulsion dans des circonstances données, à condition de ne pas en tirer avantage. Attention, lire et relire les IC qui doivent décrire **toutes ces circonstances !**
- **Voir annexe P** plus loin (procédures pour pénaliser sur l'eau pour infraction à la règle 42)
- **La règle 44** (Pénalité au moment de l'incident) regroupe maintenant l'ensemble des pénalités et la manière de les effectuer, y compris celles concernant les infractions à la RCV 31 (toucher une marque)

R 44.1 (a) précise la non application de la « double peine ». Autrement dit « Si infraction à une règle du chapitre 2 et R31 dans le même incident », la pénalité de 2 tours suffit.

**La règle 51** (Lest mobile) précise maintenant de façon claire et limpide aux « déménageurs » qui balastent sur les bateaux habitables que « *Tout lest mobile, y compris des voiles qui ne sont pas établies, doit être convenablement arrimé. L'eau, le poids mort ou le lest ne doivent pas être déplacés dans le but de modifier le réglage ou la stabilité.* »

Comment faire respecter de cette règle ? mais l'ajout des mots « y compris des voiles qui ne sont pas établies » lève une légère ambiguïté... et vous pouvez toujours écoper les fonds !

### **Règle 64.1(b), Décisions: Pénalités et Exonération**

ela confirme que si vous avez effectué une pénalité suite à une infraction (en tours effectués ou en abandonnant), vous ne pouvez pas être pénalisé en plus, sauf si vous avez enfreint la règle fondamentale 2 (disqualification non retirable) ou si vous avez omis d'abandonner au sens de la RCV 44.1(b) . Dans ces derniers cas, vous seriez "DNE" (pénalité qui ne peut être retirée).

**La règle 79** stipule que l'avis de course ou lorsqu'une classe désire restreindre la participation de coureurs « professionnels », seule la classification de l'ISAF (voir Régulation 22) peut être utilisée.

Un coureur souhaitant obtenir une classification peut l'obtenir sur le site de l'ISAF.

## ANNEXE P

Aménagement de l'annexe P qui définit les procédures pour pénaliser sur l'eau selon les infractions à la règle 42 (Propulsion) :

La règle parle plus justement de pénaliser maintenant au lieu de réclamer.

La pénalité à partir de la 3<sup>ème</sup> infraction est « allégée » : score DNE (disqualification qui ne peut être retirée) mais le concurrent peut poursuivre la compétition au lieu d'être totalement exclu comme auparavant.

Si il manque à le faire, sa pénalité doit être une disqualification sans instruction dans toutes les courses de la régata, sans score retiré, et le jury doit envisager d'ouvrir une instruction selon la règle 69.1(a).

Une réparation selon la règle 62 est maintenant possible dans le seul cas où les Juges sur l'eau auraient pénalisé alors qu'un signal du Comité de Course permettait l'action de « pomper »

Cette situation s'étant produite à plusieurs reprises ces dernières années.

Une règle nouvelle P5, préconise fortement pour les classes l'utilisation du pavillon O pour permettre les actions de pomper, balancer ou saccader à partir d'une force de vent définie et du pavillon R pour les interdire en dessous de cette force.

## REGLES CONCERNANT LES COUREURS COMPLEMENTS SUR LE CHAPITRE 2

### ❖ Pas de changement pour :

- Règle 10, bâbord, tribord
- Règle 11, au vent, sous le vent
- Règle 12, Route libre devant, Route libre derrière
- Règle 13, Pendant le virement de bord
- Règle 14, Eviter le contact
- Règle 15, Acquérir une priorité
- Règle 16, Modifier sa route

### Règle 17, SUR LE MEME 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 cela a pour effet de l'amener rapidement en arrière de l'autre bateau. Cette règle ne s'applique pas si l'engagement débute alors que le bateau au vent est tenu par la règle 13 de se maintenir à l'écart.

Pas de changement, excepté les mots soulignés qui ont été rajoutés pour une harmonisation avec les nouvelles règles 18 et 19, aux *marques et obstacles*, ainsi que des bateaux sur des bords opposés naviguant à plus de 90° du vent peuvent être engagés (cf définition).

Nota pour les match racers : Cela permet de ne pas supprimer la technique du double empannage pour "éteindre" la règle 17

## REGLES CONCERNANT LES COUREURS Chapitre 2

- REGLE 17, SUR LE MEME BORD ; ROUTE NORMALE
- 17.2 sauf lors d'un louvoyage au vent, tant qu'un bateau est à moins de deux fois sa longueur de coque d'un bateau *sous le vent* ou d'un bateau *en route libre derrière* faisant une route *sous le vent* de la sienne, il ne doit pas naviguer au-dessous de sa *route normale* sauf s'il empanne.

La règle 17.2 est supprimée, car sans intérêt et très peu utilisée

- Un bateau *au vent* peut abattre vers un bateau *sous le vent*, tant que le bateau *au vent* continue de *se maintenir à l'écart*. Règle 11
- Un bateau en route libre *devant* peut abattre vers un bateau en route libre *derrière* naviguant sur une route *sous son vent*, tant qu'il lui laisse de la *place*. Règle 16

## SECTION C

- ❖ Les règles 18 et 19, qui traitaient des contournements et passages de *marques et obstacles*, ont été réécrites :
  - pour faciliter leur compréhension,
  - pour éviter d'avoir des exceptions aux règles qui s'appliquent en approche des *marques et obstacles*,
  - pour clarifier quelles règles s'appliquent aux *marques*, et quelles règles s'appliquent aux *obstacles*,
  - pour gérer le fait que des bateaux peuvent être très rapides par rapport à leur taille,
  - pour éliminer les ambiguïtés que l'on avait dans les anciennes règles.

## SECTION C

### ❖ Conséquences :

- Séparation de l'ancienne règle 18, qui gérait à la fois les *marques et obstacles*, en deux règles :
  - La règle 18, qui s'applique seulement pour passer les *marques*
  - La règle 19, qui s'applique pour passer les *obstacles*
- Cela signifie que l'ancienne règle 19, donnant le droit de héler pour demander de la *place* pour virer de bord à un *obstacle* est passée en règle 20 (avec quelques précisions)

## Changement dans la section C : Aux marques et obstacles

Augmentation de la taille standard de la "zone" à une *marque* de deux longueurs de coque du bateau le plus proche, à trois longueurs de coque. Uniquement "zone" (nouvelle définition) aux *marques* et non pas aux *obstacles*.

Disparition de la notion vague selon laquelle la règle 18 commence à s'appliquer quand les bateaux sont "sur le point de contourner ou passer" pour la remplacer par la zone des trois longueurs. Ce qui s'appelle maintenant la zone, peut être modifié par les instructions de course (de 2 à 4, pour tous les bateaux et toutes les *marques* de cette course) cf RCV 86.

Pas d'inversion ou de neutralisation des règles basiques de priorité ou de la Section B.

SUITE

- Nouvelle définition plus claire de la "*place*" à donner par de la "*Place-A-La-Marque*". "*PALM*". Voir plus loin.
- Nouvelle définition de « *Parer* » une marque : *Un bateau pare une marque quand de sa position il peut passer à son vent et la laisser du côté requis sans changer de bord.*
- Exonération pour une infraction à une règle de priorité en prenant la *place* ou la *place à la marque* à laquelle on a droit.

## NOUVELLE DEFINITION : PLACE A LA MARQUE

La *place* pour un bateau pour aller à la *marque*, et par la suite la *place* pour naviguer sur sa *route normale* quand il est à la *marque*. ....  
Cependant, la *place-à-la-marque* ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf si le bateau est engagé au vent et à l'intérieur du bateau tenu de donner la *place-à-la-marque*.

première phrase ; Le trajet dans la zone est divisé en 2 parties distinctes

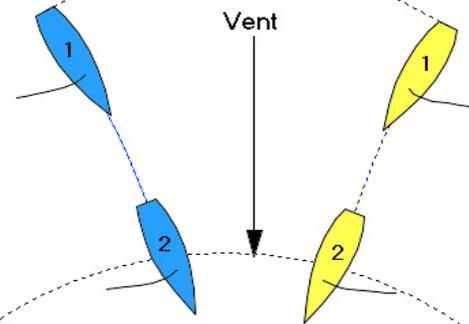
La *place* pour un bateau pour **ALLER A LA MARQUE : TO THE MARK** : C'est tout d'abord le trajet, la *place* (telle que signifiée dans la définition *place*) pour aller vers la *marque*. L'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes, pour manoeuvrer rapidement en bon marin pour **ALLER VERS LA MARQUE**.

et par la suite la *place* pour naviguer sur sa *route normale* quand **IL EST A LA MARQUE : AT THE MARK** : A partir du moment où l'étrave du bateau est au niveau de la *marque*, un bateau intérieur doit suivre sa *route normale* pour passer la *marque* pour bénéficier du droit à de la *place*.

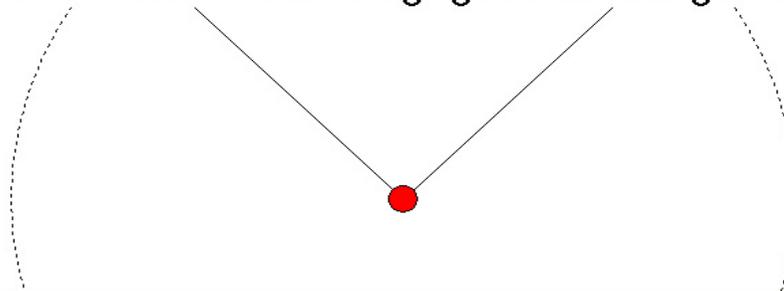
## REGLES CONCERNANT LES COUREURS Chapitre 2 SECTION C suite

- Nouvelle définition *d'engagement* : ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même bord.
- Des bateaux sur des bords opposés peuvent être engagés :
  - Quand la règle 18 s'applique
  - S'ils font tous les deux une route au-delà de  $90^\circ$  du vent réel

Position 1 : les 2 bateaux sont engagés car plus de  $90^\circ$  du vent réel



Position 2 : les 2 bateaux sont engagés car la règle 18 s'applique (Zone)



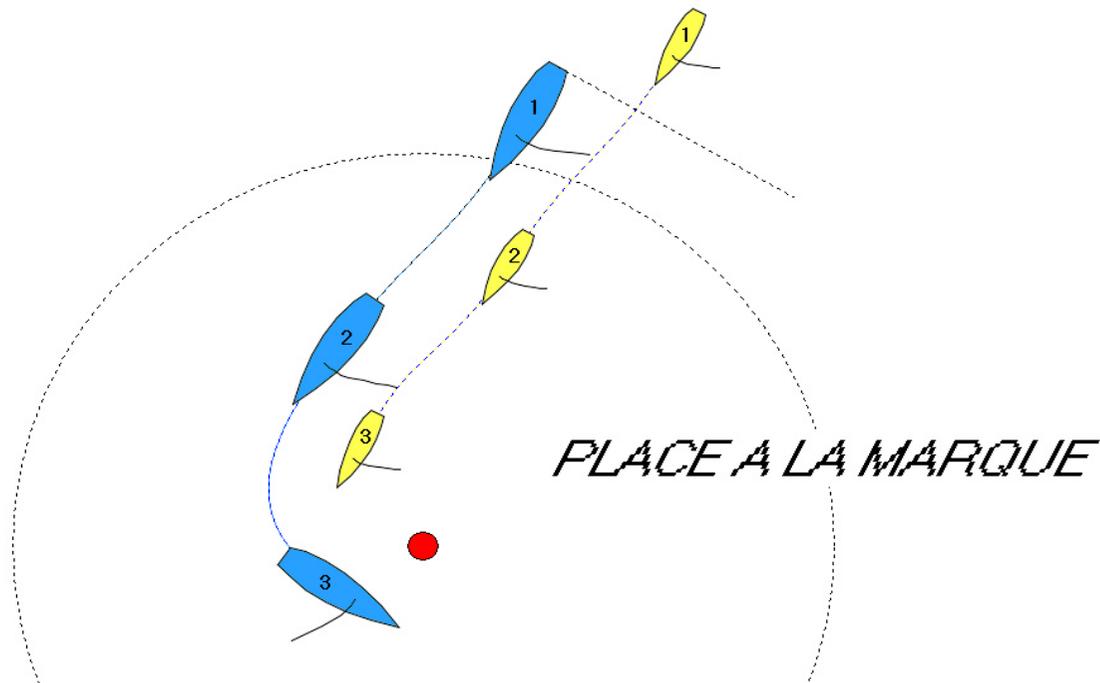
## R 18.1 Quand la règle de la *Place-a-la-marque* s'applique ?

Entre des bateaux tenus de laisser une *marque* du même côté

... et quand l'un d'entre eux au moins est dans la *zone*

- Définition de *zone* : autour d'une *marque*, un espace de 3 longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche.
- **IMPORTANT : PAS DE CHANGEMENT DE RAPPORT PRIORITAIRE ET NON PRIORITAIRE ENTRE LES BATEAUX**

Position 1 : La coque de Bleu est la première à rentrer dans la zone



## R 18.1 Quand la règle 18 cesse de s'appliquer ?

**Avant :** « la règle 18 s'applique jusqu'à ce que les bateaux aient passé la marque »  
Avec 2 bateaux, il était clair que le deuxième devait avoir passé la marque.

**Maintenant :** Cette phrase n'a pas été maintenue. Il faut comprendre que la règle 18 donne un droit à de la « *place à la marque* », dès qu'un bateau n'a plus besoin de ce droit, la règle 18 s'éteint et seules les règles de base s'appliquent.

- Résumé :

La règle 18 cesse de s'appliquer plus rapidement qu'avant : dès que j'ai contourné la *marque* et obtenu la *place* pour le faire.

## R 18.1 Quand la règle 18 cesse de s'appliquer ? MARQUE AU VENT

À la marque au vent, la règle 18 « s'éteignant » plus tôt qu'auparavant, l'empannage en *bâbord* d'un bateau à l'intérieur ou devant, sera plus difficile à justifier devant un jury ou face à l'adversaire toujours en *tribord*. L'empannage doit faire partie de la trajectoire de la *route normale* à la *marque*.

### ALLER A LA MARQUE

Jaune extérieur et non prioritaire au vent doit donner de la place-à-la-marque à Bleu. R 18.2(b)

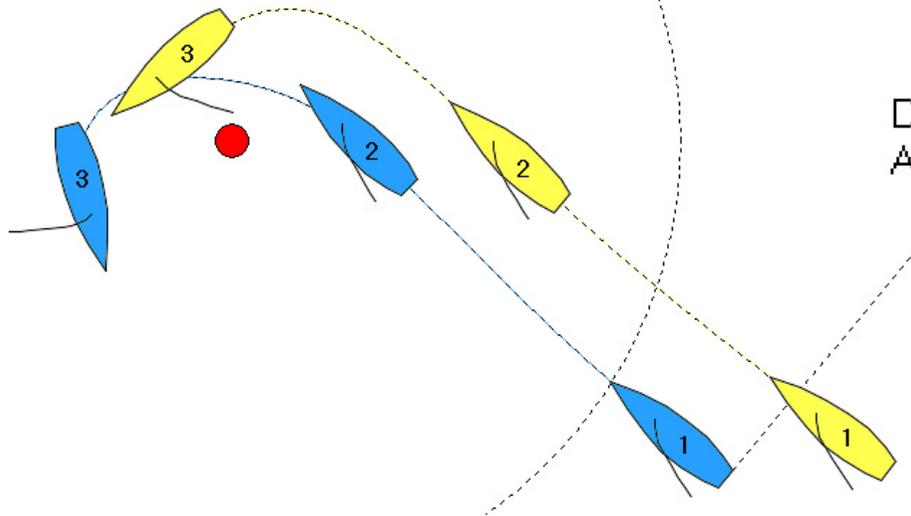
### A LA MARQUE

Si l'empannage de Bleu dans sa manoeuvre de contournement de la marque est sa route normale, il continue à avoir droit à de la place. Jaune doit se maintenir à l'écart.

Dans le cas contraire, Bleu peut enfreindre la règle 10 (bâbord/tribord).

Nota : Bleu ne sera pas "protégé" par la règle 15, car il se met non prioritaire en empannant bâbord devant un bateau tribord.

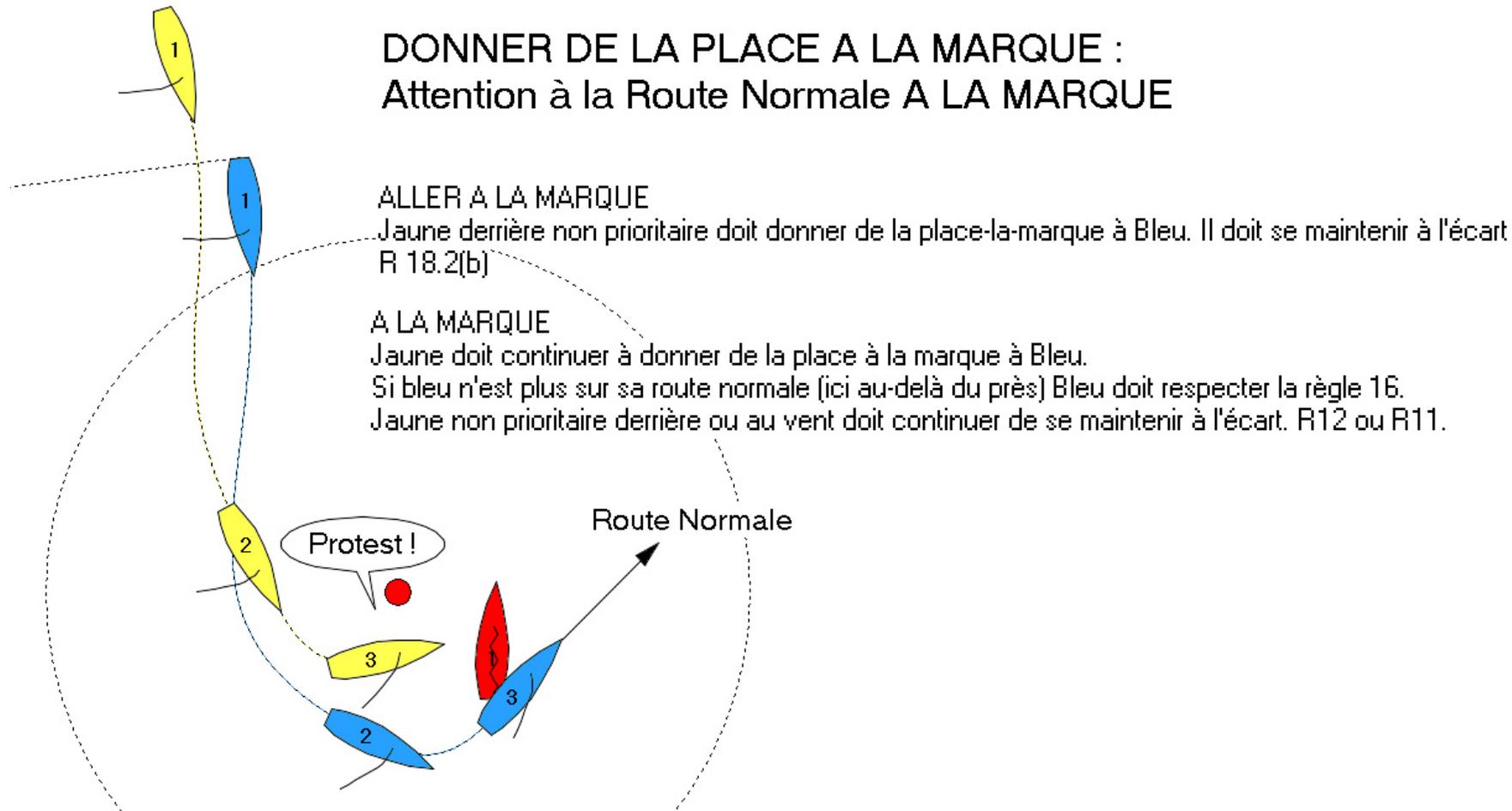
Jaune prioritaire en position 3 est juste limité par la règle 16 "modification de route"



DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE  
Attention à la Route Normale à la Marque

## R 18.1 Quand la règle 18 cesse de s'appliquer ? MARQUE SOUS LE VENT

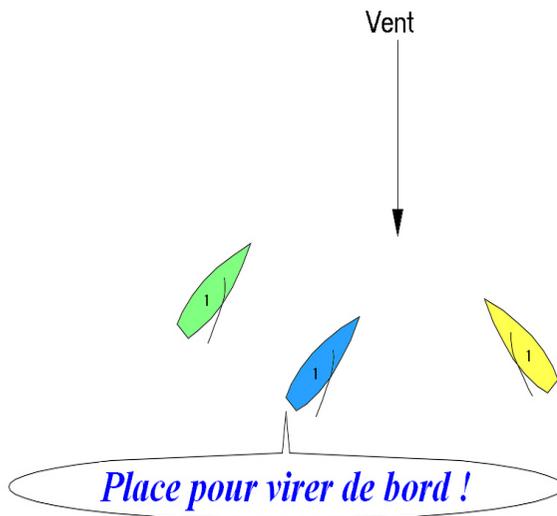
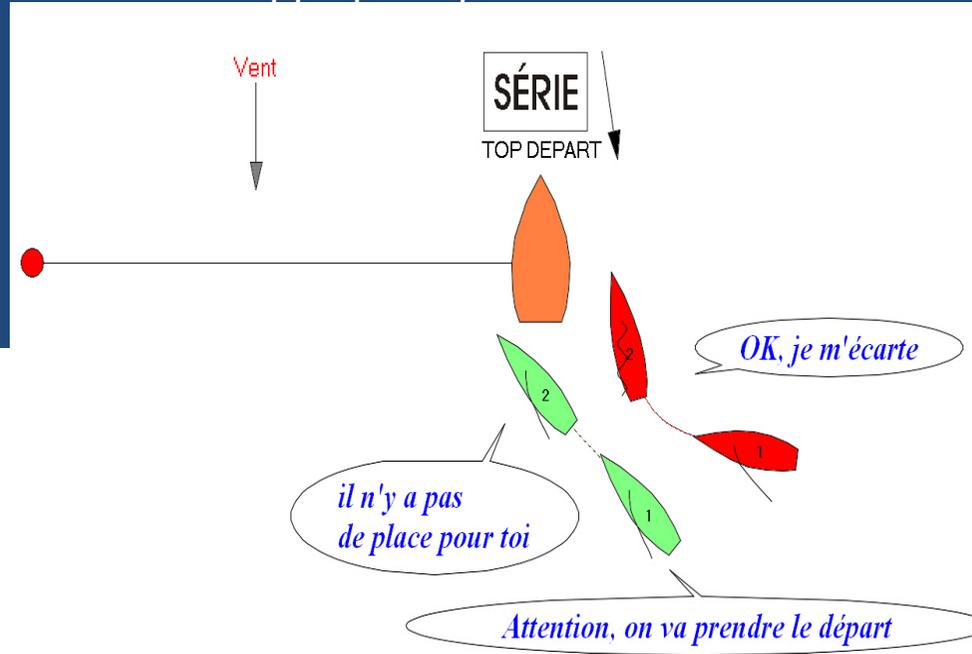
Le bateau devant est censé suivre sa *route normale*, mais cela n'est pas une « limitation » pour le bateau prioritaire. En d'autres termes, le bateau prioritaire n'est pas obligé de prendre sa *route normale*. Exemple d'un bateau devant ayant des difficultés d'affalage de spi et enroulant très large la marque. Ici en rouge, si il lofe jusqu'au face au vent (pour fermer la porte à Jaune), il n'est plus sur sa *route normale* qui est de naviguer au près. Par conséquent, Bleu devant devient soumis à la règle 16. Jaune non prioritaire doit continuer de *se maintenir à l'écart*.



# MAIS EXCEPTIONS LOGIQUES !!

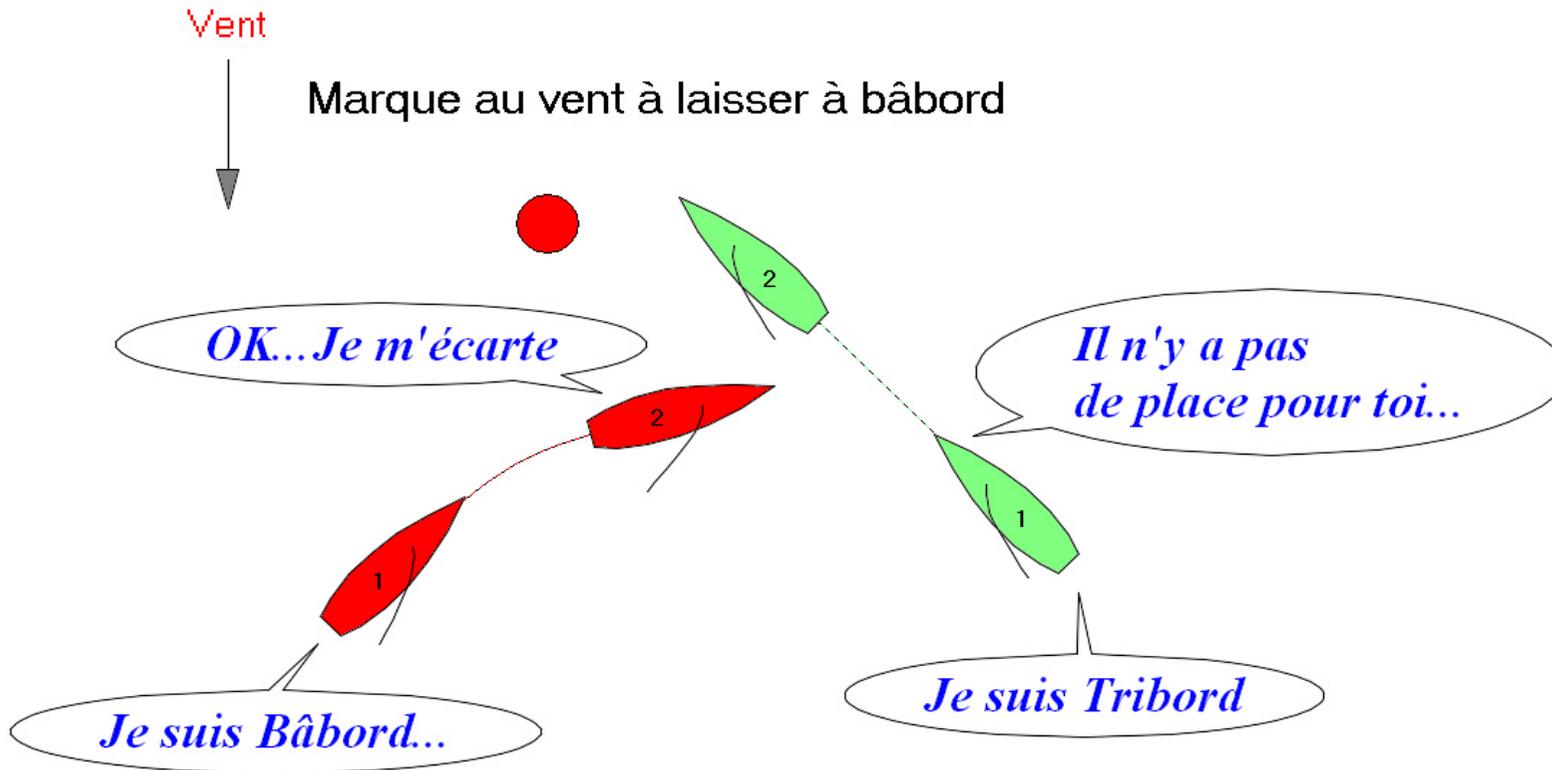
Dans le préambule (en italique) de la Section C : Aux marques et obstacles

- Ne s'applique pas à une *marque* de départ en s'approchant de la ligne pour *prendre le départ*
- Quand RCV 20 s'applique, RCV 18 et RCV 19 ne s'appliquent pas



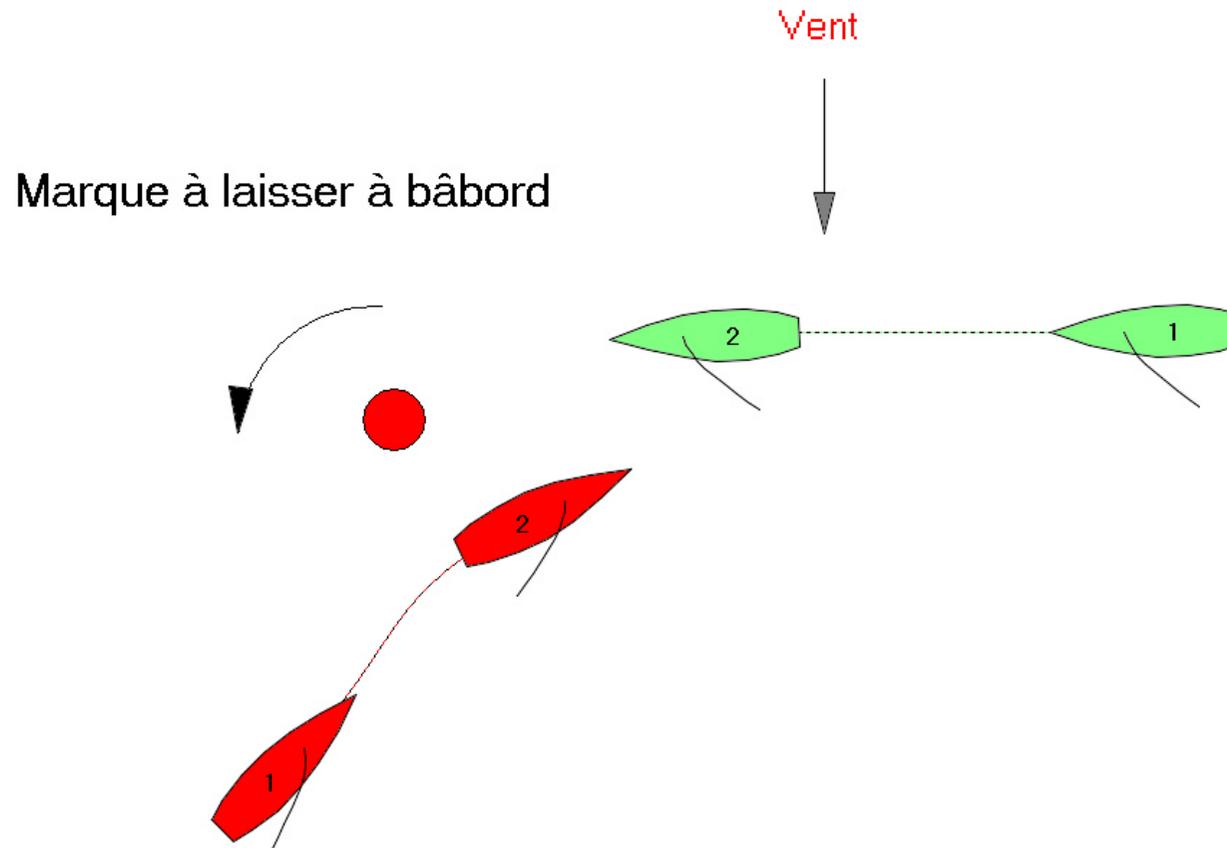
# MAIS EXCEPTION LOGIQUE !!

Entre des bateaux sur des bords opposés sur un louvoyage au vent. R18.1  
(a)



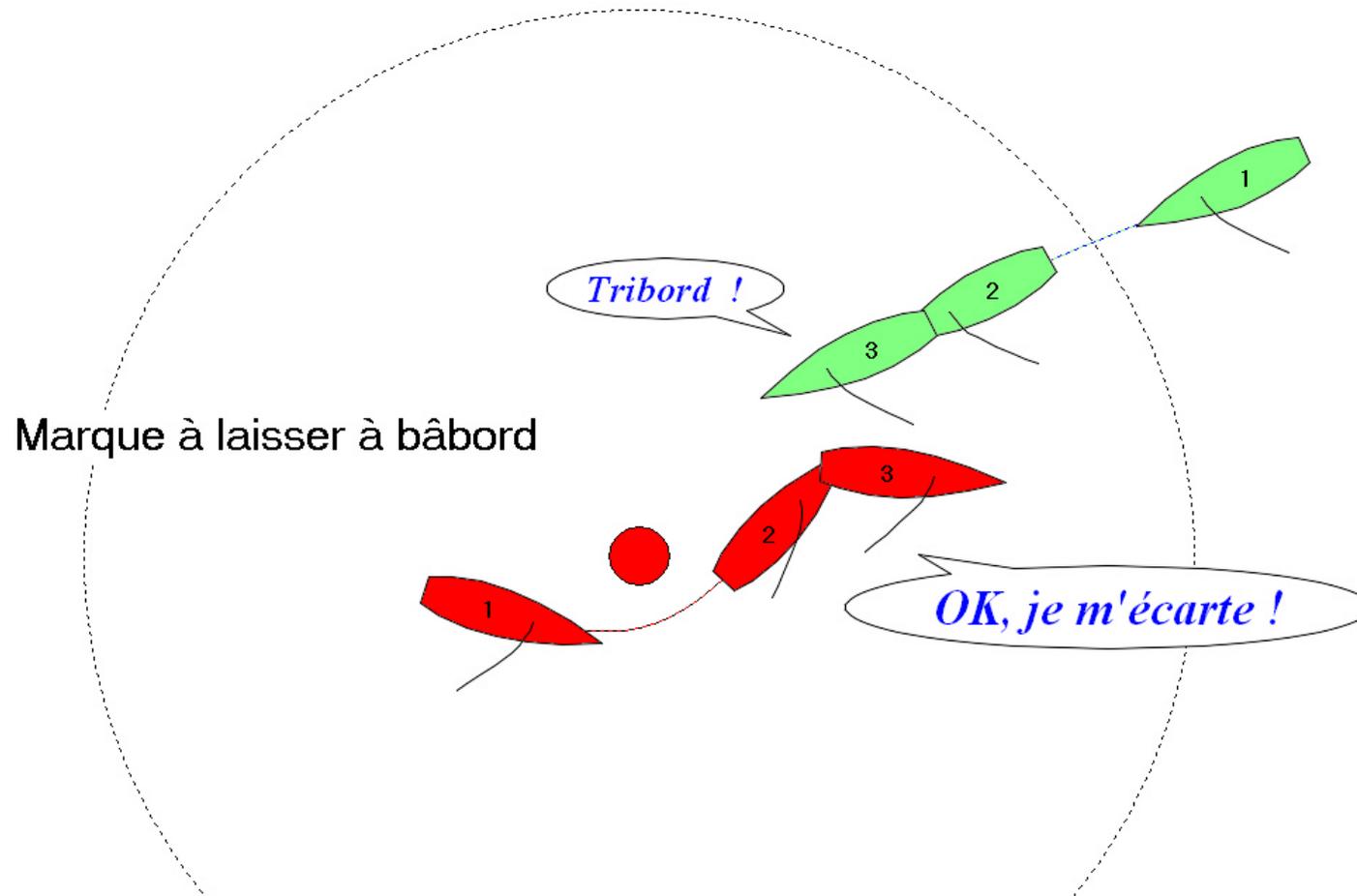
## MAIS EXCEPTION LOGIQUE !!

Entre des bateaux sur des bords opposés quand la *route normale* pour l'un deux, mais pas les deux est de virer à la *marque*. R 18.1 (b)



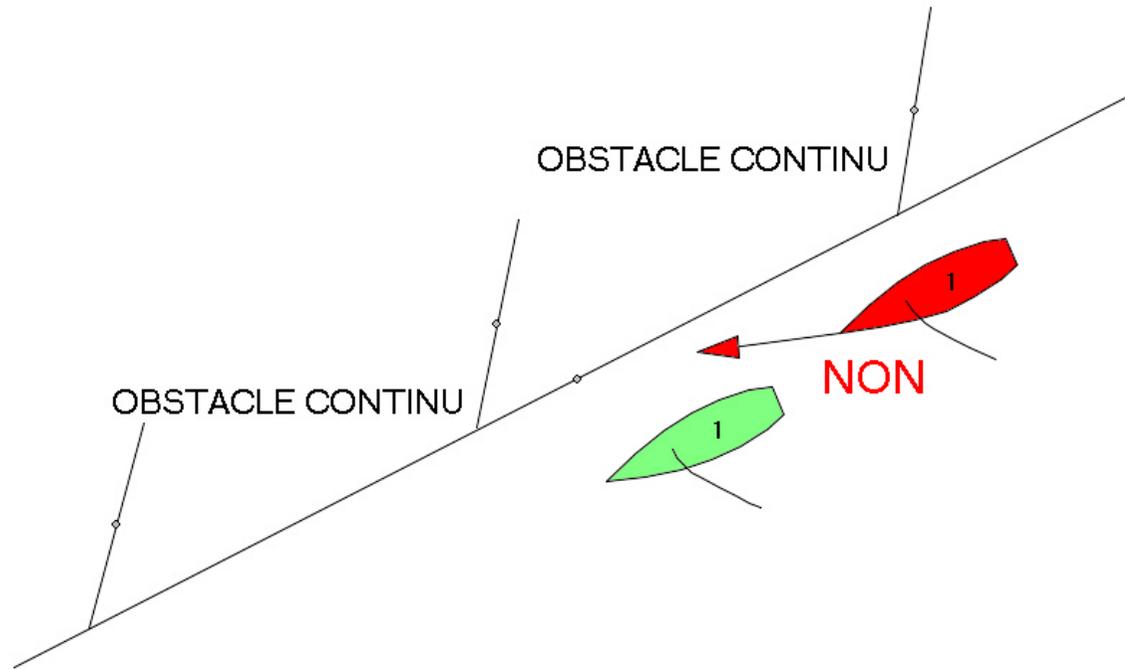
## MAIS EXCEPTION LOGIQUE !!

Entre un bateau s'approchant de la *marque* et un autre la quittant. R 18.1 (c)



## MAIS EXCEPTION LOGIQUE !!

Si la *marque* est un *obstacle* continu, c'est alors la règle 19 (obstacle) qui s'applique. R 18.1 (d)



## PLACE À LA MARQUE - RÈGLE R18.2 (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.

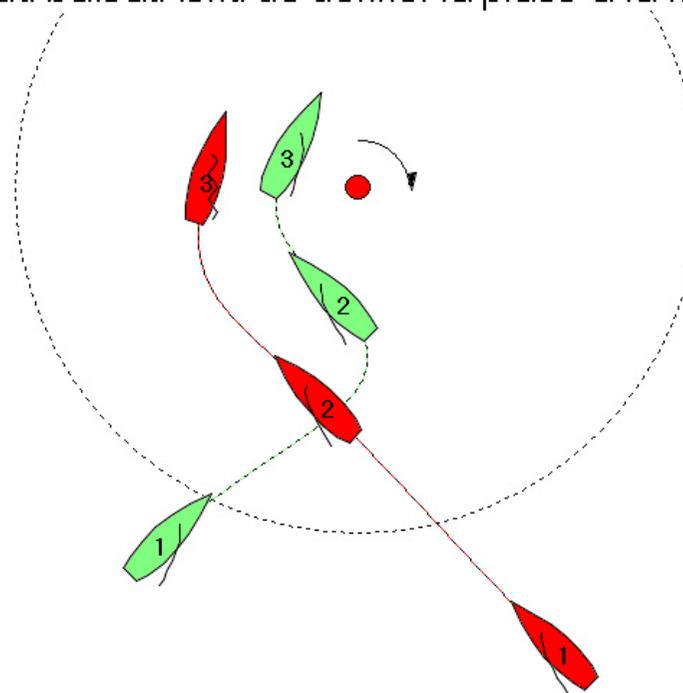
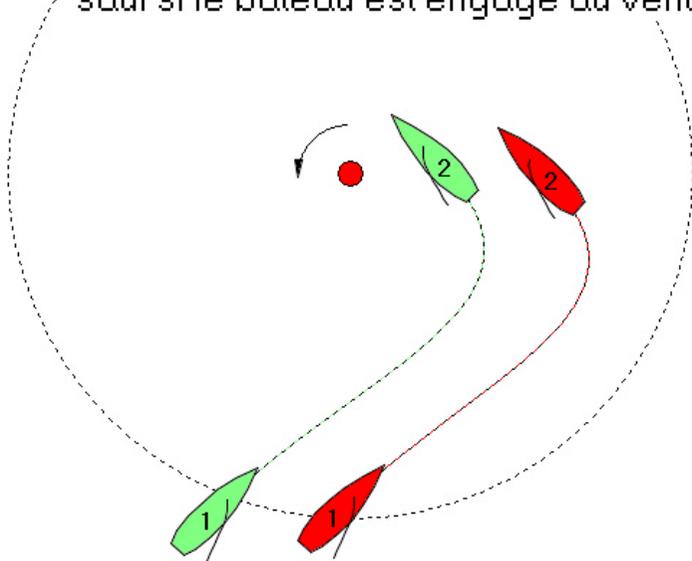
Selon la définition *PALM*: ....le bateau vert est engagé au vent et à l'intérieur, par conséquent, le bateau rouge est tenu de donner de la *PALM* pour le dernier virement autour de la bouée.

Le bateau rouge à l'extérieur doit donner de la place à la marque, y compris pour le virement

- schéma de gauche de position 1 à 2 (virement autour de la bouée)

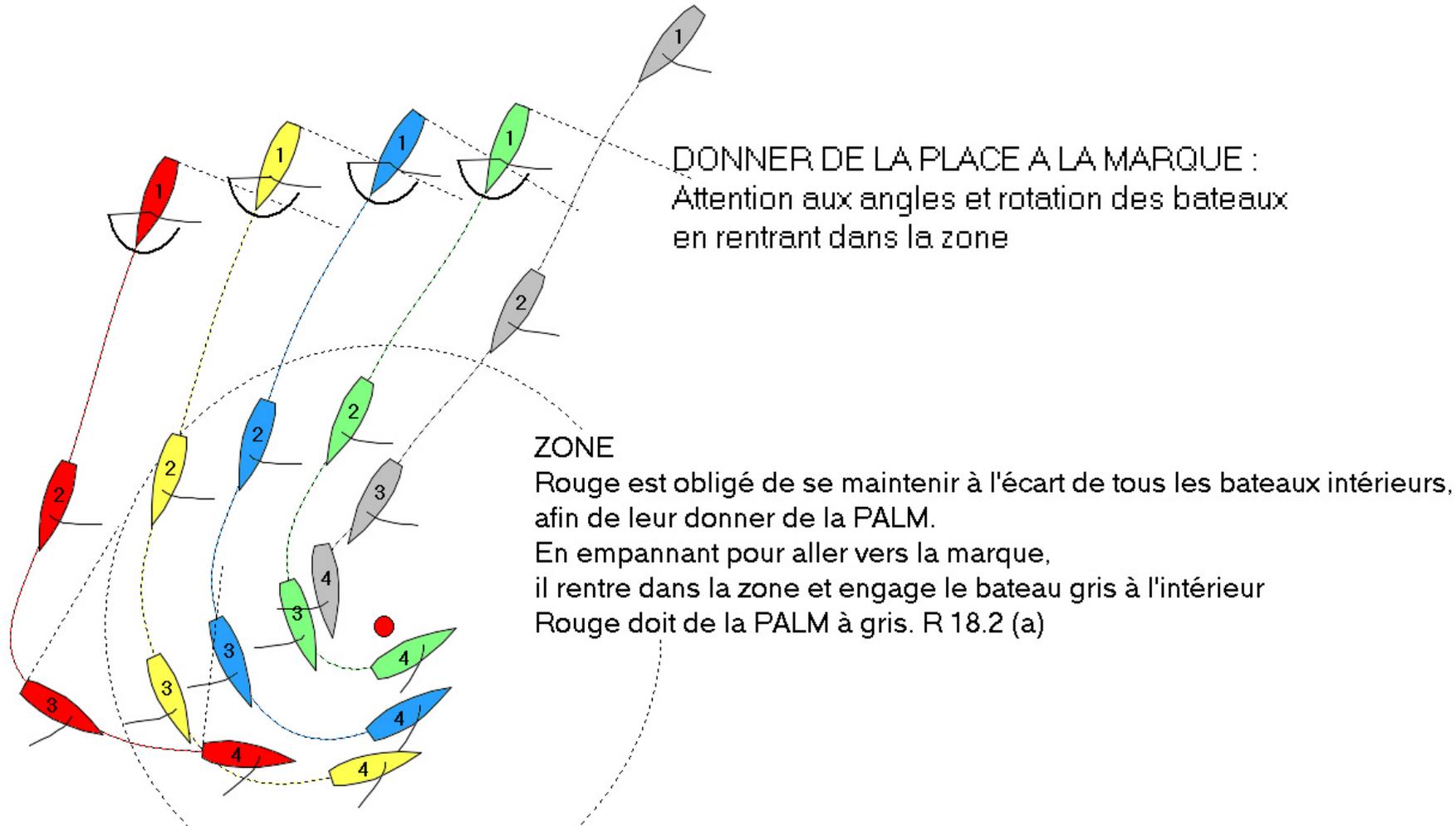
- schéma de droite de position 2 à 3 (virement autour de la bouée)

cf définition : Cependant, la place-à-la-marque ne comprend pas la place pour virer de bord sauf si le bateau est engagé au vent et à l'intérieur du bateau tenu de donner la place-à-la-marque.



« 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.

Danger de ne pas pouvoir rentrer dans la zone en tant que bateau extérieur.



Si des bateaux sont *engagés* lorsque le premier d'entre eux atteint la *zone*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place-à-la-marque*. **Extérieur prioritaire**

## DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE : BATEAUX "EXTERIEUR/INTERIEUR"

### ALLER A LA MARQUE

Jaune intérieur non prioritaire en position 1 et 2 a droit à de la place pour aller vers la marque :

- je dois aller droit vers la marque
- je peux m'écarter au minimum pour préparer ma rotation "en bon marin"

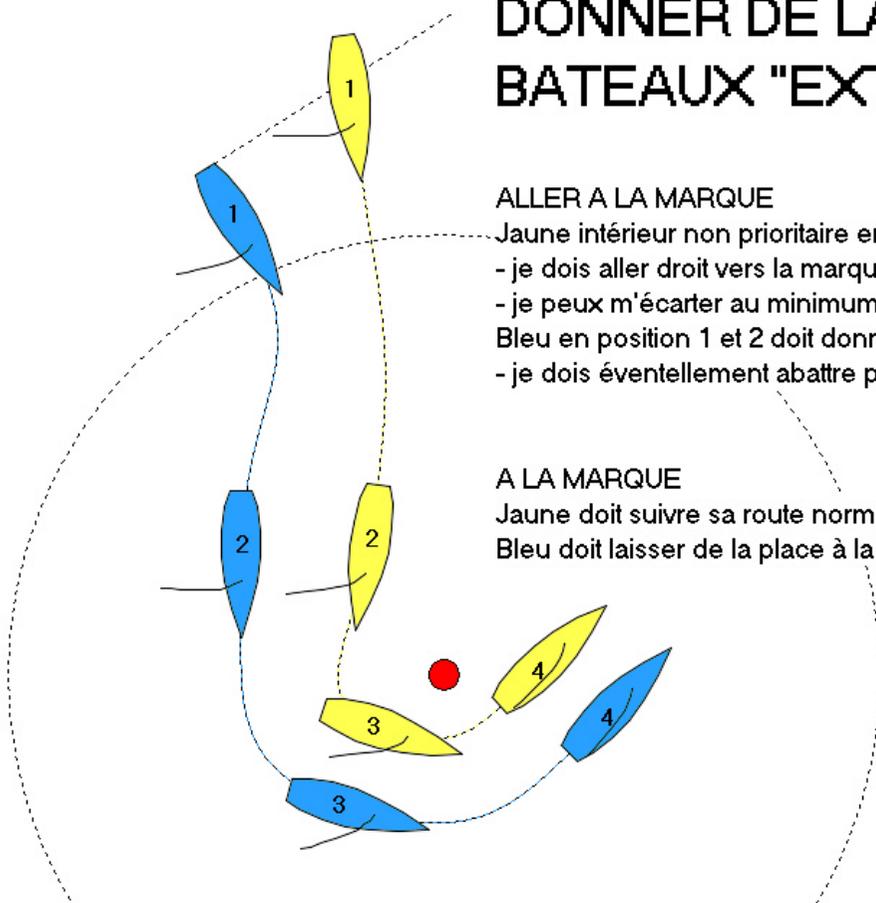
Bleu en position 1 et 2 doit donner de la place à la marque :

- je dois éventuellement abatter pour te laisser aller vers la marque

### A LA MARQUE

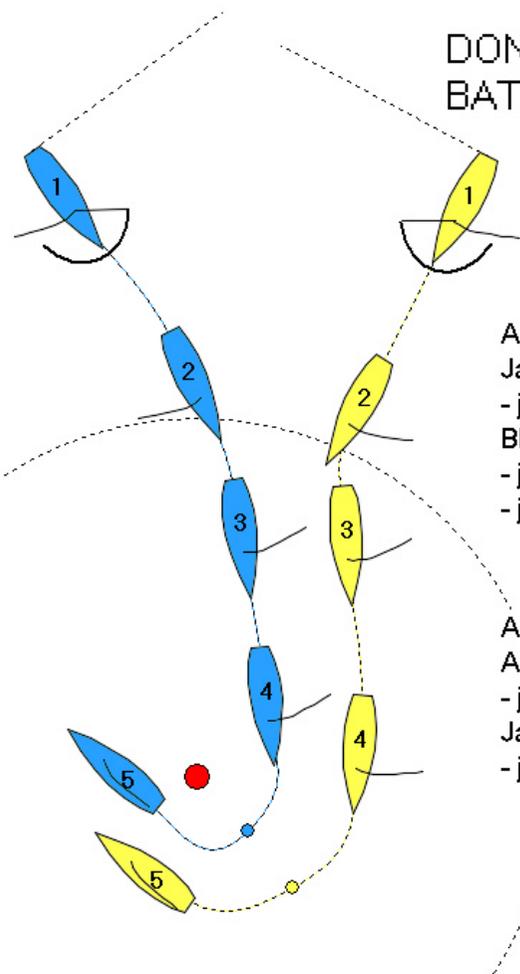
Jaune doit suivre sa route normale en étant toujours non prioritaire au vent.

Bleu doit laisser de la place à la marque



Si des bateaux sont *engagés* lorsque le premier d'entre eux atteint la *zone*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place-à-la-marque*. **Extérieur prioritaire**

DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE :  
BATEAUX "EXTERIEUR/INTERIEUR"



Déjà en position 1,  
les 2 bateaux sont engagés même sur des bords opposés (+ de 90° du vent réel)

ALLER A LA MARQUE

Jaune extérieur prioritaire en position 1, 2 et 3 doit donner de la place pour aller vers la marque :

- je dois te laisser aller vers la marque

Bleu intérieur non prioritaire en position 1, 2 et 3 a droit à de la place pour aller vers la marque :

- je dois aller vers la marque

- je peux m'écarter un minimum de la marque pour préparer une rotation en "bon marin"

A LA MARQUE

A partir de la position 4, Bleu toujours non prioritaire doit suivre sa route normale autour de la marque.

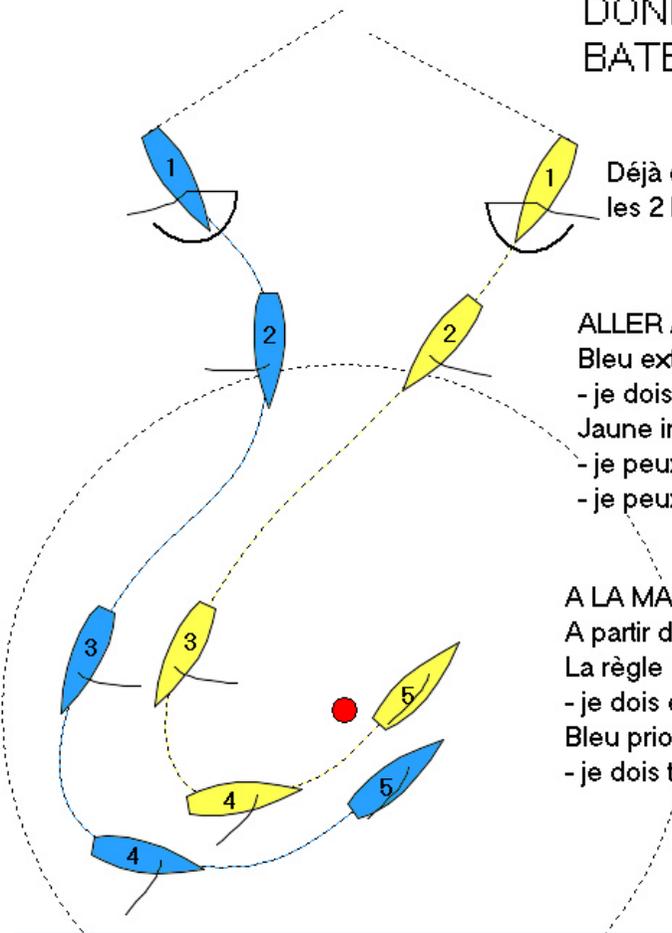
- je dois enrouler la marque en "bon marin"

Jaune prioritaire sous le vent

- je dois te laisser de la place à la marque jusqu'au moins la position 5 (bouée passée)

Si des bateaux sont *engagés* lorsque le premier d'entre eux atteint la *zone*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place-à-la-marque*.  
**Extérieur Non prioritaire**

DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE :  
 BATEAUX "EXTERIEUR/INTERIEUR"



Déjà en position 1,  
 les 2 bateaux sont engagés même sur des bords opposés (+ de 90° du vent réel)

ALLER A LA MARQUE

Bleu extérieur non prioritaire en position 1, 2 et 3 doit donner de la place pour aller vers la marque :

- je dois m'écarter pour te laisser aller vers la marque

Jaune intérieur prioritaire en position 1, 2 et 3 a droit à de la place pour aller vers la marque :

- je peux aller vers la marque

- je peux m'écarter pour préparer une rotation optimum pour aller vers la marque

A LA MARQUE

A partir de la position 3, Jaune prioritaire doit suivre sa route normale autour de la marque.

La règle 18.4 impose à Jaune d'empanner sans passer plus loin de la marque que nécessaire

- je dois empanner mais avec la possibilité d'une trajectoire en "enroulement tactique"

Bleu prioritaire sous le vent à partir de la position 4

- je dois te laisser de la place à la marque jusqu'au moins la position 5 (bouée passée)

De l'entrée dans la zone jusqu'au niveau de la *marque* : dans ce segment un bateau extérieur prioritaire doit donner de la *place* au bateau intérieur non prioritaire qui doit aller vers la *marque*. Attention, comme 2 bateaux au portant sont maintenant engagés même si ils sont sur des bords différents (cf définition « *engagement* »). Anticipation peut être nécessaire notamment avec des spis asymétriques ou bateaux rapides, pour laisser de la *place* pour « aller à la marque » à l'entrée de la zone.

### DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE : BATEAUX "EXTERIEUR/INTERIEUR"

En position 1, Jaune est tribord prioritaire et Bleu bâbord.  
Les 2 bateaux sont engagés avant d'entrer dans la zone.  
Bleu est à l'intérieur pour une marque à laisser à tribord.  
les 2 bateaux sont engagés même sur des bords opposés (+ de 90° du vent réel)

### ALLER A LA MARQUE

En position 2, jaune doit de la place à bleu pour aller à la marque.  
Il semble que jaune doit "anticiper", y compris à partir de la position 1.

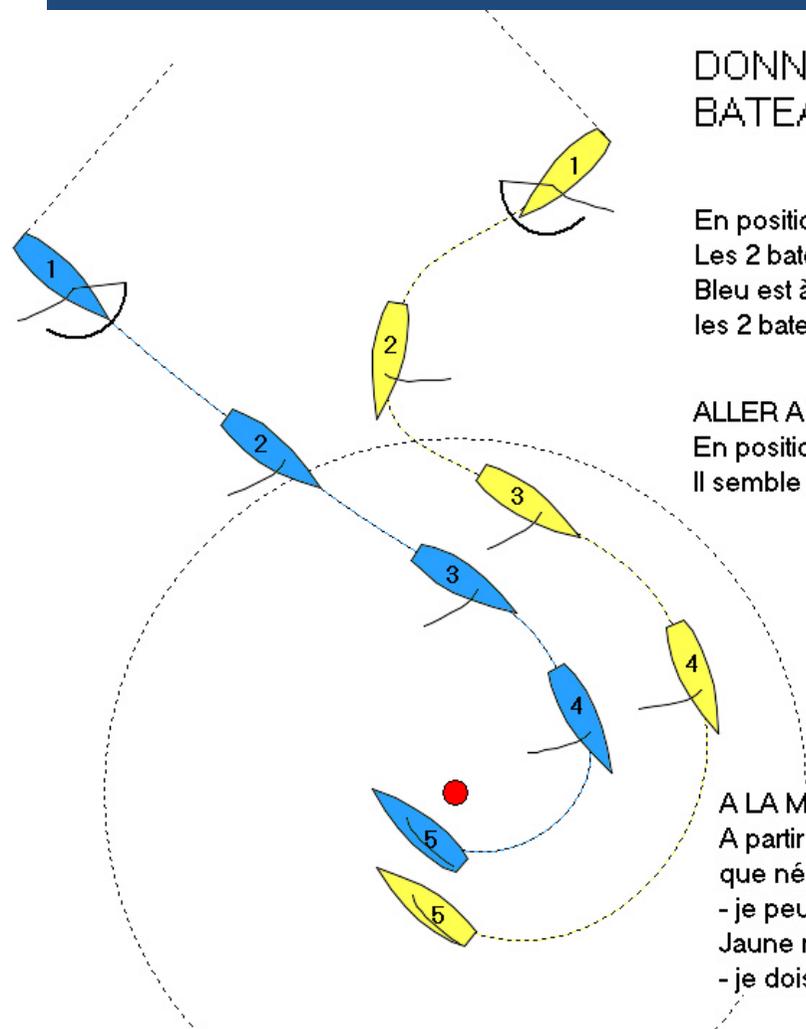
### A LA MARQUE

A partir de la position 4, Bleu prioritaire ne doit pas empanner plus loin que nécessaire pour contourner la marque. R 18.4

- je peux faire un "enroulement tactique"

Jaune non prioritaire au vent

- je dois te laisser de la place à la marque pour que tu suives ta route normale. Je m'écarte.



- REGLE 18.2 (b) 2<sup>ème</sup> phrase

Si un bateau est *en route libre* devant lorsqu'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*.

## DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE : BATEAUX "DERRIERE/DEVANT"

### ALLER A LA MARQUE

Jaune derrière non prioritaire doit donner de la place à Bleu pour aller vers la marque, R18.2 b :

- je dois me maintenir à l'écart de Bleu

Bleu devant et prioritaire en positions 1, 2 et 3 :

- je peux aller vers la marque

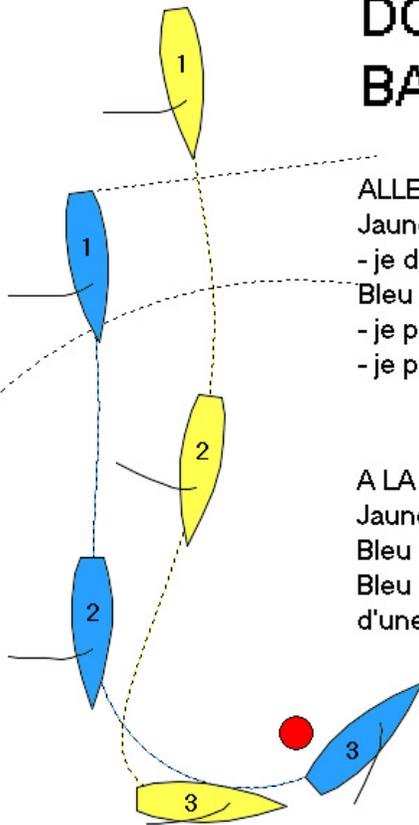
- je peux m'écarter pour préparer une rotation optimum autour de la marque (enroulement tactique)

### A LA MARQUE

Jaune derrière doit toujours s'écarter.

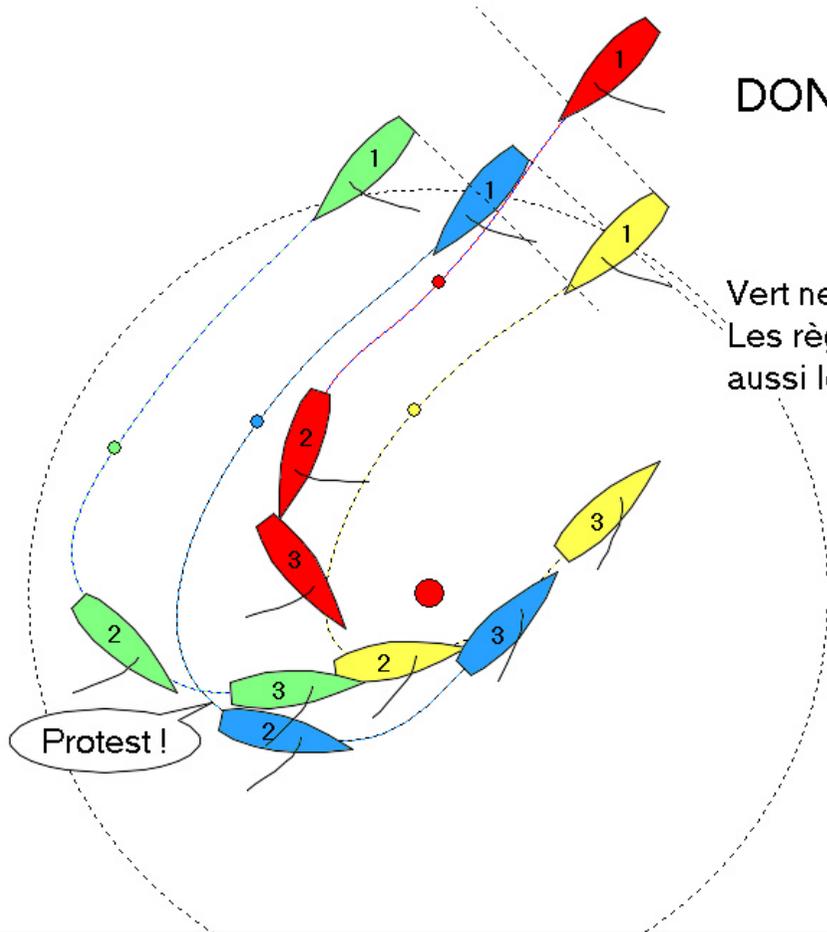
Bleu prend la place à la marque sur sa route normale

Bleu doit suivre sa route normale pour pouvoir être exonéré d'une éventuelle infraction aux règles section C + R15 + R16



Tant que les bateaux restent dans la zone, un bateau qui doit laisser de la *place à la marque* (parce que derrière ou à l'extérieur) doit continuer de le faire ...

- Même si un nouvel engagement est rompu ou créé
- Tant que le(s) bateau(x) reste(nt) dans la zone



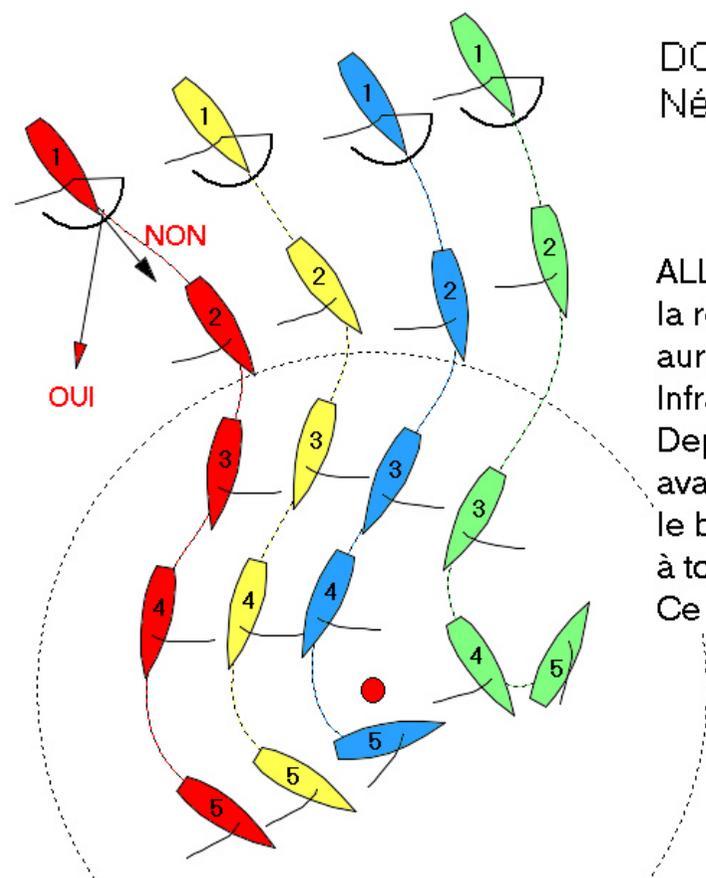
### DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE :

Vert ne doit en aucun cas de la place à rouge en position 3.  
Les règles 18.2 b et c sont claires :  
aussi longtemps que vert reste dans la zone, rouge doit s'écarter.

« Si un bateau a établi un *engagement* à l'intérieur depuis une position *en route libre derrière*, et que depuis le moment où l'*engagement* a commencé le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place-à-la-marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner ».

En d'autres termes : si depuis qu'il y a *engagement*, un bateau extérieur peut donner de la *place* à la *marque*, il est tenu de la donner, y compris en anticipant.

Question possible du jury au bateau rouge : Etiez-vous incapable de donner à tous ces bateaux intérieurs, la place pour aller vers la *marque* lorsque vous rentrez dans la *zone* ? Expliquez-nous pourquoi.



DONNER DE LA PLACE A LA MARQUE :  
Nécessité d'anticipation !

ALLER A LA MARQUE et A LA MARQUE

la règle 18 s'applique à l'entrée de la zone, mais rouge en position 1 aurait dû anticiper...cf règle 18.2 (e).

Infraction de rouge R 18.2 (e)

Depuis que l'*engagement* a commencé (entre les 4 bateaux) avant même de rentrer dans la zone,

le bateau rouge extérieur était capable de donner de la *PALM* à tous les bateaux intérieurs en rentrant dans la zone.

Ce qu'il ne fait pas en position 2, 3, 4 et 5.

OTA complémentaire : quand les bateaux virent de bord, la R18.2 (b) s'éteint car R18.2 (c) dit « *Cependant, si l'un des bateaux dépasse la position bout au vent ou si le bateau ayant droit à la place-à-la-marque quitte la zone, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer* ». Par conséquent, la R18.2 (a) s'allume et la R18.2 (e) dit « *Si un bateau a établi un engagement à l'intérieur depuis une position en route libre derrière, et que depuis le moment où l'engagement a commencé le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la place-à-la-marque, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner* ». Mais Attention →

schéma de gauche →

le bateau rouge extérieur doit laisser de la PALM pour le virement

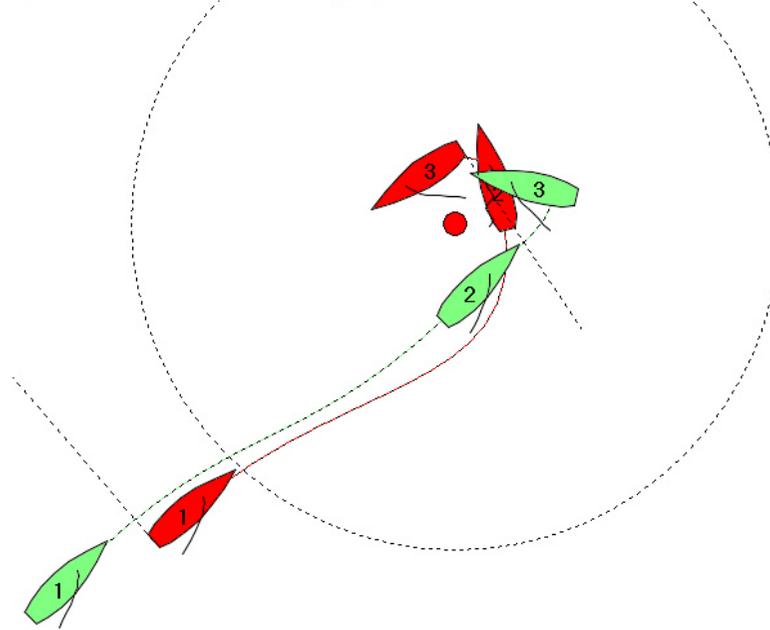
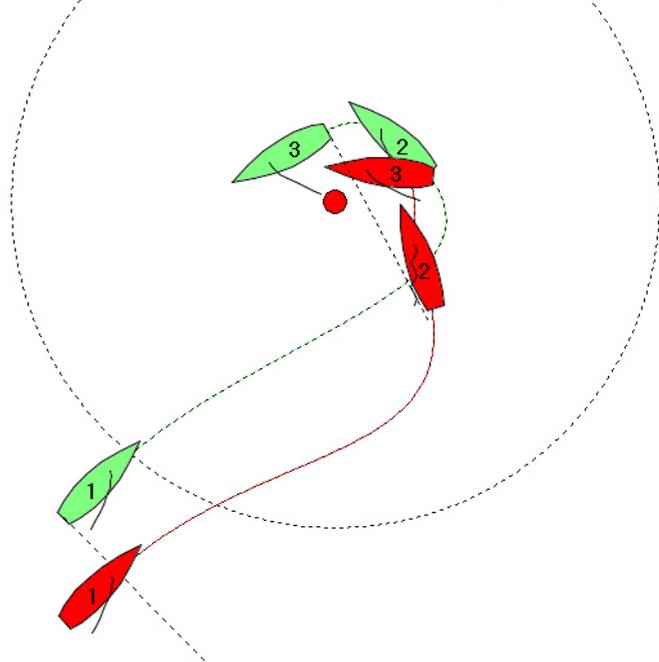


schéma de droite

le bateau rouge en virant R13, ne doit pas gêner vert !! La R18 s'éteint.

### DONNER DE LA PLACE À LA MARQUE

Dans les deux cas de figures, engagés ou devant-derrrière en bâbord ;  
Suite au virement de bord (R18.2 c), si le bateau derrière établit un engagement à l'intérieur,  
le bateau extérieur n'est pas tenu de lui donner de la place-à-la-marque,  
si ce dernier est incapable de lui donner depuis le moment où l'engagement a commencé.



## RÈGLE 18.3 VIRE DE BORD EN S'APPROCHANT D'UNE MARQUE

Pas de modification mais élimine une erreur<sup>xx</sup> : la nouvelle règle établit explicitement :

« est soumis à la RCV 13 dans la zone » à la place de « vire de bord »

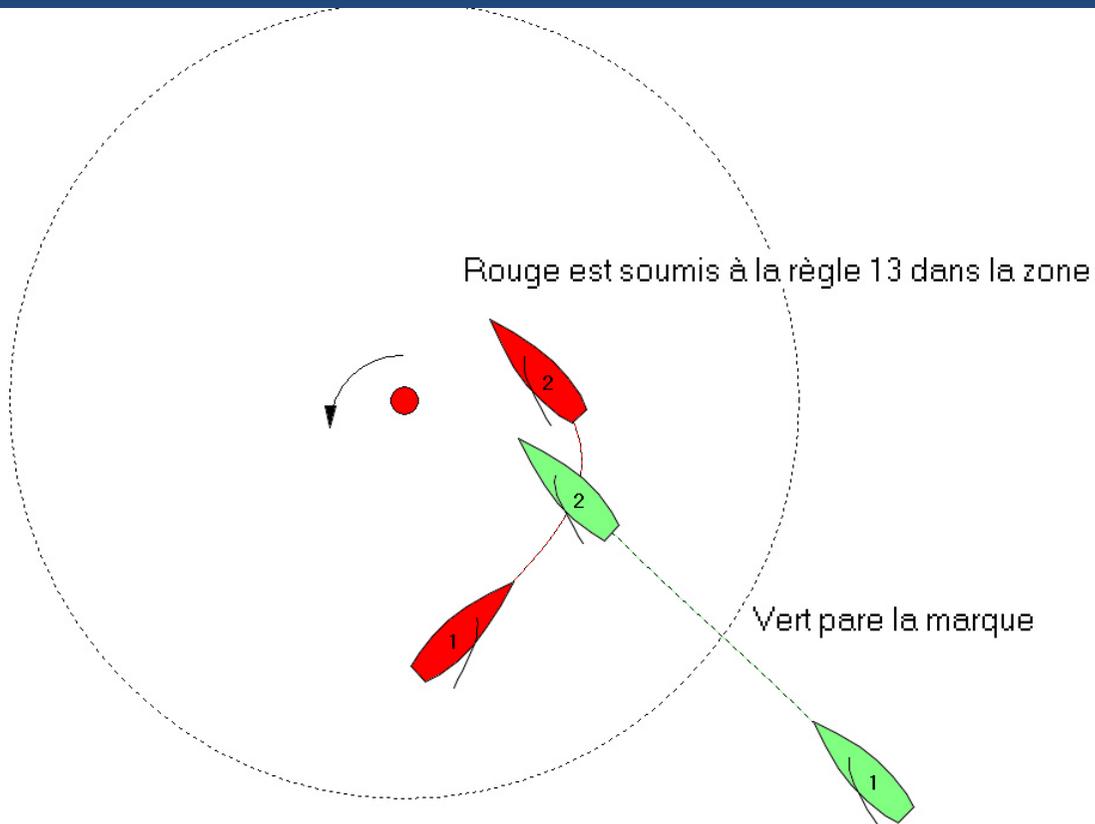
Si 2 bateaux s'approchent d'une *marque* sur des bords opposés et que l'un deux vire<sup>xx</sup> dans la zone, alors que l'autre *pare la marque* :

la règle 18.2 ne s'applique pas. Le bateau qui a changé de *bord*

ne doit pas obliger l'autre bateau à naviguer au-delà du plus près pour l'éviter

ne doit pas empêcher l'autre bateau de passer la *marque* du côté requis

doit donner la *place-à-la-marque* si l'autre bateau devient *engagé* sur son intérieur.



## REGLE 18.4 EMPANNER

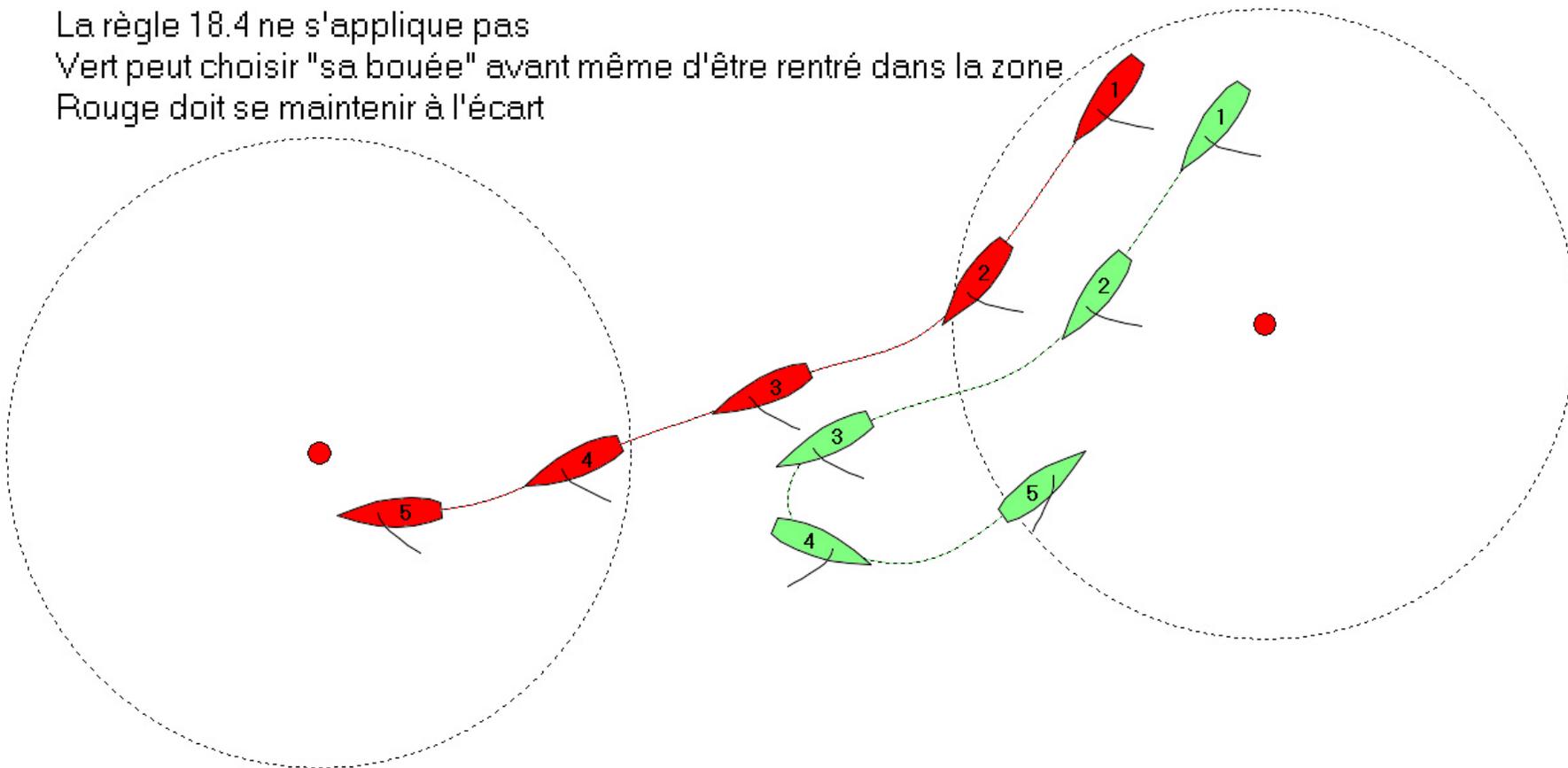
Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit empanner à une *marque* pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il empanne, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.4 ne s'applique pas à une *marque d'une porte* ».

### PASSAGE DE PORTE :

La règle 18.4 ne s'applique pas

Vert peut choisir "sa bouée" avant même d'être rentré dans la zone

Rouge doit se maintenir à l'écart



## PRINCIPE DE L'EXONERATION R 18.5

Quand un bateau prend la *place-à-la-marque* à laquelle il a droit, il doit être exonéré

- (a) si, du fait du manquement de l'autre bateau à lui donner la *place-à-la-marque*, il enfreint une règle de la Section A, ou
- (b) si, en contournant la *marque* sur sa *route normale*, il enfreint une règle de la Section A ou la règle 15 ou 16.

Changement de « philosophie » :

- AVANT : « dans la mesure où une règle de la section C entre en conflit avec une règle de la section A ou B, la règle de la section C prévaut ».
- MAINTENANT : Le nouveau principe est donc le maintien de l'application des règles de base pendant l'application des règles 18, 19 et 20.

Nouvelle logique, sans doute meilleure que la précédente :

- les règles de base (tribord-bâbord, au vent-sous le vent, devant-derrrière) continuent à s'appliquer pendant le passage des marques.
- un bateau intérieur ou devant, même non prioritaire doit malgré tout continuer à être favorisé pendant le contournement d'une marque : ce bateau a donc droit à de la « place à la marque ».
- si un bateau en prenant la place à la marque à laquelle il a droit, enfreint une règle de base, il doit être exonéré.

Attention : ce principe d'exonération n'est pas le même pour chaque règle.

Règle 18 et 20 : le principe d'exonération est compris dans la règle (règles 18.5 et 20.2).

Pour la règle 19, sur les obstacles, il faut aller chercher la règle 64.1.c pour envisager la même exonération ( voir plus loin).

## PRINCIPE DE L'EXONERATION R 18.5 SUITE

Quand un bateau prend la *place-à-la-marque* à laquelle il a droit, il doit être exonéré

(a) si, du fait du manquement de l'autre bateau à lui donner la *place-à-la-marque*, il enfreint une règle de la Section A, ou

(b) si, en contournant la *marque sur sa route normale*, il enfreint une règle de la Section A ou la règle 15 ou 16.

Résumé : Sur l'eau cette subtilité devrait peu changer le jeu, en revanche devant le Jury il faudra argumenter de façon différente :

Avant : un bateau enfreignait une règle de base, un autre la règle 18, la règle 18 prévalait donc celui qui enfreignait 18 était DSQ.

Maintenant : un bateau va enfreindre la règle 18, un autre va enfreindre une règle de base mais il va être exonéré.

Subtil, mais le législateur est satisfait que la règle de base s'applique en permanence !

## PRINCIPE DE L'EXONERATION R 18.5 exemple possible ne donnant pas d'exonération

Position 1 et 2 :

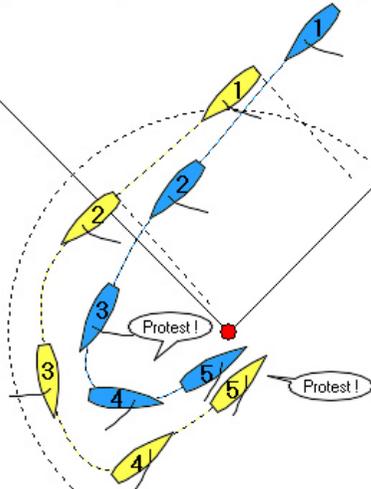
jaune devant prioritaire

bleu derrière non prioritaire doit donner de la place à la marque et donc s'écarter. R 18.2 b 2ème phrase (devant-derrrière)

Position 3 :

Jaune prolonge sa route (toujours ds les 3 long) au delà de sa route normale car il revient au près en position 4 à 2 longueurs de la bouée.

Bleu s'engage au vent toujours non prioritaire puis à l'intérieur de jaune



Exonération

La R18.5 dit. Quand Jaune prend la place à la marque à laquelle il a droit. Il doit être exonéré si en contournant la marque sur sa route normale, il enfreint une règle section A (10, 11, 12, 13) ou 15 ou 16.

Si on établit le fait que jaune n'est pas sur sa route normale en contournant la marque, il ne sera pas exonéré de l'infraction à la R10 (il se met bâbord à côté de bleu tribord)

Décision du jury :

Infraction de jaune pour R10 et infraction de Bleu pour R18.2 b, R11 car en position 5, Bleu ne donne pas la place à la marque pour jaune, et ne s'écarter pas au vent

## • RESUME DE LA REGLE 18 !!!

Rien de révolutionnaire, c'est comme avant :

- Un bateau intérieur prioritaire a droit à un « enroulement tactique »
- Un bateau intérieur non prioritaire a droit à de la *place* pour enrouler en « *bon marin* »

AUTREMENT DIT :

- Je suis *devant* ou intérieur prioritaire : je peux m'écarter de la *marque* et préparer une trajectoire idéale autour de cette *marque*.
- Je suis *derrière* ou extérieur non prioritaire: je dois me *maintenir à l'écart*.
- Je suis *intérieur* non prioritaire : je dois aller droit vers la *marque* en préparant une rotation avec le minimum de *place* (bon marin)
- Je suis extérieur prioritaire, je peux n'accorder que le minimum de *place* à l'autre bateau.

la règle 18 s'applique à une distance plus précise et plus grande du fait de l'agrandissement de la *zone* et de cette notion d'anticipation

Exonération : pour être éventuellement exonéré d'une infraction à une règle de la section A (10, 11, 12, 13) ou de la règle 15 ou 16, il faut une :

- nécessité d'avoir été « contraint à enfreindre une règle »
- nécessité de suivre sa *route normale* aussi bien pour les bateaux prioritaires que non prioritaires

En cas de passage de porte, pas de règle 18.4 : le bateau prioritaire peut choisir « sa bouée » même si il rentre dans une des *zones*.

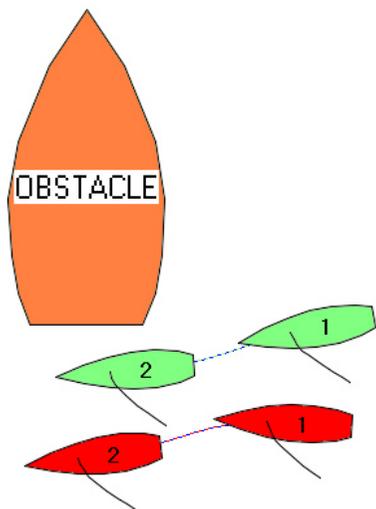
Si doute sur l'obtention d'un *engagement* ou d'une rupture *d'engagement*, il faut revenir sur la situation qui était certaine avant . R 18.2 (d)

R 19.1 « La règle 19 s'applique entre des bateaux à un *obstacle* sauf s'il s'agit aussi d'une *marque* que les bateaux sont tenus de laisser du même côté. Cependant, à un *obstacle* continu, la règle 19 s'applique toujours et la règle 18 ne s'applique pas ».

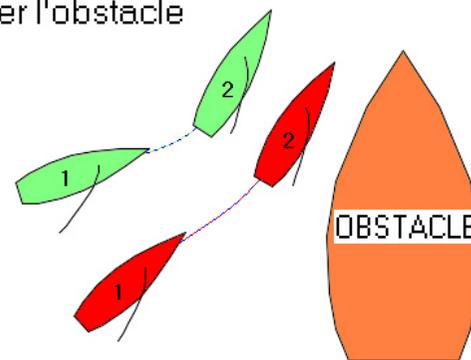
La règle 19 étant séparée de la règle 18, il n'y a pas de notion de *zone* autour d'un *obstacle*.

Le bateau prioritaire peut choisir de quel côté passer . R19.2 (a)

Le bateau extérieur doit donner de la *place* à tout bateau engagé à l'intérieur. R 19.2 (b), sauf si quand l'engagement commence, le bateau extérieur a été incapable de donner de la *place* pour passer l'*obstacle*. Notion d'anticipation (comme pour les marques)



Rouge choisit de passer au vent.  
Vert à l'extérieur doit donner de la place  
à Rouge pour passer l'obstacle

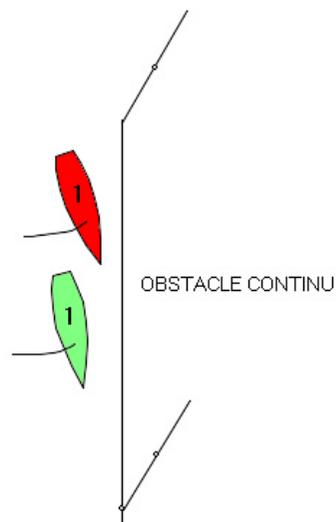


Rouge choisit de passer sous le vent.  
Rouge à l'extérieur doit donner de la place à Vert pour passer l'obstacle

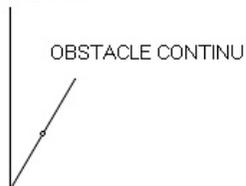
## LE DÉTENTEUR DOIT PASSER UN OBSTACLE RÉGIE 19.2 (C)

La Règle 19 ne s'applique pas à une *marque*, sauf si la marque est un *obstacle* continu (par exemple une île), auquel cas la règle d'exception R 19.2 (c) s'applique.

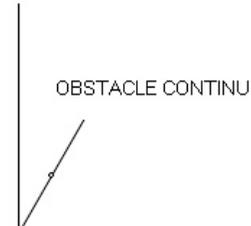
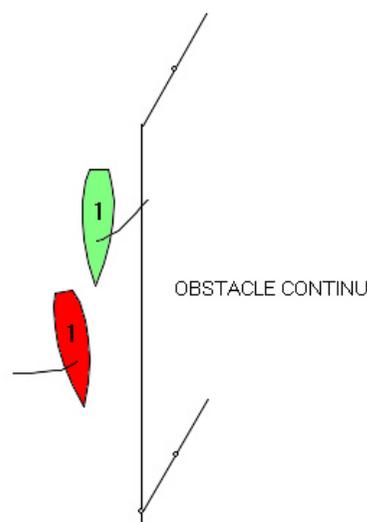
R 19.2 (c) En résumé, proche d'un *obstacle* continu, un bateau *derrière* et tenu de *se maintenir à l'écart*, n'a pas droit à de la *place* pour s'engager, si au moment de l'engagement entre le bateau qui était *devant* et *l'obstacle*, il n'y a pas de *place* pour passer entre le bateau et *l'obstacle*.



Quand Rouge était en route libre derrière il était tenu de se maintenir à l'écart.  
Donc, il reste tenu de se maintenir à l'écart et n'a pas droit à de la place



Quand Vert était derrière, il était prioritaire (tribord).  
Donc, il a droit à de la place et Rouge doit se maintenir à l'écart



## PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE Règle 19 EXONERATION

L'exonération n'est possible qu'en vertu de la règle 64.1 (c) : c'est-à-dire « quand il a été contraint d'enfreindre une règle en conséquence d'une infraction commise par un autre bateau »

Contrairement au cas de la règle 18 (place à la marque) et 20 (place pour virer de bord), l'exonération ici en règle 19 ne concernera jamais les règles 15 et 16 !!!

Une autre différence réside dans la nécessité d'avoir été « contraint à enfreindre une règle » :

- Dans la majorité des cas, hormis l'exonération des règles 15 et 16, pas de grande différence pour être exonéré par les règles soient 18.5, ou 64.1.c et 20.2.
- A un *obstacle* qui n'est pas une *marque*, s'il n'y a pas de *place* et qu'un bateau à l'intérieur qui a droit à de la *place* peut sortir de la nasse, il doit le faire et réclamer plutôt que de forcer le passage quand il est évident que la *place* n'a pas été laissée.

- PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE Règle 19 Précision sur la définition

Un navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, n'est jamais un *obstacle* continu. Cf les problèmes sur les lignes de départ.

Nota : règle de sécurité et être au plus près ou au-delà

1. Vert hèle et donne à Rouge le temps de répondre (il peut y avoir des bateaux au vent de rouge !!)
2. Rouge, soit vire aussitôt que possible, soit hèle « vire » et donne la *place*
3. Vert vire aussitôt que possible

Héler pour de la *place* enfreint la règle 20.3 :

- La sécurité n'exige pas de changement de route conséquent pour Vert.
- L'obstacle est une *marque* que Rouge peut *parer*.
- Au moment de prendre le départ. Cf exception dans le préambule Section C « aux marques et obstacles »

- ❖ **Note : même si l'appel de Vert vous paraît injustifié, vous devez répondre en virant ou en disant « vire » et réclamer.**
- ❖ **Exonération : pour le bateau qui hèle, s'il enfreint les règles 10 à 13 ou 15 ou 16 en virant après la réponse de « vire »**

