Texte **Didier Ravon.**

Nul besoin d'être Cammas, Pacé ou Gabart pour régater en habitable, ne serait-ce qu'une fois dans l'année ! Du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, nous avons sélectionné quinze épreuves aussi différentes que séduisantes, et surtout accessibles à tous. Rien de plus simple pour franchir le pas.

Festif. *Le Tour de Belle-Ile s'est imposé en quelques années comme une régate populaire qui mêle amateurs et pros.* J. VAPILLON/TOUR DE BELLE-ILE

Commençons par tordre le cou à une idée reçue souvent colportée sur les pontons, comme quoi régater est exclusivement réservé à une élite de spécialistes. Il existe en France une multitude de courses prévues pour accueillir des régatiers débutants et occasionnels. Vous aimez un bateau bien réglé, mais n'êtes pas un de ces «mangeurs d'écoute» prêts à parcourir mille kilomètres dans le week-end pour vingt milles au rappel dans 25 nœuds de vent et sous la pluie ! Votre croiseur de série n'est pas de première jeunesse, n'a ni mât carbone ni voiles en membrane, mais un génois sur enrouleur un peu fatigué… Et de toute manière, il est hors de question de vider les équipets de leurs bouquins et encore moins de refaire le profil de quille. Mais tenter le Tour de Belle-Ile en famille, découvrir des ports réputés difficiles d'accès, franchir le raz de Sein, faire un aller-retour un peu tonique en Corse ou en Espagne ne vous déplairait pas !

Il faut : un, prendre une licence dans un club affilié, ou celui qui organise la course ; deux, obtenir un certificat de jauge pour votre bateau ; trois, «sélectionner» l'équipage. Il convient quand même de prendre connaissance des quelques règles de course fondamentales de l'ISAF (l'autorité internationale), à l'image de la numéro 4 qui stipule que *«la décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule décision»*.

L'IMPORTANT, C'EST DE PARTICIPER !

La plupart des épreuves, que ce soit sur les plans d'eau intérieurs ou sur les trois façades maritimes, se disputent selon la jauge Osiris mise en place par la FFVoile *(voir encadré)*, justement pour faire naviguer ensemble et classer des bateaux aussi différents que des choux et des carottes. Il suffit de vous connecter sur le site de la fédération, et de faire une demande de contrat de jauge en ligne. En quelques clics, un numéro vous est alors attribué. Le plus compliqué va être maintenant de choisir la régate qui vous sied le mieux. Afin de vous guider dans votre choix, en voici quinze illustrant bien la diversité et la pluralité de l'offre. Et selon l'adage *«l'important, c'est de participer»*, à vous de jouer !

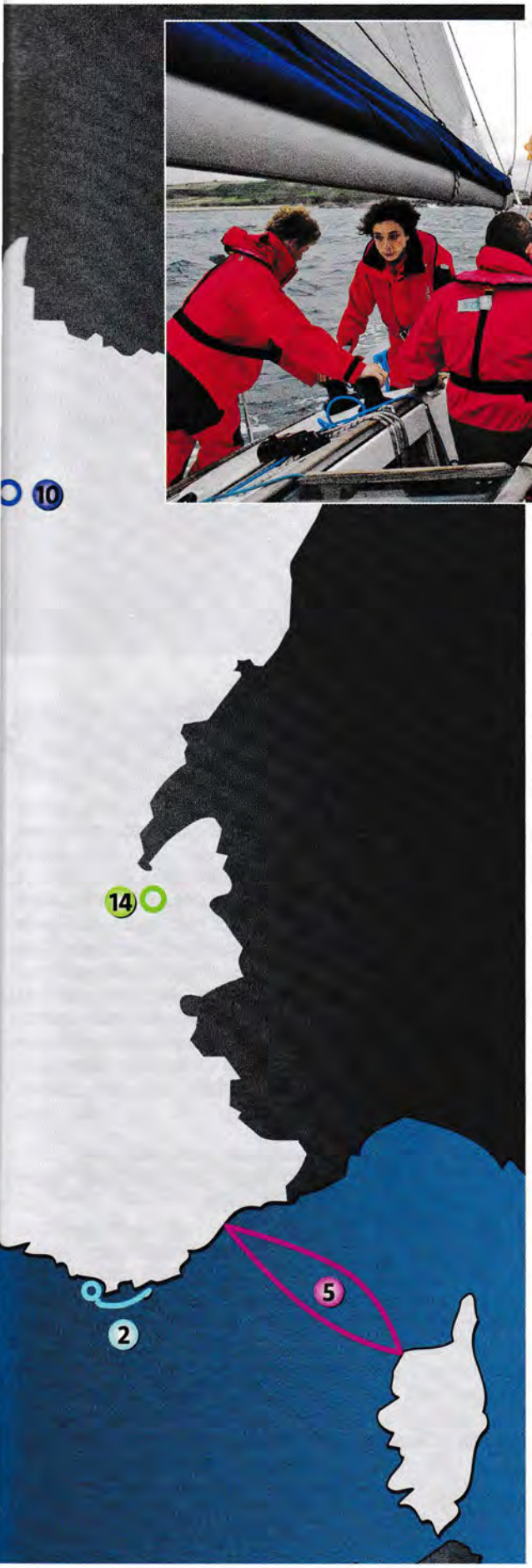
15 ÉPREUVES EN UN CLIN D'ŒIL

1) LE SPI OUEST-FRANCE/INTERMARCHÉ
2) LA SNIM
3) LA SAILTICA
4) LE TOUR DE BELLE-ILE
5) LA CROISIÈRE BLEUE
6) LE TÉLÉGRAMME TRESCO TROPHÉE
7) L'ARMEN RACE
8) L'ESCALAGDE
9) LA COUPE DE NORMANDIE
10) LE CHAMPIONNAT DE FRANCE PROMOTION INTERSÉRIES CROISEURS LÉGERS
11) LE TOUR DES PORTS DE LA MANCHE
12) LA COURSE-CROISIÈRE DES PORTS VENDÉENS
13) LE TOUR DU FINISTÈRE
14) LE LAC D'ARGENT
15) L'ATLANTIQUE-LE TÉLÉGRAMME-GROUPAMA

CARTE F. CHEVALIER

MARIE DUFAY

Vacances. *Début juillet, le Tour des ports de la Manche permet depuis 30 ans à des jeunes de découvrir la régate.*



1 LE SPI OUEST-FRANCE/ INTERMARCHÉ

Ancienneté : 35 ans.
Où : en baie de Quiberon à partir de La Trinité-sur-Mer.
Quand : du 18 au 21 avril 2014.
Pour qui : les régatiers amateurs et les pros y sont forcément, de même que les stars de la voile océanique.
Nombre de bateaux : plus de 400 (limité à 500), répartis sur quatre ronds.
Signes particuliers : le plus grand rendez-vous habitable de la saison. Disputé en IRC et en monotypie durant le week-end de Pâques, le Spi accueille cette année et pour la première fois les voiliers jaugés Osiris. Depuis sa création en 1979, chaque vainqueur reçoit son poids en huîtres et Muscadet !
Niveau de difficulté : 4,5/5 (*).
www.spi-ouestfrance.com

2 LA SNIM

Ancienneté : 48 ans.
Où : en rade de Marseille.
Quand : du 18 au 21 avril 2014.
Pour qui : régatiers amateurs et pros, monotypes et voiliers jaugés IRC.
Nombre de bateaux : 150 répartis sur trois ronds.
Signes particuliers : la Semaine internationale de Marseille (SNIM) fait partie du patrimoine de la course hexagonale. Organisée par la SNM – club créé en 1887 –, elle est réputée pour son cadre exceptionnel (les rades Nord et Sud) et aussi pour la grande course de nuit vers Porquerolles... quand le mistral ne souffle pas à décorner les bœufs !
Niveau de difficulté : 4,5/5.
www.lanautique.com

3 LA SAILTICA

Ancienneté : 2 ans.
Où : de Pornichet à San Vincente de la Barquera et Pornichet.
Quand : du 2 au 10 mai 2014.
Pour qui : tout public et toutes jauges (Osiris, IRC, Class 40...) bateaux au-dessus de 8,50 mètres.
Nombre de bateaux : 30 à 50.
Signes particuliers : avec près de 500 milles d'un aller-retour dans le golfe de Gascogne, cette épreuve hauturière disputée en équipage ou en solo est organisée de main de maître par Alain Berteloot, et connaît un vif succès. Elle se déroule en alternance entre Pornichet et Fowey (Cornouailles) et San Vincente de la Barquera (Espagne).
Niveau de difficulté : 3,5/5.
www.sailtica.fr

IRC : UNE FORMULE SECRÈTE À SUCCÈS !

L'IRC, jauge de course internationale reconnue par l'ISAF, a remplacé dans les années 2000 le CHS (Channel Handicap System) datant de 1983. Géré en France par l'UNCL et le RORC en Angleterre, l'IRC accepte tous les bateaux, qu'ils soient de grande production ou de petite série. Il doit son succès notamment à sa formule. Bien qu'en théorie secrète, celle-ci est désormais tellement maîtrisée par nombre d'architectes que ces derniers par leur expérience, des simulations et autres recoupements, établissent avec précision le rating du bateau avant qu'il ne soit jaugé.
De plus, cette jauge auto-déclarative est simple d'accès et tient en quelques pages. Le propriétaire remplit lui-même son certificat en ligne, et seuls les protos font l'objet d'une mesure. Enfin, les résultats en temps compensé sont immédiats, puisqu'il suffit de multipler le temps réel de course par le rating (le TCC) pour connaître son classement. Le prix d'un certificat IRC est plus élevé qu'en Orisis (158 euros pour un bateau de 12 mètres), et l'UNCL propose depuis peu des certificats à validité limitée pour un coût moindre. Le fait que la jauge ne taxe pas les matériaux exotiques sur les voiles par exemple, a tendance à faire flamber les budgets pour pouvoir rester compétitif. Reste que de grandes épreuves telles que le Spi Ouest-France/Intermarché, la SNIM ou la Transquadra se courent en IRC. Pour en savoir plus sur le sujet, lire ou relire le dossier très complet paru dans *Voiles et Voiliers* n° 472 de juin 2010. www.uncl.com

D.R.

4 LE TOUR DE BELLE-ILE

Ancienneté : 6 ans.
Où : baie de Quiberon et Belle-Ile.
Quand : 10 mai 2014.
Pour qui : tout public, toutes jauges et tout ce qui flotte !
Nombre de bateaux : 500.
Signes particuliers : une idée lumineuse ! Simplicité et convivialité sont les maîtres mots de cette régate devenue très populaire en quelques années, et qui attire aussi bien des familles que les prétendants au Vendée Globe ou à la Route du Rhum. Deux parcours : le grand tour (42 milles) et le petit (39 milles)... plus un joyeux «merdier» au départ.
Niveau de difficulté : 1/5.
www.tourdebelleile.com

5 LA CROISIÈRE BLEUE

Ancienneté : 50 ans.
Où : entre Antibes et la Corse.
Quand : du 7 au 11 mai 2014.
Pour qui : tout public... mais aussi quelques splendides unités transalpines.
Nombre de bateaux : 100 à 150.
Signes particuliers : la doyenne des courses en Osiris, organisée par la Société des régates d'Antibes/Juan-les-Pins, est un subtil mélange de voiliers de série, de maxis de légende, d'amateurs et de professionnels, sur un parcours mythique de la Côte d'Azur à la Corse. Disputée lors du pont du 8 mai, elle louvoie souvent entre mistral, coup de vent d'Est ou alors pétole méditerranéenne...
Niveau de difficulté : 3/5.
www.sr-antibes.fr

6 LE TÉLÉGRAMME TRESCO TROPHÉE

Ancienneté : 31 ans.
Où : de Morlaix à Morlaix, via Guernesey et Perros-Guirec.
Quand : du 28 mai au 1er juin 2014.
Pour qui : tout public... et les régatiers avertis du Nord de la Bretagne et d'Angleterre.
Nombre de bateaux : 100 à 110.
Signes particuliers : organisé par le Yacht-Club de Morlaix lors du week-end de l'Ascension, et durant de longues années sous la houlette de Yvon Quillec, le Télégramme Tresco est une course-croisière très prisée, en raison d'un parcours à la fois séduisant et technique. Les bénévoles mettent toujours les petits plats dans les grands et les régatiers sont particulièrement choyés !
Niveau de difficulté : 3/5.
www.yc-morlaix.com

DIDIER RAVON

MARIE DUFAY

Bonus. Régater est aussi l'occasion de pratiquer le rase-cailloux de façon encadrée et de découvrir de nouvelles escales conviviales.

7 L'ARMEN RACE

Ancienneté : 3 ans.
Où : La Trinité-sur-Mer, l'Occidentale de Sein, Belle-Ile, Yeu, La Trinité-sur-Mer.
Quand : du 29 mai au 1er juin 2014.
Pour qui : tout public du croiseur Osiris aux multicoques Ultime, en double ou équipage.
Nombre de bateaux : 100 à 150.
Signes particuliers : en moins de trois ans seulement, l'Armen Race, créée par la SNT, est devenue une épreuve presque aussi prisée que la Giraglia ou la Rolex Fastnet Race. Ouverte aux amateurs et aux coureurs professionnels, sur un parcours de 300 à 360 milles, cette nouvelle grande classique prouve que la course hauturière revient en grâce !
Niveau de difficulté : 4/5.
www.armenrace.fr

8 L'ESCALAGDE

Ancienneté : 10 ans.
Où : entre le Cap-d'Agde et Escala.
Quand : du 29 mai au 1er juin 2014.
Pour qui : tout public... dont régatiers chev nés.
Nombre de bateaux : 50 à 80.
Signes particuliers : organisés par la So des régates d'Agde et du Cap, les 90 mille course, du Cap-d'Agde à Escala – au Sud baie de Rosas sur la Costa Brava – sont vent musclés lorsque la tramontane s'en au cap Creus. Cette épreuve festive en Espa attire aussi bien les régatiers des nomb clubs de l'Hérault que des «stars» locales
Niveau de difficulté : 3/5.
www.soracagde.com

9 LA COUPE DE NORMANDIE

Ancienneté : 30 ans.
Où : autour de Courseulles-sur-Mer, en qu étapes le long des ports du Calvados.
Quand : du 28 mai au 1er juin 2014.
Pour qui : tout public, nombre de plaisar du Havre à Cherbourg.
Nombre de bateaux : 25 à 50.
Signes particuliers : le plus grand ras blement interséries en baie de Seine, et occasion unique pour des non-régatie découvrir de nouvelles destinations rentrer «encadrés» en sécurité dans coins parfois délicats tels que Port-en-Be
Niveau de difficulté : 2/5.
www.src-regates.asso.fr

10 LE CHAMPIONNAT DE FRANCE PROMOTION INTERSÉRIES CROISEURS LÉGERS

Ancienneté : 15 ans.
Où : lac du Der (Champagne).
Quand : du 29 mai au 1er juin 2014.
Pour qui : Micros, sportboats et croiseurs légers de 5,50 à 8 mètres.
Nombre de bateaux : 50 à 100.
Signes particuliers : le championnat de France Promotion Interséries Croiseurs Légers, et ses deux titres décernés depuis peu, se déroule généralement sur des plans d'eau intérieurs, mais a décidé de faire une escapade en mer ces deux dernières années.
Niveau de difficulté : 2,5/5.
www.ffvoile.fr

11 LE TOUR DES PORTS DE LA MANCHE

Ancienneté : 30 ans.
Où : entre Granville et Saint-Vaast-La-Hougue en six étapes.
Quand : du 5 au 11 juillet 2014.
Pour qui : tout public, très familial.
Nombre de bateaux : entre 70 et 110 répartis en cinq classes.
Signes particuliers : organisé par le YC Granville et coordonné par Luc Berthiller, le Tour des ports de la Manche suscite un engouement croissant, grâce à son côté festif et des étapes très tactiques. Les femmes y sont très représentées, et nombre de familles débutent leurs vacances ici !
Niveau de difficulté : 3/5.
www.tourdesports50.fr

12 LA COURSE-CROISIÈRE DES PORTS VENDÉENS

Ancienneté : 29 ans.
Où : entre les ports à flots de Vendée : Port-l'Herbaudière, Port-Joinville (Yeu), Port-La-Vie (Saint-Gilles), Port-Bourgenay et Port-Olona (Les Sables-d'Olonne).
Quand : du 4 au 11 juillet 2014.
Pour qui : tout public... mais aussi les champions locaux !
Nombre de bateaux : de 70 à 100.
Signes particuliers : conviviale et sportive, la CCPV organisée par Bernard Devy attire toujours plus de monde au fil des années... et notamment une majorité de Bénéteau et Jeanneau construits ici au pays !
Niveau de difficulté : 3/5.
www.portsvendeens.com

13 LE TOUR DU FINISTÈRE

Ancienneté : 28 ans.
Où : de Roscoff à Port-la-Forêt, via l'Aber-Wrach, Camaret et Douarnenez en six étapes.
Quand : du 4 au 9 août 2014.
Pour qui : tout public, mais les régatiers pros adorent en être...
Nombre de bateaux : de 70 à 110.
Signes particuliers : le «Tourduf» avec ses 450 milles est l'une des régates les plus conviviales de l'été, mêlant parcours techniques, passage du raz de Sein, étapes vers Ouessant ou Molène... et des concerts chaque soir. Cette année, l'épreuve s'ouvre aussi aux bateaux jaugés IRC (les grands ratings) avec l'objectif d'attirer les Anglais. Enfin, le patron de la course, Loïc Ponceau, qui œuvre aussi au pôle France de Port-la-Forêt, connaît les parcours sur le bout des doigts.
Niveau de difficulté : 3,5/5.
www.tourduf.org

14 LE LAC D'ARGENT

Ancienneté : 30 ans.
Où : sur le lac d'Annecy.
Quand : 13 et 14 septembre 2014.
Pour qui : tout public... en croiseurs côtiers transportables.
Nombre de bateaux : 80 à 100 et plus.
Signes particuliers : le Lac d'Argent, organisé par la dynamique Société des régates à voile d'Annecy, mêle à la fois croiseurs locaux, micros proto et régate. L'épreuve d'Annecy constitue l'une des étapes du Tour de France Micro, avec notamment de nombreux jeunes régatiers savoyards. Le cadre enchanteur du lac n'y est pas pour rien !
Niveau de difficulté : 2/5.
www.srva.info

15 L'ATLANTIQUE-LE TÉLÉGRAMME-GROUPAMA

Ancienneté : 15 ans.
Où : entre Lorient et Groix.
Quand : 20 au 22 septembre 2014.
Pour qui : pour tous, Rallye, Osiris, IRC, monotypes, IMOCA...
Nombre de bateaux : 100 à 150.
Signes particuliers : organisé par le Club nautique de Lorient, l'Atlantique-Le Télégramme-Groupama a pour particularité de faire régater chaque année toutes les familles de voiliers sur cinq ronds. C'est l'un des rares événements où peuvent se côtoyer dans une ambiance festive le vainqueur du Vendée Globe et le petit croiseur côtier «vintage» !
Niveau de difficulté : 1/5.
www.cnlorient.org

(*) La note concernant la difficulté intègre le type de parcours et le niveau sportif de l'épreuve.

OSIRIS : UN SYSTÈME DE CLASSEMENT ULTRASIMPLE !

A ses débuts, on sortait stylo à bille, calculette et TTR (Tables de temps rendu). Puis ce système mis en place dans les années 80 par la FFVoile permettant de classer équitablement des voiliers de taille et de type différents a évolué vers le HN (Handicap national) et a été mis au point par Daniel Pillons, ingénieur électronicien, régatier, et le général Jacquemin.
De la méthode Salomon à l'origine, le développement d'un logiciel mis à disposition des clubs, de Dunkerque à Menton, permet aujourd'hui d'obtenir les classements compensés en quasi-temps réel. Comme il pouvait y avoir confusion des genres entre le HN, la voile paralympique (on ne parlait pas de handicap mais d'handicapés) et le «Haut Niveau»... cette jauge «pour tous» est aujourd'hui baptisée Osiris, qui signifie «Organisation du système d'information des régates interséries».
A partir de données précises et compilées tout au long des régates (près de 1 200 compétitions validées durant l'année), l'ensemble des classements avec les temps de course, les calculs, plus l'expertise des performances permet alors de lisser les résultats afin d'obtenir pour chaque voilier de série un rating cohérent et fiable, que ce soit un First 18, un Maraudeur ou un Sun Fast 3600. De plus, pour les bateaux modifiés (mât carbone, jupe, Code 0...) les ratings sont désormais affinés au 1/10e.
L'important travail réalisé en informatique à la FFVoile permet aujourd'hui outre de connaître d'un clic son certificat (pour 80 euros), mais d'en simplifier le système.
En 2013, près de 5 000 bateaux et 35 500 coureurs ont été classés. Enfin, tous supports confondus au niveau national, près de 14 000 bateaux naviguent en Osiris, contre 4 500 en IRC. D.R.
www.ffvoile.fr

RÈGLES DE COURSE

Kit de survie pour régatier occasionnel

S'inscrire à une régate, c'est se conformer à des règles du jeu dont il faut d'abord comprendre la philosophie générale. A défaut d'en posséder toutes les facettes, voici un «kit de survie» préparé par Sylvie Harlé !

Sylvie Harlé. Pédagogue et passionnée, cette juge nationale depuis 2008 est aussi une régatière accomplie (Laser Radial, J80...).

1 LES TROIS SOURCES DES RÈGLES DE COURSE

Les règles du jeu d'une régate dépassent largement celles concernant les priorités qui retiennent généralement l'attention des régatiers. Elles sont contenues essentiellement dans trois documents.

Les règles de course à la voile (RCV) : ce sont les règles qui s'appliquent à toute régate, que ce soit la course du dimanche en baie de La Baule ou le Vendée Globe. Rédigées par la Fédération internationale de voile (ISAF), elles sont traduites par la FFVoile. De par leur universalité, elles restent nécessairement «génériques», mais fournissent néanmoins un cadre extrêmement précis qui couvre l'ensemble des secteurs : règles fondamentales, procédures pour conduire la course, règles de priorité entre voiliers, procédures pour réclamer ou faire appel… Une règle explique par exemple les exigences pour pouvoir être classé, qui sont de *prendre le départ*, de contourner les marques dans le bon sens et de couper la ligne d'arrivée (RCV 28.1). Chaque mot en *italique* correspond à une définition précise figurant au début du livre. Comme les RCV sont génériques, elles ont besoin d'être complétées, précisées voire modifiées par deux textes.

L'avis de course (AC) est rédigé bien en amont de l'épreuve, par l'organisation (RCV 89.2) ; en général par le club qui accueille l'épreuve. C'est le «carton d'invitation» à la régate. Où, quand, qui, comment s'inscrire ?

Les instructions de course (IC) sont rédigées par le comité de course (CC) (RCV 90.1) et mises à disposition le jour de la régate (parfois avant). C'est le texte qui fixe les détails opérationnels des règles du jeu. Le CC doit expliciter comment cela va se passer. C'est un texte obligatoirement écrit. C'est le moyen qu'utilise le CC pour communiquer avec ses coureurs… car il ne les voit plus après leur inscription. L'éventuel briefing oral avant une régate n'a strictement aucune valeur réglementaire : ce qui s'applique est ce qui est écrit. S'il souhaite pouvoir communiquer oralement avec ses coureurs, le CC doit prévoir cette procédure dans les IC, et elle ne sera possible que sur l'eau (sauf en voile radiocommandée).

2 LA CHECK-LIST POUR BIEN SE PRÉPARER

S'inscrire : pour participer, il faut s'inscrire et, souvent, se préinscrire. L'existence d'une préinscription doit figurer dans l'avis de course (AC) qui précise parfois une date limite.

L'AC précise également les documents à présenter lors de l'inscription : a minima, la licence FFVoile, le certificat médical (ou le visa médical sur la licence) et, souvent, les documents de jauge du bateau.

Lire les IC : repérer notamment l'heure de départ, l'existence d'un émargement sécurité, les formes et emplacements des *parcours*, combien de «tours» pour une pénalité (RCV 44), délais pour *finir* (souvent un temps limite après le premier), procédures pour réduire le parcours, délai pour réclamer… Il y a, finalement, assez peu de points à vérifier et ils répondent tous à des questions très opérationnelles lorsque l'on part sur l'eau.

Avoir en tête les principaux temps limites spécifiés dans les IC est essentiel pour ne pas perdre une opportunité de défendre ses droits…

… Par exemple si les choses tournent mal : la voile est un sport d'auto-arbitrage, c'est-à-dire que tout bateau qui commet une faute (de priorité) est supposé effectuer spontanément une pénalité (cf Sportivité et règles, au début des RCV, et RCV 44). Mais bien sûr, il arrive que les coureurs impliqués dans un incident ne soient pas d'accord sur les responsabilités. Dans ce cas, et cela fait partie du jeu, la solution est de réclamer. … Ou s'il y a des erreurs dans les classe-

Texte et infographies **Sylvie Harlé.**

ments : dans ce cas, la première démarche à faire est de signaler l'erreur au comité de course. En cas de désaccord, il faut alors déposer une «demande de réparation» auprès du jury (RCV 62) dans les délais requis. Une erreur est toujours possible, le pointage des bateaux sur une ligne d'arrivée surchargée relève parfois de la gageure pour le comité de course (sur une régate comme le Tour de Belle-Ile, ce sont 500 bateaux qui coupent la ligne en quelques heures !).

Une règle d'or : toujours consulter le panneau officiel au retour à terre pour être informé d'éventuelles réclamations, des pénalités sans instructions (départ prématuré par exemple), des modifications aux IC ou simplement pour vérifier que vous avez été correctement classés.

3 LES RÈGLES DE PRIORITÉ DE BASE

La voile n'étant pas un sport de contact, le chapitre 2 des RCV est entièrement consacré à l'évitement des collisions. Il s'appuie sur la notion centrale de priorité, autour de laquelle vont s'organiser les droits et devoirs réciproques.
Prioritaire, ça veut dire quoi, au juste ? Lorsque deux bateaux se rapprochent en route de collision, l'un d'eux au moins doit agir. On définit ce qu'est un bateau prioritaire par l'obligation faite à l'autre bateau de se *maintenir à l'écart*. Dans tous les cas, le bateau prioritaire doit pouvoir poursuivre sa route sans la modifier : c'est l'exigence de base… nécessaire mais pas toujours suffisante.
Mais la grande complexité du chapitre 2 est inhérente au mouvement perpétuel des bateaux qui conduit à ce que les priorités puissent changer en permanence, parfois de façon très rapide.
Avant d'étudier une situation dynamique (section B), raisonnons en statique (section A) : à l'instant T, qui est prioritaire ? On peut suivre l'arbre de questionnement suivant :

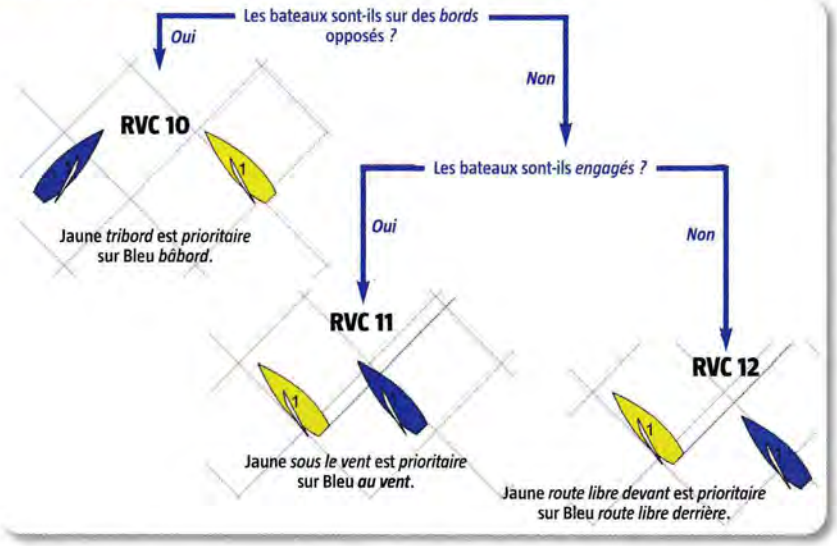
***De l'eau !** Souvenez-vous que, même si vous avez droit à de la place, la voile n'est pas un sport de contact.*

PIERRICK CONTIN

PETITE PLONGÉE DANS LES RCV

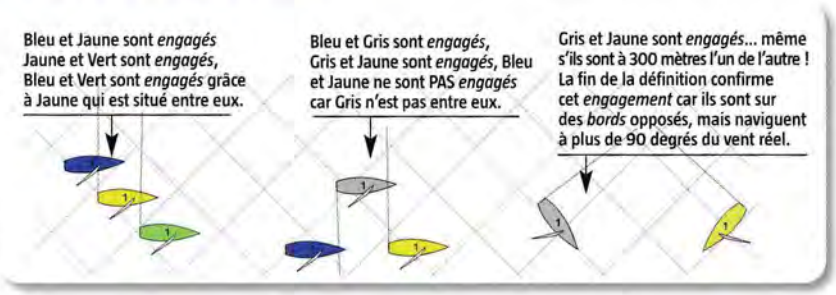
Le courageux (ou l'inconscient !) qui tenterait de se lancer dans une lecture linéaire et exhaustive des RCV trouvera là le meilleur moyen de s'en dégoûter à vie ! Il est inutile de tout lire mais précieux de comprendre comment le livre est bâti, de connaître ce qu'on y trouve (ou pas), pour savoir, au moment opportun, où aller chercher la réponse à une question précise... et parfois pour s'assurer que telle règle invoquée par un adversaire vindicatif n'existe pas ailleurs qu'à la rubrique «légendes urbaines». A noter que les règles de priorité ne représentent qu'un des sept chapitres des RCV (le 2).

QUI EST PRIORITAIRE ?



Quelques définitions essentielles : un bateau est en *route libre derrière* un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière de la coque et de l'équipement de l'autre bateau en position normale. L'autre bateau 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 bateau situé entre eux établit un *engagement* sur les deux. Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même *bord*. Ils ne concernent pas des bateaux sur des *bords* opposés sauf si la règle 18 (*place-à-la-marque*) s'applique ou si les deux bateaux naviguent à plus de 90 degrés du vent réel.
En plus des trois positions respectives de base que peuvent avoir deux bateaux qui se rencontrent, il existe une situation qui fait perdre toute priorité à un bateau : celle du virement de bord (RCV 13). Un bateau qui vire de bord perd tout droit par rapport à un autre bateau proche, y compris si un bateau est *bâbord* !

LA NOTION D'ENGAGEMENT



4 L'ART D'ÉVITER UNE COLLISION... OU LES LIMITES DU BATEAU PRIORITAIRE

Mais alors : prioritaire, roi des mers ? Que nenni ! Toujours dans le chapitre 2 des RCV, la section B est là pour réduire un peu cette toute-puissance en fixant des limites à ses droits dans certaines phases de «transition», de mouvement. Les limitations sont donc des règles qui s'imposent d'abord au *prioritaire*... à une exception notable : la RCV 14, sans doute la plus importante, qui impose à tout bateau, *prioritaire* ou non, d'éviter la collision.

Les règles de la section B s'appuient sur une autre définition centrale qu'est la notion de *place* qui doit permettre au bateau *non prioritaire* de *se maintenir à l'écart* :

Place **:** c'est l'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes, y compris l'espace pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31, pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin.

Beaucoup de mots se glissent dans cette notion trompeusement simple («conditions existantes», «manœuvrer rapidement», «en bon marin») : tous sont importants pour apprécier si cette place a été donnée ou non.

Eviter le contact (RVC 14)

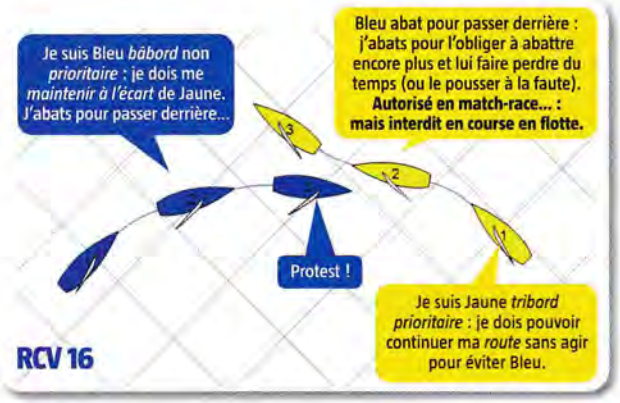
Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau *prioritaire* ou un bateau ayant droit à de *la place* ou à de *la place-à-la-marque* :

(a) 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 *la place-à-la-marque*, et

(b) doit être exonéré s'il enfreint cette règle et que le contact ne cause pas de dommage ou blessure.

Si la **RCV 14** semble simple et évidente, elle pose en fait une question clé liée à son apparente contradiction avec l'obligation, faite au bateau *non prioritaire*, de *se maintenir à l'écart*. La transition entre le droit du *prioritaire* – celui de poursuivre sa route – et l'obligation d'éviter la collision se situe au moment où il devient évident que le bateau *non prioritaire* ne se *maintiendra pas à l'écart*.

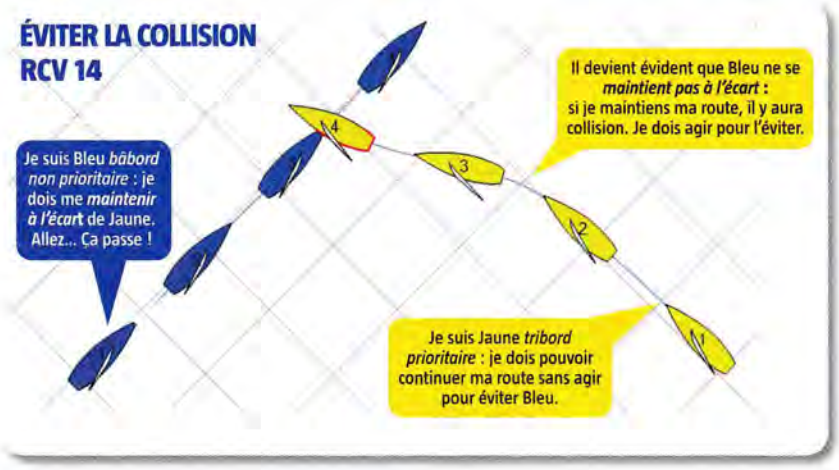
Cf page : http://reglesdecoursealavoile.wordpress.com/chapitre-2-lart-deviter-la-collision



Modifier sa route

La **RCV 16** limite les droits de modification de route du bateau *prioritaire*, en interdisant ce que l'on appelle la «chasse» du bateau *non prioritaire*. (Attention, en match-race, la «chasse» est autorisée... dans certaines limites !)

La **RCV 17** limite, enfin, le droit de lof par le bateau *prioritaire sous le vent*, mais sous des conditions bien précises et finalement assez restrictives. ■



CE QU'IL FAUT RETENIR

A tout moment :

– une et une seule règle de la section A s'applique et contraint le *non prioritaire* à se *maintenir à l'écart* ;

– une ou plusieurs règles de la section B s'appliquent et imposent au *prioritaire* de laisser au *non prioritaire* la *place* de se *maintenir à l'écart* ;

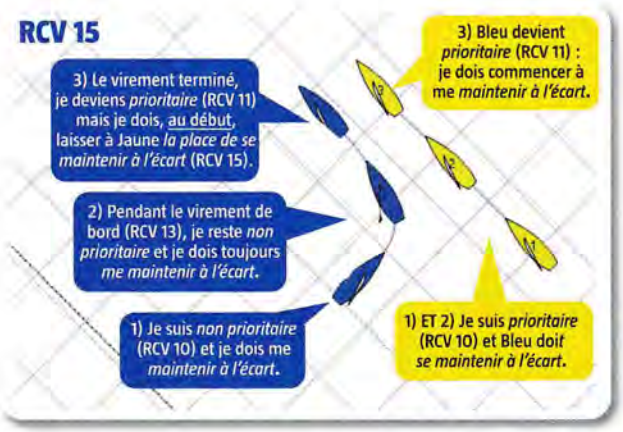
Et tout ceci va rester vrai, y compris lorsque la section C, qui régit le passage des marques et obstacles, va intervenir ! C'est la **règle 18** qui, à elle seule, mérite un article : retrouvez-le sur www.voilesetvoiliers.com. Mot-clé : RCV18

ALLER PLUS LOIN

Pour devenir expert :
Blog :
http://reglesdecoursealavoile.wordpress.com
Finckh : http://game.finckh.net/indexf.htm
Livre : Comprendre les règles de course par Marc Bouët, édition Voiles et Voiliers.
Pour faire les dessins qui illustrent cet article : un logiciel simple et efficace : http://tss.peronneau.net

Retrouvez sur ***VOILESETVOILIERS.COM*** *l'article, recherche :* ***RCV18***

Acquérir une priorité

La **RCV 15** régit ce qu'on appelle le «transfert de priorité» et s'applique dans le cas où un bateau était *non prioritaire* et le devient par ses propres actions. Dans ce cas, il doit, avant de pouvoir user pleinement de ses droits de *prioritaire*, laisser à l'autre bateau la *place de se maintenir à l'écart*.

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.