



Introduction à la régates



Sommaire :

- **Préambule**
- **Les documents officiels**
- **Définitions importantes**
- **Les règles de base**
- **Les règles au départ**
- **Les règles à l'arrivée**
- **Les pénalités**
- **annexes**





Préambule

→ Ne pas oublier :

- La régates est un jeu, c'est un loisir. Comme dans tous les jeux, il est impératif de connaître les règles, c'est à dire les droits et obligations de chacun.

Les règles de courses sont issues de la fédération mondiale de voile (« world Sailing »).

En France, elles sont éditées par la Fédération Française de Voile et mises à jour tous les 4 ans (dernière version 2025-2028).

En participant à une régates, chaque concurrent accepte d'être régi par ces règles sous peine d'être pénalisé.

- Les aides, les juges, et toute l'organisation sont des bénévoles
- Politesse et courtoisie sont de mises
- C'est également valable entre concurrents qui doivent concourir dans le respect des principes de sportivité et de fair-play





Les documents officiels

→ L'avis de course

1^{er} document lors de la création de l'évènement

- Il rappelle l'acceptation des RCV 2025-2028
- Les conditions d'inscription, les tarifs
- Les types de bateaux pouvant participer
- La zone de course
- Le programme et l'organisation à terre et sur l'eau

→ Les instructions de courses 'IC)

Document remis le jour de l'évènement

- Les règles applicables (RCV 2025 -2028)
- Le programme des courses, les horaires, la description des parcours (le départ, les marques, l'arrivée)
- Les pavillons de classe, le canal VHF de course
- Les pénalités, le jury, les réclamations
- Le système de classement, l'affichage des résultats
- un rappel : la décision de participer ou de rester en course relève de la seule responsabilité du concurrent



LE GRAND RASSEMBLEMENT DE L'ESTUAIRE
 Skippers et Entreprises
 Régate de classement national FFV Osiris - grade SA
 AVIS DE COURSE

Vous êtes skipper, propriétaire d'un voilier
 Vous disposez de 2 OPTIONS D'ENGAGEMENT :

Engagement libre à 80 euros

Engagement avec sponsor : résultat pour le skipper.

Vous êtes à la recherche d'un sponsor pour régater avec les couleurs d'une entreprise ou si la prise en charge des frais d'inscription fait partie de vos avantages sociaux, vous pouvez solliciter le comité de l'évènement pour obtenir la réclamation avant le 15/06/24.

- Vous acceptez en contrepartie la présence d'un équipier ou deux équipiers désignés par le comité sponsor ainsi qu'un cadreur ou banderole au format 100x100mm fournis.
- Pendant toute la course, votre bateau naviguera sous le nom de ce sponsor.
- Vos classements FFV seront pris en compte sous le nom habituel du bateau.

Vous avez déjà un partenaire, vérifiez les conditions pour votre sponsor :

Sponsoriser un bateau pour la somme de 180 € avec les possibilités suivantes :

- Un bateau en course à votre nom
- Votre présence ou celle d'un(e) de vos collaborateurs, à bord en compétition
- La promotion de votre entreprise dans toutes les communications du CNE liées à cette manifestation

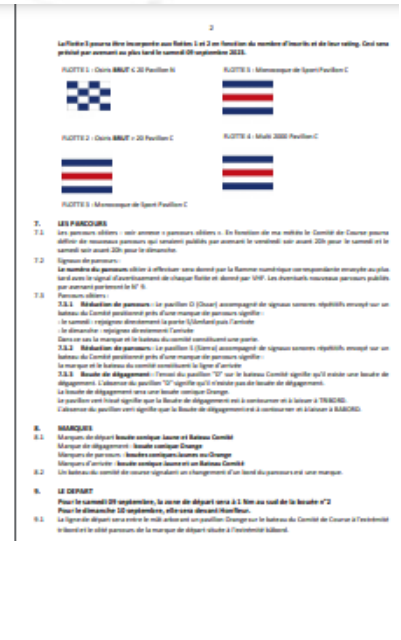
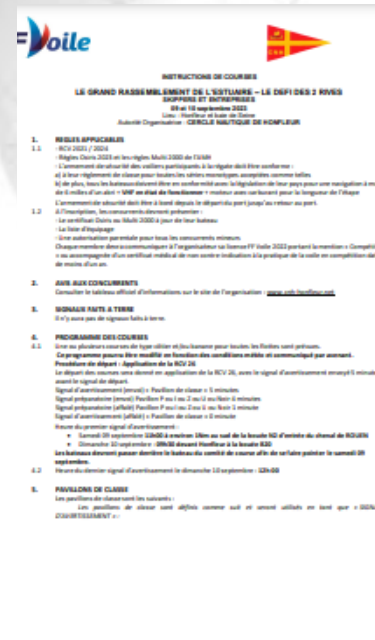
Contact : regate@cne-estuaire.fr

Informations
 Retrouvez en permanence toutes nos informations sur notre site internet : www.cne-estuaire.fr
 Cette régata est ouverte aux monocoques, multicoques et monocoques avec certificats de jauge de la FFV.

Inscriptions
 Sur la page « actualité ou régates » du site internet du CNE www.cne-estuaire.fr

Zone de course : au sud des Chateaux de Rouen et du Havre.

Point de rassemblement : à 1 MN au sud de la bouée 10 (sortie Canal de Rouen), soit à environ 8,8 MN de Honfleur, 4 MN du Havre et 5 MN de Deauville.



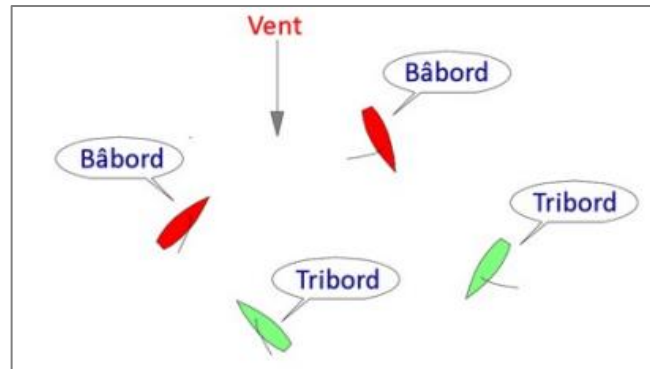


Quelques définitions importantes (1/3)

Définitions reprises de la FFV

→ Naviguer bâbord ou tribord amure

Un bateau navigue sur le bord correspondant à son côté au vent



→ Route normale

C'est la route qu'un bateau suivrait pour finir le parcours aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux impliqués dans la règle.

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

→ Se maintenir à l'écart

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

1. Si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter
2. Quand les bateaux sont engagés, si le bateau prioritaire peut modifier sa route dans les 2 directions sans immédiatement entrer en contact

→ Place

L'espace dont un bateau a besoin dans les conditions existantes, pendant qu'il manœuvre rapidement en bon marin.



Quelques définitions importantes (2/3)

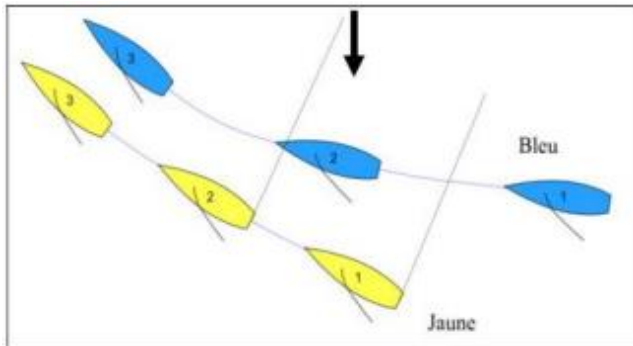
→ Route libre et engagement

Ces notions concernent la proximité des bateaux sur la même route.

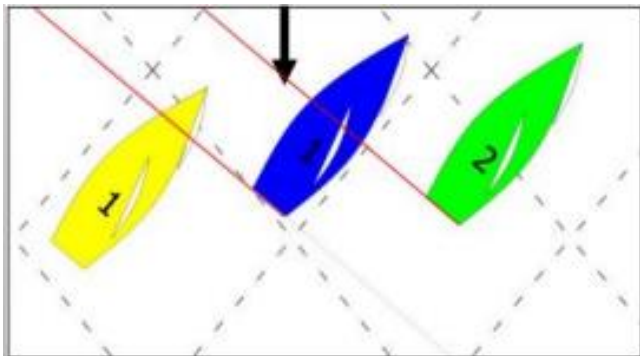
Un bateau est en route libre derrière un autre quand sa coque est derrière une ligne perpendiculaire passant par le point le plus arrière de la coque de l'autre bateau.

L'autre bateau est en route libre devant.

Ils sont engagés quand aucun des 2 n'est en route libre derrière.



- | | |
|------------|---|
| Position 1 | Bleu est en route libre derrière le jaune |
| Position 2 | Bleu est engagé au vent de jaune |
| Position 3 | Bleu est encore engagé au vent de jaune |



- | |
|--|
| Jaune est engagé au vent de bleu |
| Bleu est engagé au vent de vert |
| Par transitivité, jaune est engagé avec vert |

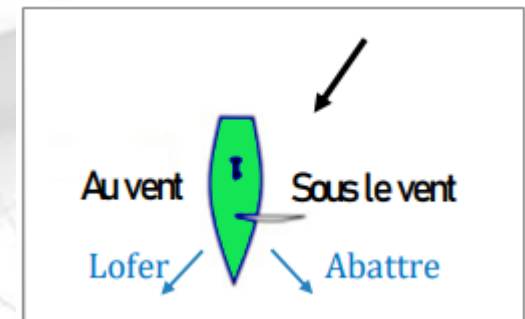
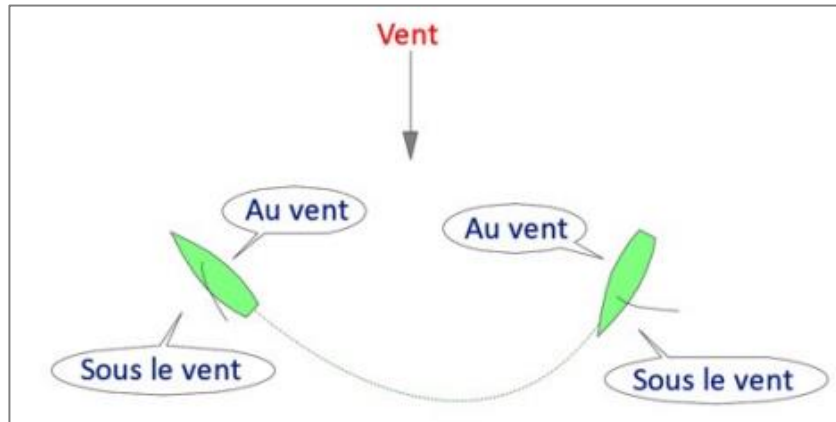


Quelques définitions importantes (3/3)

→ Sous le vent et au vent

Le côté sous le vent d'un bateau est le côté le plus éloigné du vent, ou quand il est bout au vent, le côté qui était le plus éloigné du vent.

Cependant, quand il navigue sur la fausse panne ou plein vent arrière, son côté sous le vent est le côté où se trouve la grand-voile. L'autre côté est son côté au vent.



→ Marque

- Un objet qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course.
- Un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée.

→ Zone

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



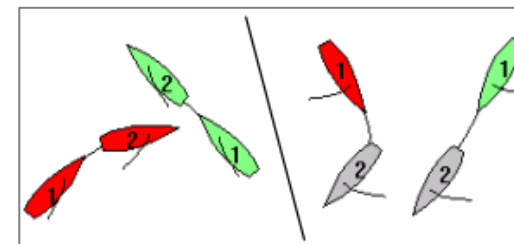
Les règles de base (1/5)



→ Les priorités quand 2 bateaux se rencontrent

- Les 2 bateaux se croisent sur des bords opposés

RCV10 : un bateau bâbord amure doit se maintenir à l'écart d'un bateau tribord amure (*tribord amure, roi des mers*)

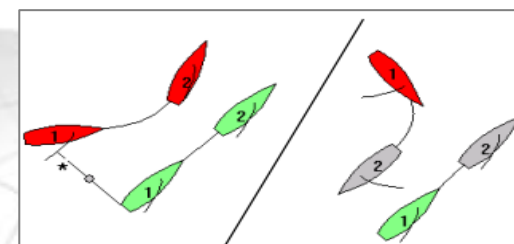


- Les 2 bateaux se croisent sur le même bord

→ Sur le même bord engagés

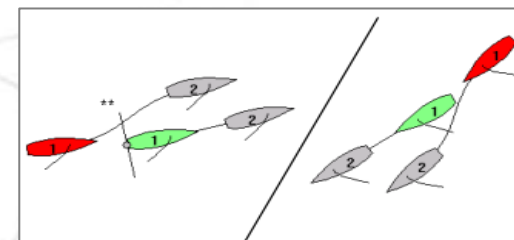
RCV11 : le bateau au vent doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent.

Attention cette règle est importante sur les lignes de départ



→ Sur le même bord non engagés

RCV12 : un bateau en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant

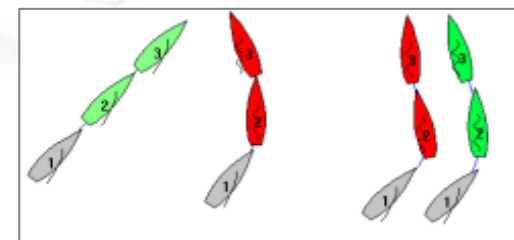


- **RCV13** La priorité pendant le virement de bord

→ Quand un bateau vire de bord, il doit se tenir à l'écart des autres 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 2 bateaux virent en même temps, celui qui est du côté bâbord de l'autre ou celui qui est derrière doit se maintenir à l'écart





Les règles de base (2/5)



→ Les limitations de priorités

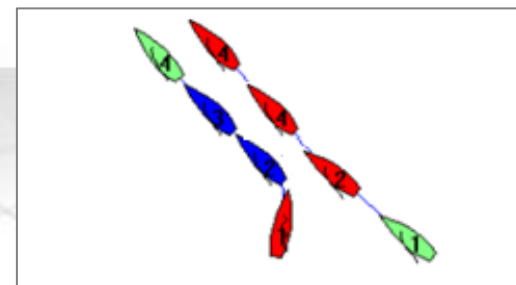
■ RCV14 : le bateau prioritaire doit éviter le contact

Mais il n'a pas à agir tant qu'il n'est pas clair que le non-prioritaire ne se maintient pas à l'écart



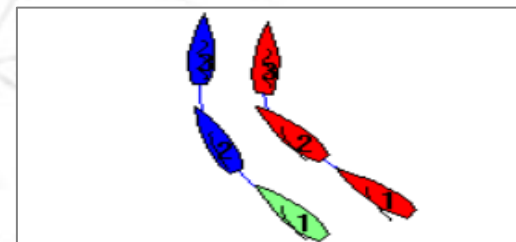
■ RCV15 : acquérir la priorité

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



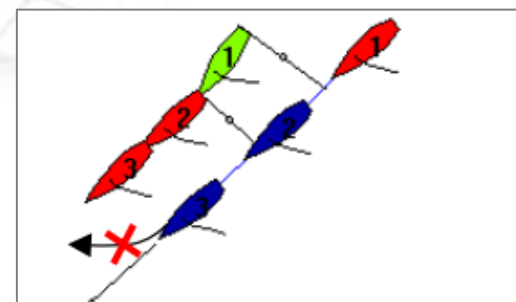
■ RCV16.1 : modifier sa route

Un bateau prioritaire qui modifie sa route doit laisser la place à l'autre de se maintenir à l'écart



■ RCV17 : sur le même bord; route normale

Si un bateau en route libre derrière devient engagé à moins de 2 longueurs sous le vent d'un bateau, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale tant qu'ils restent sur le même bord et engagés sauf si, ce faisant, il passe rapidement derrière l'autre bateau



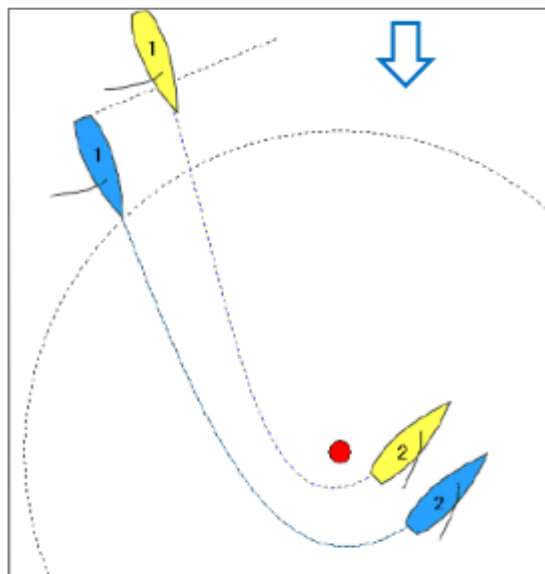


Les règles de base (3/5)

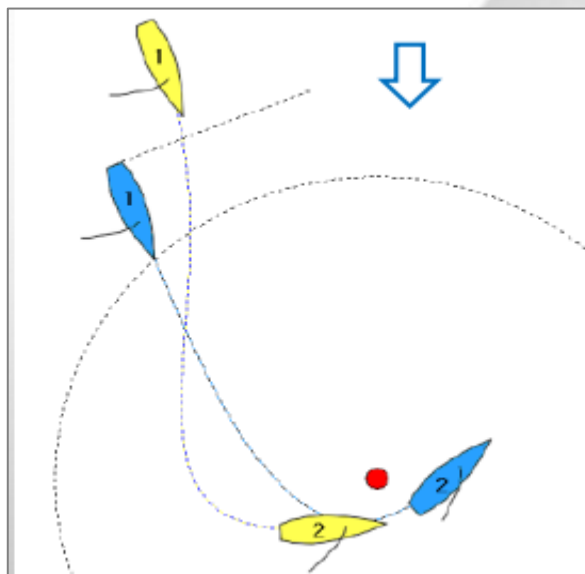
→ Place à la marque

La zone des 3 longueurs autour de la marque est très bruyante et on y entend souvent des noms d'oiseaux et des gens qui demandent « de l'eau, de l'eau... »

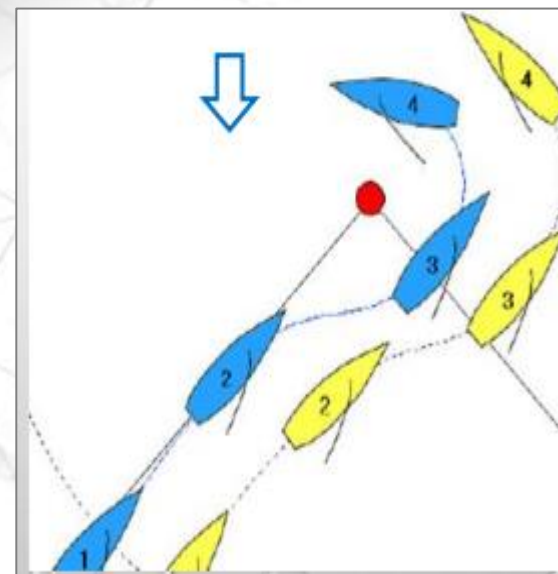
- **RCV18** : Si 2 bateaux sont engagés en entrant dans la zone des 3 longueurs pour passer une marque, le bateau à l'extérieur doit laisser de la place au bateau à l'intérieur pour contourner cette marque.



Le bateau Bleu prioritaire à l'extérieur de la zone doit laisser de la place à la marque à Jaune



Le bateau Jaune non engagé lors de l'entrée du bateau Bleu dans la zone des 3 longueurs doit laisser de la place à la marque à Bleu



Jaune est prioritaire sous le vent de bleu. Jaune doit laisser la place à la marque à bleu, ce qui inclus, pour bleu **la place pour virer de bord.**



Les règles de base (4/5)

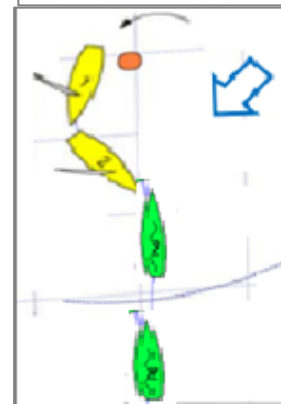
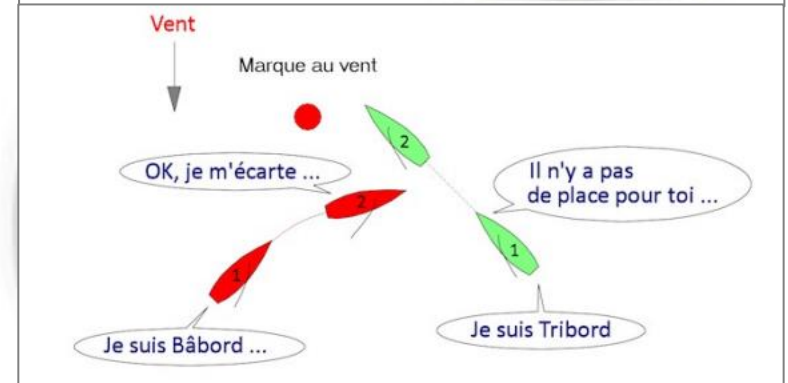
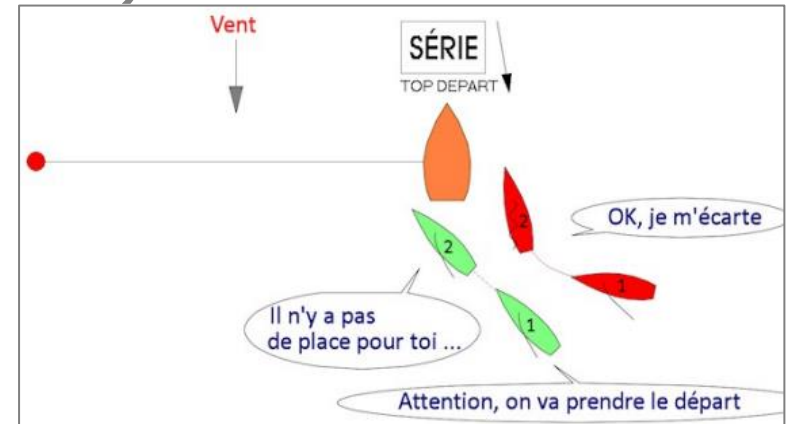
→ Place à la marque

La **RCV18** ne s'applique pas :

→ Aux marques de départ entourées d'eau navigable, au moment du départ

→ Sur des bords opposés, lors d'un louvoyage au vent

→ Quand le bateau ayant droit à la place à la marque l'a obtenue ou s'il dépasse la position bout au vent ou s'il quitte la zone



bateau s'approchant d'une marque et un autre la quittant

Le bateau vert tribord est prioritaire (application **RCV10**)



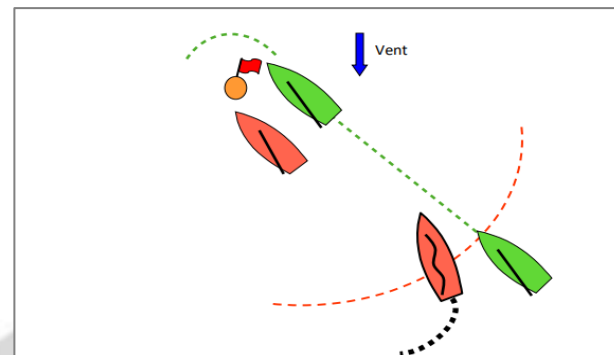
Les règles de base (5/5)

→ Place à la marque

■ **RCV18.3** : virer de bord dans la zone

Si un bateau passe de bâbord à tribord dans la zone d'une marque à laisser à tribord, il ne doit pas obliger le bateau qui est à tribord depuis son entrée dans la zone à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact.

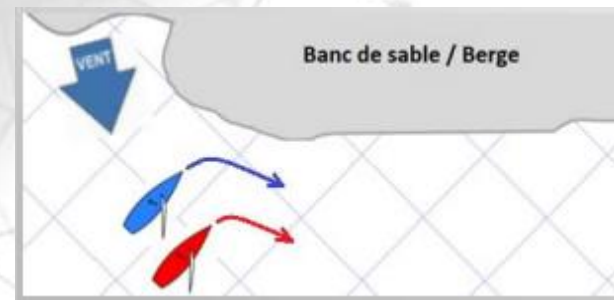
Il doit donner la place à la marque si cet autre bateau devient engagé sur son intérieur.



→ Place pour passer un obstacle

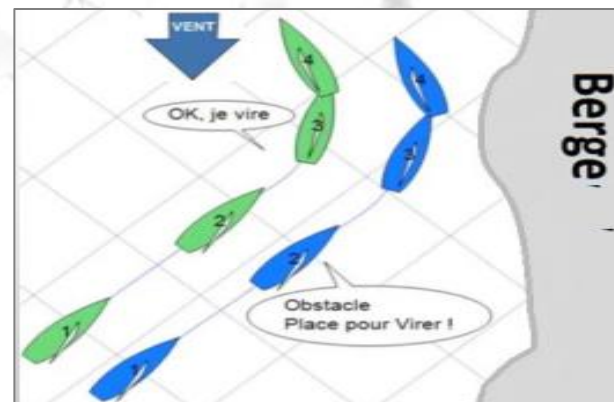
■ **RCV19** : donner de la place

quand les bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur (rouge) doit donner au bateau à l'intérieur (bleu) de la place pour passer entre lui et l'obstacle



■ **RCV20** : héler de la place pour virer de bord

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





Résumé des règles de base

Prioritaire

- Tribord
- Sous le vent
- Devant
- Sur un bord
- Sur un bord
- Avançant
- Devant, dans la zone
- Devant à 3 longueurs
- Engagé intérieur et prioritaire à 3 longueurs

Règles

- 10
- 11
- 12
- 13
- 21
- 21
- 18
- 18
- 18

Non-prioritaire

- Bâbord
- Au vent
- Derrière
- Virant de bord
- Effectuant une pénalité
- Reculant (voile à contre)
- Derrière, dans la zone
- Derrière, à 3 longueurs
- Engagé, extérieur et non prioritaire à 3 longueurs





Les règles au départ (1/5)

→ Au départ, la plupart des règles précédentes s'appliquent



- **RCV10** : le bateau tribord amure a priorité sur le bâbord amure
 - **RCV11** : le bateau au vent doit se maintenir à l'écart du bateau sous le vent
- Important** : avant le départ (avant le coup de canon), il n'y a pas de route normale, donc le bateau qui s'engage par l'arrière peut lofer jusqu'au vent debout. Après le départ, il doit abattre et faire une route normale au près.
- **RCV22** : un bateau retournant vers la zone de départ doit se tenir à l'écart
- Rappel** : sur la ligne de départ, la règle **18** (laisser de l'eau à une marque) ne s'applique pas.

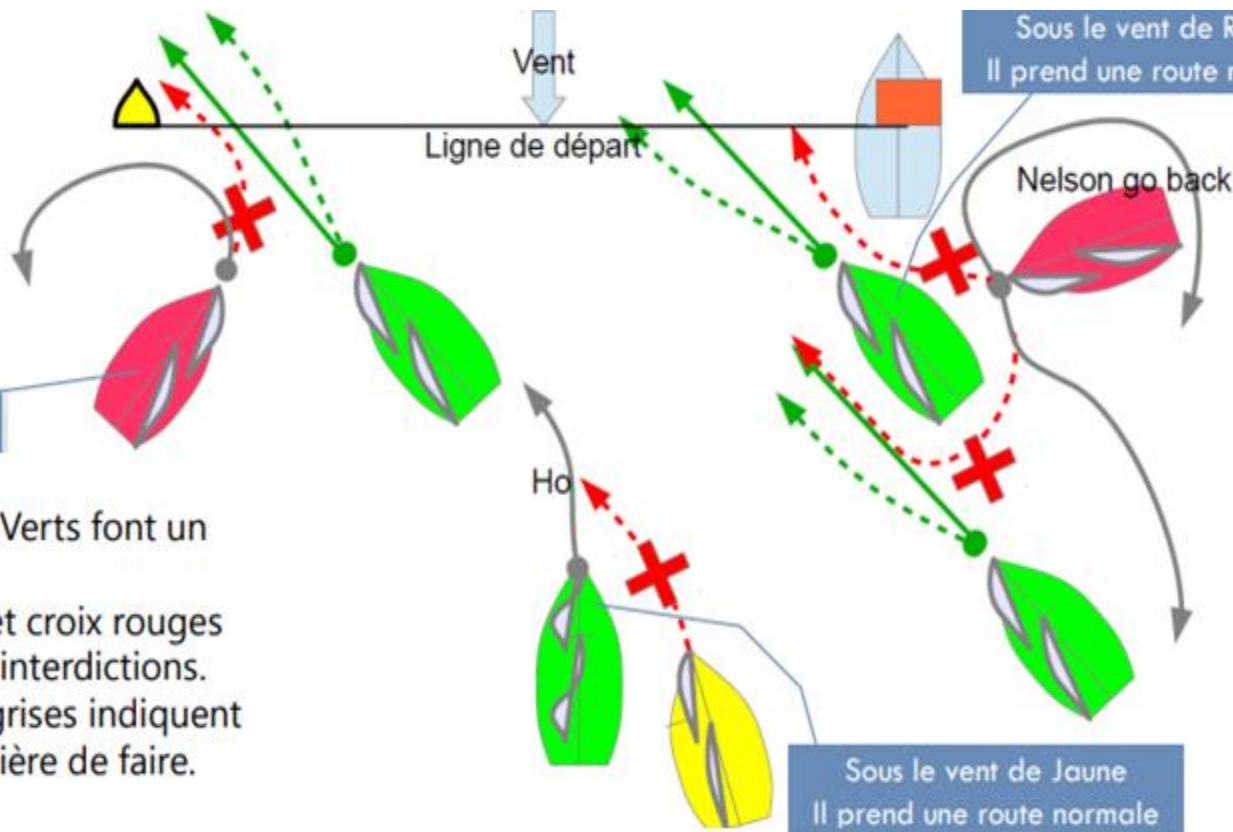


Les règles au départ (2/5)

→ Au départ



Sous le vent de Rouge
Il prend une route normale



Bâbord amure

- Les bateaux Verts font un bon départ.
- Les flèches et croix rouges désignent les interdictions.
- Les flèches grises indiquent la bonne manière de faire.




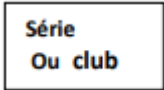






Sous le vent de Jaune
Il prend une route normale



Les règles au départ (3/5)

→ Procédure de départ et pavillonnerie de régates

La procédure est décrite dans les instructions de course, voici une procédure type :

H-10'	Bateau comité sur la ligne (pavillon orange + aperçu si retard sur l'heure officiel du départ) Envoi de l'aperçu + 2 signaux sonores à l'envoi Le pavillon Y signifie « brassières obligatoires »	  
H-6'	Affalé du pavillon aperçu + signal court	
H-5'	Signal d'avertissement Il est hissé 5 minutes avant le départ avec un coup sonore. Il s'agit du pavillon de classe stipulé dans les IC qui indique le groupe de bateaux concernés par le départ L'envoi de l'aperçu signifie l'abandon de la procédure de départ	
H-4'	Signal préparatoire Signal sonore et envoi d'un pavillon qui identifie la règle qui sera appliquée avant le départ (pénalité ou exclusion en cas de franchissement de la ligne dans la minute précédent le départ).	 P ou  I ou  Z ou  noir
	Les RCV s'appliquent, la propulsion moteur doit être arrêtée, pas le droit de toucher une marque...	
H-1'	Affalée du signal préparatoire A la minute avant le départ, le signal préparatoire est affalé avec un signal sonore long. A partir de ce moment la règle spécifiée par le pavillon s'applique	
H	Le départ Au top départ, le pavillon de classe est affalé et un signal sonore est envoyé.	
H +3s	Eventuellement rappel général ou individuel (1 ^{er} substitut ou pavillon X) Pas de rappel individuel sous pavillon noir	 



Les règles au départ (4/5)






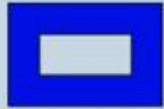





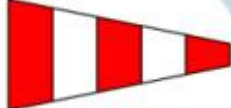









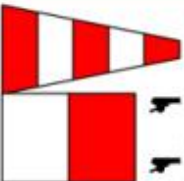
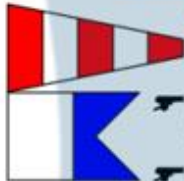
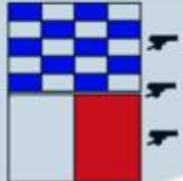
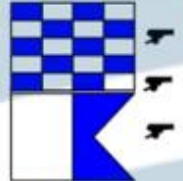











→ En cas de départ anticipé

	P	<p>Obligation : être sous la ligne de départ au signal du départ Réparation : repasser entièrement sous la ligne avant le départ</p>	
	I	<p>Obligation : être sous la ligne et ses prolongements pendant la minute qui précède le départ Réparation : revenir sur la ligne en contournant l'une ou l'autre de ses extrémités</p>	
	Z	<p>Obligation : idem P + ne pas être dans le triangle formé par les extrémités de la ligne et la 1^{ère} marque de parcours dans la minute précédant le départ Réparation : idem P. Si présence dans le triangle pendant la minute → pénalité de 20% en point sur la manche</p>	
		<p>Obligation : ne pas être dans le triangle formé par les extrémités de la ligne et la 1^{ère} marque de parcours dans la minute précédant le départ Réparation : aucune, obligation de quitter le plan d'eau Disqualification pour la course.</p>	



Les règles au départ (5/5)

PAVILLONS DES SIGNAUX RÉGLEMENTAIRES DES RÉGATES

	PAVILLON I La règle 30.1 s'applique		PAVILLON Z La règle 30.2 s'applique		PAVILLON U La règle 30.3 s'applique		PAVILLON NOIR La règle 30.4 s'applique
	SYSTÈME 1 10min avant départ TYPE FFV 5min avant départ		PAVILLON P Signal préparatoire		PAVILLON G Départ au lièvre		
	PAVILLON X Rappel individuel		1^{ER} SUBSTITUT Rappel général		PAVILLON L Venez à portée de voix ou Suivez ce bateau		PAVILLON Y Brassière obligatoire
	APERÇU Départ retardé		PAVILLON N Courses annulées, revenir sur la zone de départ		PAVILLON S Réduction de parcours		
	PAVILLON M Remplace une marque manquante		PAVILLON C Position de la marque suivante changée		PAVILLON R Parcours raid ou Pumping interdit		PAVILLON O Parcours olympique ou Pumping autorisé
	PAVILLON VERT Laisser toutes les marques à tribord		PAVILLON ORANGE Ce mât est une extrémité de la ligne de départ		PAVILLON BLEU Ce mât est une extrémité de la ligne d'arrivée		
	APERÇU SUR PAVILLON H Départ retardé et Retour à terre et Signaux ultérieurs		APERÇU SUR PAVILLON A Plus de courses aujourd'hui		PAVILLON N SUR H Course en cours annulée et Retour à terre et Signaux ultérieurs		PAVILLON N SUR A Course en cours annulée et Retour à terre et Plus de courses
	APERÇU SUR FLAMME NUMÉRIQUE Départ retardé de x heures	FLAMMES NUMÉRIQUES					
		0 	2 	4 	6 	8 	
		1 	3 	5 	7 	9 	

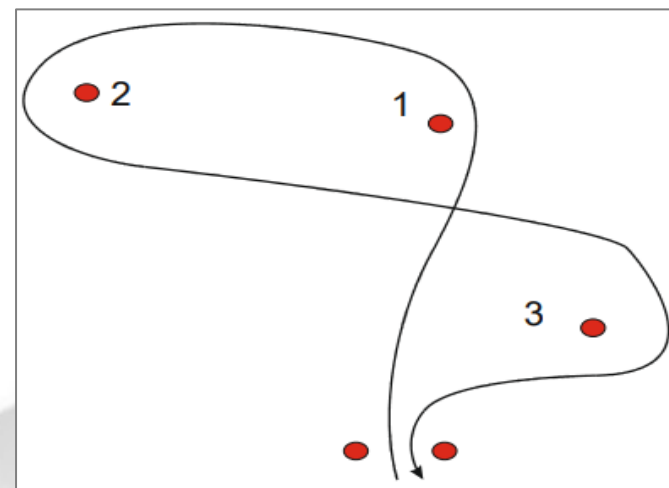


Les règles à l'arrivée

→ Effectuer le parcours

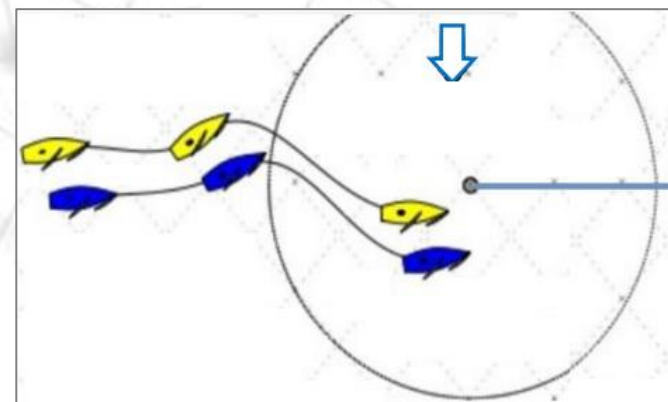
Avant d'arriver, les bateaux doivent prendre le départ, effectuer le parcours, , laisser chaque marque du coté requis dans l'ordre correct et finir sur la ligne d'arrivée.

En cas de réduction de parcours, envoi du seul pavillon S



→ L'arrivée

- La ligne d'arrivée est en général entre le bateau comité, identifié par un pavillon bleu, et une marque à laisser du coté requis par les IC (instructions de course). Les règles sont donc celles qui sont appliquées aux marques de parcours
- On retrouve la **RCV18** « place à la marque », le bateau engagé à l'intérieur a droit à de la place. La règle « pas d'eau au bateau comité » ne s'applique pas sur la ligne d'arrivée.
- Les bateaux ayant eu une pénalité doivent l'effectuer avant de finir.
- Le temps d'arrivée est pris au moment où l'étrave passe la ligne d'arrivée (pas le spi, bout dehors, balcon ou autres extensions)





Réclamations, pénalités et autres règles (1/2)

→ Réclamations

Un bateau impliqué dans un incident peut réclamer contre un autre bateau pour une infraction à une règle.

Il doit prévenir le bateau en hélant « proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge jusqu'à la fin de la course.

→ Pénalités (à effectuer dès que possible)

■ Toucher une marque de parcours

→ Réparation : le bateau doit faire un tour complet, comprenant un virement de bord et un empannage

■ Refus de tribord

→ Réparation : le bateau doit faire 2 tours complets, comprenant 2 virements de bord et 2 empannages (sauf si précisions dans les instructions de course)

■ au signal de départ, être derrière la ligne de départ

→ Réparation : revenir et repasser la ligne de départ (en fonction du signal préparatoire) et sans gêner les autres bateaux

■ RCV22 un bateau qui revient vers la ligne de départ, effectue une pénalité ou recule avec les voiles à contre doit se tenir à l'écart de ceux qui ne font pas de même.



Réclamations, pénalités et autres règles (2/2)

→ Autres règles

- Le classement, dans le délai fixé par les IC, peut être corrigé par le comité de course, Ne pas hésiter à le contacter en cas de désaccord avec l'ordre d'arrivée affiché au tableau officiel
- En cas de litige, le skipper doit s'adresser, après la course, à l'arbitre désigné. Les décisions de l'arbitre et des observateurs sont définitives
- **RIPAM** : le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer doit être appliqué si l'on croise des bateaux qui ne sont pas en course, il s'applique également la nuit (entre le coucher et lever du soleil). Si un concurrent est gêné, il peut demander réparation au jury.





Annexes

Ce document est un aperçu des principales règles, pour aller plus loin, quelques liens utiles :

- Les règles de courses du « world sailing » : <https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/racing-rules-of-sailing/>
- Mémento pédagogique FFVoile (vidéos et quizz) : <https://claco-ffv.univ-lyon1.fr/workspaces/3891/open/tool/home#/tab/5093>
- Mémento illustré des règles de course à la voile de Bruno Célérier : http://gailles.free.fr/RCV_ill2_2000C_8_7_02.pdf
- Règles de courses à la voile faciles pour les nuls : <https://ceylou.com/wordpress/BRIGANTINE/voile-regle-course-regate/>
- Un document de Sylvie Harle très complet sur la règle RCV 18 : <https://reglesdecoursealavoile.wordpress.com/chapitre-2-section-c-rcv18/>
- Le site d'entraînement sur les règles de régates de Finckh « jouer avec les règles » : <https://game.finckh.net/indexf.htm>
- Les Pavillons : <https://cvmarcon.fr/wp-content/uploads/Pavillons.pdf>

