

REGLEMENT DE COURSE
DE LA
FEDERATION VOILE-AVIRON

Décembre 2006

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
REGLES DE COURSES VOILE-AVIRON	4
CHAPITRE I DISPOSITIONS COMMUNES	4
Article 1. Obligation	4
Article 2. Signaux à terre et en mer	4
2.1. A terre	4
2.2. En mer	4
2.2.1	4
2.2.2.	4
Article 3. Bateau comite	6
Art 4. Gestion des régates	6
4.1. Rôle du Président du Comité de course	6
4.2. Arbitrage pendant la course	6
4.3. Responsabilités du Comité de course à l'arrivée	6
4.4. Régate avec des séries	6
Article 5. Abordage d'une marque en régata	6
Article 6. Contourner et passer des marques	7
Article 7. Ordre d'arrivée a une régata	7
Article 8. Avertissements	7
Article 9. Conduite sur l'eau en dehors des courses	8
CHAPITRE II	9
REGLES A LA VOILE	9
Article 10. Règles fondamentales a la voile	9
10.1. Sur des bords opposés	9
10.2. Sur les mêmes bords, engagés	9
10.3. Sur les mêmes bords et non-engagés	9
Article 11. Après le départ – modifications de route	9
11.1. Bateau prioritaire lofant après le départ	9
11.2. Laisser porter au-delà de la route normale	9
11.3. Virement de bord ou empannage	9
11.4. Bateaux engagés à une marque de parcours	9
11.4.1.	9
11.4.2.	9
11.5. Bateaux en route libre s'approchant d'une marque de parcours	10
11.5.1.	10
11.5.2.	10
11.6. Modifier sa route pour passer un obstacle	10
Article 12. Utilisation d'un aviron pour virer	10
Article 13. Modalités de départ	10
13.1. Procédure à la voile	10
13.2. Règle de la dernière minute	10
13.3. Faux départ individuel	10
13.4. Faux départs en nombre	11
CHAPITRE III	12
REGLES A L'AVIRON	12
Article 14. CIRCULATION DES BATEAUX	12
14.1. Rattrapage	12
14.2. Abordage	12
14.3. Route normale	12
14.4. Comportement des nageurs (rameurs)	12
14.5. Avaries	12
14.6. Bris d'avirons	12
14.7. Coaching	12
Article 15. MODALITES DE DEPART	13
15.1. Procédure à l'aviron	13
15.2. Maintien de la position de départ	13
15.3. Arrivée tardive à la ligne de départ	13
15.4. Faux départ individuel – Pénalité	13

Règlement Intérieur FVA

15.5. Faux départs en nombre – Rappel Général	13
CHAPITRE IV	14
GLOSSAIRE DE TERMES TECHNIQUES	14
Article 16. Termes techniques communs	14
16.1. Bateau Comité	14
16.2. Commissaire de course	14
16.3. Course annulée	14
16.4. Course interrompue	14
16.5. Course remise	14
16.6. Course retardée	14
16.7. Départ	14
16.8. En course	14
16.9. Fin de la course	14
16.10. Ligne de départ	14
16.11. Ligne d'arrivée	14
16.12. Marque de parcours	15
16.13. Obstacle	15
16.14. Route normale	15
16.15. Trait (de parcours)	15
16.16. Zones de départ et d'arrivée	15
16.17. Zone d'engagement	15
Article 17. Termes techniques pour la voile	15
17.1. Empannage	15
17.2. Engagement	15
17.3. Laisser porter	15
17.4. Lofer	15
17.5. Route libre	15
17.6. Virement de bord	16
Article 18. Termes techniques pour l'aviron	17
18.1. Engagement	17
CHAPITRE V	18
RAPPEL DES PENALITES	18
ET DES POINTS DE CLASSEMENT	18
Article 19. Pénalités applicables aux régates à la voile	18
Article 20. Pénalités applicables aux régates à l'aviron	18
Article 21. Pénalités applicables aux autres épreuves nautiques.	19
Article 22. Points de classement	19
22.1. Attribution des points pour les régates	19
22.1.1. Bateaux classés après avoir fini la course	19
22.1.2. Bateaux non classés	19
22.2. Attribution des points pour les autres épreuves nautiques	20

REGLES DE COURSES VOILE-AVIRON

CHAPITRE I DISPOSITIONS COMMUNES

Article 1. Obligation

Tous les participants à une régates ou à une épreuve nautique doivent savoir nager ; si tel n'était pas le cas, le bateau ayant un équipage de personnes handicapées devront être identifiés par l'organisateur qui assurera la sécurité de l'équipage pendant les régates et devra être accompagné d'un bateau d'assistance pour les transits isolés.

Article 2. Signaux à terre et en mer

2.1. A terre

Pavillon N : Course remise. Consultez le tableau officiel (+ 3 signaux sonores).

Pavillon L : Un avenant aux Instructions nautiques et/ou au Code des courses vient d'être affiché ; vous êtes invités à consulter le tableau officiel (+ 1 signal sonore).

Flamme Aperçu : Le départ est retardé ; vous devez rester à quai en attendant un nouveau signal (+ 2 signaux sonores).

Amenée de la flamme Aperçu : Rejoignez immédiatement la zone de départ. Le signal d'avertissement sera donné dans un délai raisonnable (+ 1 signal sonore).

Pavillon N sur A : Annulation ; la ou les épreuves du jour ne seront pas recourues (+ 3 signaux sonores).

Pavillon Y : Le port des brassières de sauvetage est obligatoire en quittant le quai (+ 1 signal sonore).

2.2. En mer

2.2.1. Sur le bateau-Comité :

Flamme Aperçu : Retard minimum de 15 minutes (+ 2 signaux sonores).

Amenée de la flamme Aperçu : Le signal d'avertissement sera donné dans un délai raisonnable (+ 1 signal sonore).

Flamme du Défi : Signal d'avertissement au départ dans 6 minutes (+ 1 signal sonore)

Amené de la flamme du Défi : signal de départ (+ 1 signal sonore).

Pavillon I : règle de la minute (+ 1 signal sonore long).

Pavillon P : Signal préparatoire au départ dans 3 minutes (voile) ou 1 minute (aviron)(+ 1 signal sonore).

Pavillon L : Venez à portée de voix ou suivez-moi (+ 1 signal sonore).

Pavillon N : course remise. Rentrez à terre. Consultez le tableau officiel (+ 3 signaux sonores).

Pavillons N sur X : interruption et nouveau départ imminent (+ 3 signaux sonores).

Pavillon S : Réduction de parcours

Pavillon Bleu : Pavillon d'arrivée ; lorsque le bateau Comité est mouillé sur la ligne.

Pavillon X : Rappel individuel après le départ (+ 1 signal sonore).

Pavillon Y : Le port des brassières de sauvetage est obligatoire dès cet instant (+ 1 signal sonore).

Premier Substitut : Rappel général après un faux-départ (+ 2 signaux sonores)

Le bateau Comité émet un signal sonore au passage de chaque bateau coupant la ligne d'arrivée d'une régates. En cas d'arrivée de bateaux regroupés un seul signal sera émis.

2.2.2. Sur un bateau « Commissaires de course » :

Règlement Intérieur FVA

Pavillon M : remplace une marque de parcours ; virer le bateau surmonté de ce pavillon à la place de la marque qu'il remplace.

Article 3. Bateau comite

Le bateau Comité (de course ou d'arbitrage) arbore comme marque d'identification un pavillon Orange.

Il est équipé d'un mat avec plusieurs drisses qui constitue le point de repère d'un des deux côtés de la ligne de départ ou de la ligne d'arrivée.

Pour une même course, le bateau Comité au départ peut être différent du bateau Comité à l'arrivée. Au départ et à l'arrivée, le bateau Comité est considéré comme une marque de parcours.

Art 4. Gestion des régates

4.1. Rôle du Président du Comité de course

Le Président du Comité de course est responsable du bon déroulement de chaque régate.

Sur le bateau Comité, il est assisté d'une ou plusieurs personnes qui manipulent les chronomètres, les flammes ou pavillons et le signal sonore sous sa responsabilité.

Il dispose également de plusieurs « commissaires de parcours » embarqués sur des embarcations à moteur.

Le président du Comité de course a l'autorité d'arrêter ou de suspendre le déroulement d'une épreuve qui selon lui pose un risque pour la sécurité des concurrents.

4.2. Arbitrage pendant la course

La navigation des bateaux est surveillée par plusieurs « commissaires de parcours ». Aux bouées de virement, ils ont pour mission :

- de pointer les concurrents aux bouées,
- de veiller à la régularité des virements,
- et de faire sanctionner si cela est nécessaire les équipes fautives.

4.3. Responsabilités du Comité de course à l'arrivée

Le Comité de course enregistre l'ordre dans lequel les étraves des bateaux ont passé la ligne d'arrivée.

Le Président du Comité de course confirme l'ordre d'arrivée et règle tous les conflits s'y rapportant. Sa décision est finale et sans appel.

4.4. Régate avec des séries

Si pour des raisons techniques (importance du nombre de bateaux ne permettant pas un départ en ligne de front) des séries s'avèrent nécessaires, un tirage au sort aura lieu pour connaître le nom des bateaux, et éventuellement leur position, au départ de chaque série.

Le tirage au sort s'effectuera, sauf prescription particulière, lors du briefing journalier précédant la régate concernée.

C'est alors le temps écoulé pour finir la régate qui départage les concurrents, toutes séries confondues.

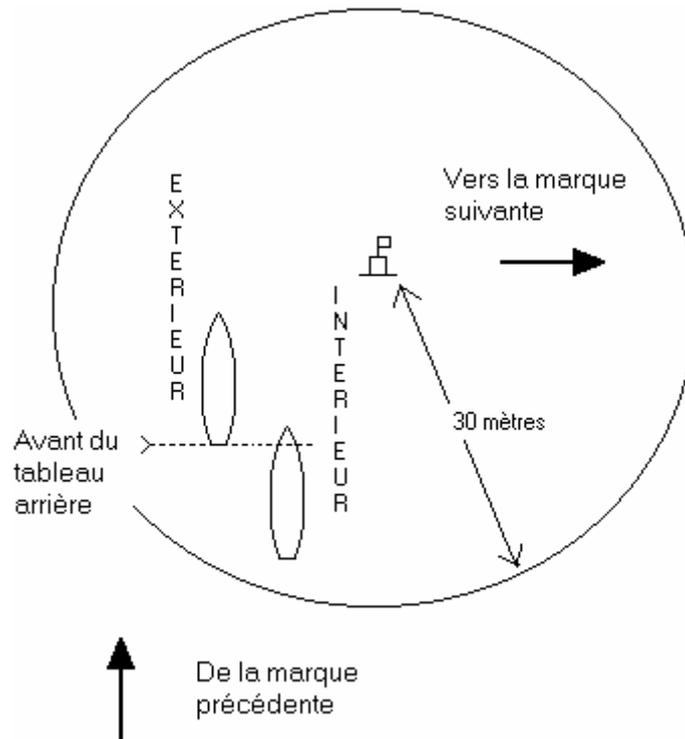
Article 5. Abordage d'une marque en régate

Un bateau qui aborde une marque de parcours se verra infliger une pénalité de 20 points par le Comité de course, sauf s'il est admis qu'un autre bateau l'a contraint à aborder cette marque.

Article 6. Contourner et passer des marques

Lorsque deux bateaux sont engagés dans la zone d'engagement d'une marque de parcours, le bateau intérieur est prioritaire. Est considéré comme "intérieur" le bateau qui au moment du contournement se trouve au plus près de la marque.

L'entrave caractérisée à la manœuvre d'un autre bateau lors d'un passage à une bouée de parcours peut donner lieu à une pénalité de 20 points ou entraîner une disqualification suivant l'estimation du Comité de course.



Article 7. Ordre d'arrivée a une régate

L'ordre d'arrivée sera déterminé selon l'ordre des temps écoulés au passage de la ligne. Sauf disqualification, cet ordre ne sera pas remanié et donnera lieu au décompte de points prévu par les Instructions générales pour les épreuves de navigation.

Pour les bateaux pénalisés au cours de la régate (mais non disqualifiés) les points de pénalités font l'objet d'un décompte séparé qui intervient seulement dans le calcul du classement général.

Article 8. Avertissements

A la mer, les avertissements sont des directives données par le Comité de course (éventuellement aux accompagnateurs sur les bateaux d'assistance) concernant une infraction, un problème de sécurité ou un cas de conduite antisportive ou d'inconduite.

Le Comité de course exigera que les personnes concernées prennent immédiatement des mesures correctives faute de quoi des pénalités pourront être prononcées.

Article 9. Conduite sur l'eau en dehors des courses

Les bateaux ne doivent pas aller dans la zone de départ s'ils ne sont pas concernés par l'épreuve à venir.

Les bateaux qui ne sont pas en course doivent prendre toute disposition pour ne pas gêner les équipages en course.

A l'arrivée, les bateaux doivent dégager la ligne et s'éloigner de la zone d'arrivée de telle manière que leur manœuvre ne puisse gêner les bateaux restant en course. Ils ne doivent pas franchir la ligne d'arrivée.

CHAPITRE II

REGLES A LA VOILE

Article 10. Règles fondamentales a la voile

10.1. Sur des bords opposés

Quand les bateaux naviguent, le bateau bâbord amure doit s'écarter de la route du bateau tribord amure.

10.2. Sur les mêmes bords, engagés

Lorsque les bateaux sont sur le même bord et engagés (cf schéma ci dessus), le bateau au vent s'écarte de la route du bateau sous le vent.

Cependant, le bateau engagé sous le vent ne profitera pas de son avantage en lofant outre mesure au point d'obliger le bateau au vent à virer. Un minimum de savoir-vivre et de courtoisie sont de rigueur.

10.3. Sur les mêmes bords et non-engagés

Lorsque les bateaux sont sur le même bord et non-engagés, le bateau en route libre derrière s'écarte de la route du bateau en route libre devant.

Lorsque deux bateaux naviguent sur la même amure à des allures différentes, le bateau au près est prioritaire.

Article 11. Après le départ – modifications de route

11.1. Bateau prioritaire lofant après le départ

Après avoir pris le départ, un bateau en route libre devant ou sous le vent d'un autre bateau peut lofer comme il lui convient.

Cependant, le barreur du bateau sous le vent ne peut pas faire une route plus près du vent que sa route normale.

11.2. Laisser porter au-delà de la route normale

Sauf lors d'un louvoyage au vent, un bateau ne doit pas faire une route au-dessous de sa route normale lorsqu'il se trouve à moins de deux fois sa propre longueur d'un bateau sous le vent ou d'un bateau en route libre derrière faisant une route sous le vent de la sienne.

Faut être costaud pour comprendre ce texte

11.3. Virement de bord ou empannage

Un bateau qui vire de bord ou empanne ne doit pas être à l'origine de route de collision avec un autre bateau.

11.4. Bateaux engagés à une marque de parcours

11.4.1. Lorsque des bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place pour doubler ou contourner la marque.

Cette place comprend l'espace nécessaire pour virer de bord ou empanner lorsque ces manœuvres sont indispensables.

11.4.2. Cette règle s'applique aussi pour des bateaux engagés naviguant vent arrière sur des bords opposés et s'apprêtant à contourner une marque.

Règlement Intérieur FVA

11.5. Bateaux en route libre s'approchant d'une marque de parcours

11.5.1. Le bateau en route libre derrière doit s'écarter de la route du bateau en route libre devant et tenir compte des manœuvres indispensables pour doubler ou contourner la marque.

11.5.2. Le bateau en route libre derrière ne doit pas établir un engagement à l'intérieur quant le bateau en route libre devant est à moins de 30 mètres de la marque.

11.6. Modifier sa route pour passer un obstacle

Lorsque deux bateaux sont au plus près, sur le même bord, le bateau en route libre devant ou sous le vent peut hâler l'autre bateau afin d'obtenir la place pour virer de bord si un obstacle l'oblige à modifier sa route de façon sensible.

Article 12. Utilisation d'un aviron pour virer

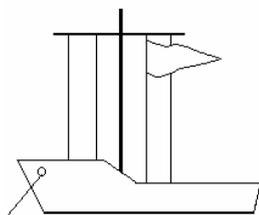
L'utilisation d'un aviron pour virer est autorisée pour un virement de bord à la voile, uniquement dans la zone d'engagement, et si le virement est bout au vent. Si un aviron de queue est utilisé en guise de gouvernail, il doit être considéré comme celui servant au virement.

Article 13. Modalités de départ

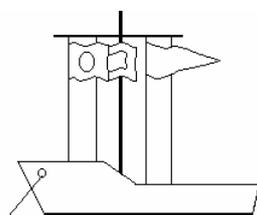
13.1. Procédure à la voile

Le départ des régates sera donné en utilisant les signaux suivants :

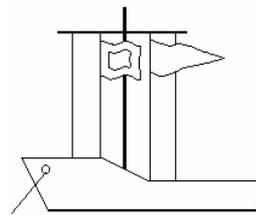
H - 6 mn	Signal d'avertissement : flamme Défi Jeunes Marins hissée + un signal sonore ;
H - 3 mn	Signal préparatoire : pavillons P et I du code international hissés + un signal sonore ;
H - 1 mn	Amené du pavillon I+ un signal sonore long ;
H (départ)	Amené de la flamme Défi Jeunes Marins et du pavillon P + un signal sonore.



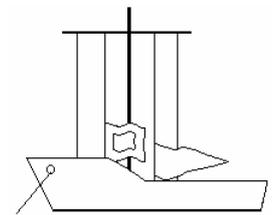
H - 6 mn
1 coup bref



H - 3 mn
1 coup bref



H - 1 mn
1 coup long



DEPART
1 coup bref

Le signal d'avertissement de chaque série à suivre sera fait après le départ de la série précédente.

13.2. Règle de la dernière minute

Quand au cours de la minute précédant le départ, une partie quelconque de sa coque, de son équipement ou de son équipage se trouve du côté parcours de la ligne de départ, le bateau fautif doit revenir du côté pré-départ de la ligne en contournant l'une ou l'autre de ses extrémités (bouée ou bateau Comité) avant de prendre le départ.

13.3. Faux départ individuel

Si au moment du signal de départ une partie quelconque de la coque d'un bateau, de son équipement ou de son équipage se trouve du côté parcours de la ligne de départ, le bateau Comité doit le signaler en envoyant rapidement le pavillon X suivi d'un signal sonore.

Règlement Intérieur FVA

Le pavillon X reste envoyé jusqu'à ce que le bateau fautif soit revenu du côté pré-départ de la ligne en contournant l'une ou l'autre de ses extrémités (bouée ou bateau Comité) avant de prendre à nouveau le départ.

Si au bout de quatre minutes, un ou plusieurs bateaux rappelés individuellement ne sont pas revenus prendre à nouveau le départ, le pavillon X est amené, et les bateaux fautifs seront disqualifiés.

13.4. Faux départs en nombre

Au cas où un grand nombre de bateaux franchiraient la ligne de départ avant le signal du départ, et de ce fait ne pourraient pas tous être formellement identifiés, le départ doit être redonné.

Les bateaux seront prévenus par l'envoi, sur le bateau Comité du Premier Substitut accompagné de **deux** signaux sonores.

Le signal d'avertissement du prochain départ pour la série de bateaux rappelés sera fait après l'amené du Premier Substitut (+ 1 signal sonore).

CHAPITRE III REGLES A L'AVIRON

Article 14. CIRCULATION DES BATEAUX

14.1. Rattrapage

Tout bateau rattrapant un autre concurrent est tenu d'éviter un abordage.

Le bateau rattrapé est tenu de faire une route droite, sans changer de direction

Si le bateau rattrapé fait obstruction, une pénalité de 10 points peut être infligée ou une disqualification prononcée suivant l'estimation du Comité de course.

14.2. Abordage

En cas d'abordage (des coques ou des avirons), le Comité de course est habilité à juger les torts et peut, suivant la manière dont la faute est commise, infliger une pénalité de 15 points ou prononcer une disqualification à l'encontre du bateau jugé responsable.

Sur un même parcours plusieurs pénalités en points peuvent être infligées.

14.3. Route normale

Chaque bateau doit conserver sa route normale pendant la course. Les Commissaires de course sont juges de la route appropriée de chaque équipage.

14.4. Comportement des nageurs (rameurs)

Tout équipage ayant pris le départ est tenu d'effectuer le parcours prévu de course et terminer en coupant la ligne d'arrivée, sauf cas de force majeure.

14.5. Avaries

Nul ne peut se prévaloir d'une avarie pour demander la remise à plus tard ou l'annulation d'une régates.

14.6. Bris d'avirons

Il n'est pas exigé de récupérer les avirons se brisant pendant la régates.

14.7. Coaching

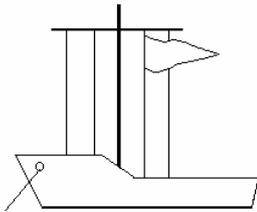
Conformément aux Instructions nautiques pour les épreuves de navigation, il est interdit à un bateau d'assistance de donner des indications ou conseils à un équipage en course et de le diriger, directement ou indirectement. En outre, il lui est interdit de faire des vagues aux autres bateaux en course.

Article 15. MODALITES DE DEPART

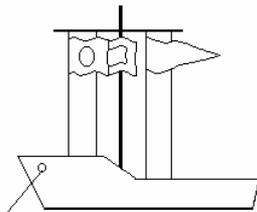
15.1. Procédure à l'aviron

Le départ des régates sera donné en utilisant les signaux suivants :

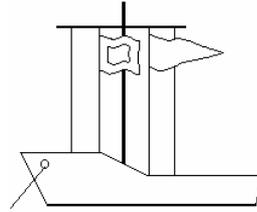
- H – 6 minutes Signal d'avertissement : flamme Défi Jeunes Marins hissée + un signal sonore ;
- H – 1 minute Signal préparatoire : pavillons P et I du code international hissés + un signal sonore ;
- H – 10 secondes Amené du pavillon I+ un signal sonore long ;
- H (départ) Amené de la flamme Défi Jeunes Marins et du pavillon P + un signal sonore.



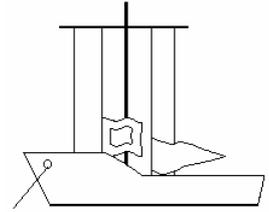
H - 6 mn
1 coup bref



H - 1 mn
1 coup bref



H - 10 s
1 coup long



DEPART
1 coup bref

15.2. Maintien de la position de départ

A partir du signal d'avertissement, les bateaux doivent se placer et se maintenir à l'aviron du côté pré-départ de la ligne. Les équipages sont responsables du maintien de leur ordre de position en approchant de la ligne de départ.

Dans la dernière minute, les équipages qui ne maintiennent pas leur ordre de position peuvent se voir attribuer une pénalité de 10 points si le Comité de course estime que cette situation a pu profiter au bateau fautif ou gêner d'autres concurrents.

15.3. Arrivée tardive à la ligne de départ

Une arrivée tardive à la ligne de départ, c'est-à-dire ne pas être en position dans la zone de départ au signal de la minute avant le départ, pourra entraîner une pénalité de 10 points si le Comité de course estime que cette situation a pu profiter au bateau fautif (recherche de départ lancé).

15.4. Faux départ individuel – Pénalité

Tout bateau démarrant plus de 10 secondes avant le signal de départ, ou franchissant la ligne avant le signal de départ, se verra attribuer à l'arrivée une pénalité de 15 points.

15.5. Faux départs en nombre – Rappel Général

Au cas où plus de trois bateaux démarreraient avant le signal de départ, ou franchiraient la ligne avant le signal du départ, le départ sera redonné.

La procédure de rappel général est identique à celle utilisée à la voile (Envoi du Premier Substitut + 2 signaux sonores - cf. para. 13.4.)

CHAPITRE IV GLOSSAIRE DE TERMES TECHNIQUES

Article 16. Termes techniques communs

16.1. Bateau Comité

Voir définition au paragraphe 3.

16.2. Commissaire de course

Dénomination attribuée à tout membre appartenant au Comité de course ou au Comité d'arbitrage. A la mer, les « commissaires de course » peuvent se trouver à bord du bateau Comité ou sur d'autres embarcations à moteur pour surveiller le bon déroulement de l'épreuve.

16.3. Course annulée

Course qui ne sera pas courue par la suite.

Signaux : Pavillon N sur 1^{er} substitut (cf. para. 2.1..).

16.4. Course interrompue

Course dont le départ a été donné et que le Comité de course arrête.

Signaux en mer : pavillons N sur X (cf. para. 2.2.).

16.5. Course remise

Course qui n'est pas courue le jour prévu et qui est reportée à un autre jour (généralement le jour de rattrapage prévu dans le programme prévisionnel des régates).

Signaux : Pavillon N (cf. para. 2.1. ou 2.2.).

16.6. Course retardée

Course dont le départ est remis à plus tard le même jour.

Signal : flamme Aperçu (cf. para. 2.1. ou 2.2.).

16.7. Départ

Un bateau prend le départ quand, après le signal de départ qui le concerne, son étrave coupe la ligne de départ en direction de la première marque.

16.8. En course

Un bateau est en course depuis le signal préparatoire jusqu'au moment où il a fini sa course et dégagé la ligne et les marques d'arrivée.

16.9. Fin de la course

Un bateau finit la course quand il coupe la ligne d'arrivée en venant de la direction de la dernière marque ; il ne doit pas rester sur place mais dégager la zone et libérer la ligne pour le reste des participants.

16.10. Ligne de départ

Sauf instructions particulières, la ligne de départ est matérialisée par une bouée et le mât de pavillon du bateau Comité.

La ligne de départ possède un côté parcours et un côté pré-départ.

16.11. Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est matérialisée par une bouée et le mât du bateau Comité auquel flotte le pavillon Bleu.

Règlement Intérieur FVA

16.12. Marque de parcours

Tout objet, spécifié dans les Règles de course ou les Fiches de course, qu'un bateau doit contourner ou doubler du côté requis (exemples : bouées gonflables, bateau Comité).

16.13. Obstacle

Tout objet, assez volumineux pour obliger un bateau se trouvant à moins d'une longueur hors tout à modifier sa route d'une façon sensible.

16.14. Route normale

C'est la route qu'un bateau pourrait faire après le signal de départ, en l'absence de concurrents, pour terminer la course aussi vite que possible.

Avant le signal de départ, la route normale n'existe -pas.

16.15. Trait (de parcours)

C'est la ligne droite imaginaire reliant deux marques de parcours consécutives. Ainsi, pour un parcours triangulaire entre trois bouées, chaque côté du triangle correspond à un trait de parcours.

16.16. Zones de départ et d'arrivée

Bande de 100 mètres, non matérialisée sur l'eau située tout autour de la ligne de départ (ou d'arrivée) et des marques qui la matérialisent (bouée et bateau Comité).

16.17. Zone d'engagement

On nomme "zone d'engagement" une zone circulaire non matérialisée de 30 mètres de rayon autour d'une marque de parcours.

Article 17. Termes techniques pour la voile

17.1. Empannage

L'empannage commence au moment où, étant vent arrière, le fond de la grand-voile traverse l'axe du bateau ; il finit lorsque la grand voile est pleine sur l'autre bord.

17.2. Engagement

Deux bateaux qui naviguent à la voile sur les mêmes bords et qui ne sont pas en route libre sont engagés.

L'engagement n'existe qu'à condition que les bateaux soient à moins de deux longueurs hors tout du bateau le plus long ou que les bateaux soient dans la zone d'engagement d'une marque de parcours (cf. para. 6).

17.3. Laisser porter

C'est modifier sa route en s'écartant de la direction du vent jusqu'à commencer à empanner.

17.4. Lofers

C'est modifier sa route en direction du vent jusqu'à être debout au vent.

17.5. Route libre

Un bateau B est en route libre derrière le bateau A quand sa coque est entièrement en arrière d'une ligne imaginaire perpendiculaire à l'axe longitudinal de A et partant de l'extrémité arrière de celui-ci. Réciproquement A est en route libre devant B.

17.6. Virement de bord

Le virement de bord commence au-delà de la position debout au vent et finit dès que le bateau atteint une route au plus près s'il court des bords, ou dès que sa grand voile est pleine s'il ne court pas de bords.

Article 18. Termes techniques pour l'aviron

18.1. Engagement

A l'aviron, il y a "engagement" entre deux bateaux lorsque l'étrave de l'un d'eux se trouve sur l'avant d'une ligne imaginaire passant par le tableau arrière de l'autre bateau.

L'engagement n'existe qu'à condition que les bateaux soient à moins de deux longueurs hors tout du bateau le plus long ou que les bateaux soient dans la zone d'engagement d'une marque de parcours (cf. para. 6).

CHAPITRE V**RAPPEL DES PENALITES
ET DES POINTS DE CLASSEMENT****Article 19. Pénalités applicables aux régates à la voile**

Nature de l'infraction	Sanction
Abordage d'une marque de parcours.	Pénalité de 20 points
Entrave caractérisée à la manœuvre d'une autre équipe lors d'un passage à une bouée de virement.	Pénalité de 20 points ou disqualification pour l'épreuve.
Bateau rappelé pour faux départ individuel qui ne revient pas prendre à nouveau le départ.	Disqualification
Bateau ayant causé de sérieux dommages ou obtenu un avantage significatif par son infraction.	Disqualification.
Infraction commise par le bateau d'assistance (aide extérieure).	Pénalité en points à discrétion du Comité de course dans la limite de 10 points.

Article 20. Pénalités applicables aux régates à l'aviron

Nature de l'infraction	Sanction
Abordage d'une marque de parcours.	Pénalité de 20 points.
Entrave caractérisée à la manœuvre d'une autre équipe lors d'un passage à une bouée de virement.	Pénalité de 20 points ou disqualification pour l'épreuve.
En cas d'abordage (des coques ou des avirons), le Comité de course est habilité à juger les torts.	Pénalité de 15 points ou disqualification pour l'épreuve.
Démarrage plus de 10 secondes avant le signal de départ, ou franchissement de la ligne avant le signal de départ.	Pénalité de 15 points.
Dans la dernière minute précédant le départ, équipage qui ne maintient pas son ordre de position.	Pénalité de 10 points.
Après le départ, bateau rattrapé faisant obstruction.	Pénalité de 10 points.
Arrivée tardive à la ligne de départ, c'est-à-dire ne pas être en position dans la zone de départ au signal de la minute avant le départ, si cette situation a pu profiter au bateau fautif (recherche de départ lancé).	Pénalité de 10 points.
Bateau ayant causé de sérieux dommages ou obtenu un avantage significatif par son infraction.	Disqualification.
Infraction commise par le bateau d'assistance (aide extérieure).	Pénalité en points à discrétion du Comité de course dans la limite de 10 points.

Article 21. Pénalités applicables aux autres épreuves nautiques.

Nature de l'infraction	Sanction
Bateau ayant causé de sérieux dommages ou obtenu un avantage significatif par son infraction.	Disqualification.
Epreuve du transfert de sac : a) Ne pas avoir utilisé le nœud de sac. b) Dépassement de la ligne des 12 mètres parallèle au quai. c) Sac touchant l'eau ou qui se décroche et tombe à l'eau.	a) 1 minute. b) 3 minutes. c) 3 minutes.

Article 22. Points de classement

22.1. Attribution des points pour les régates

22.1.1. Bateaux classés après avoir fini la course

Place d'arrivée	Points attribués	Place d'arrivée	Points attribués	Place d'arrivée	Points attribués
1 ^{er}	50	16 ^{ème}	20	31 ^{ème}	5
2 nd	45	17 ^{ème}	19	32 ^{ème}	4
3 ^{ème}	41	18 ^{ème}	18	33 ^{ème}	3
4 ^{ème}	38	19 ^{ème}	17	34 ^{ème}	2
5 ^{ème}	36	20 ^{ème}	16	35 ^{ème}	1
6 ^{ème}	34	21 ^{ème}	15		
7 ^{ème}	32	22 ^{ème}	14		
8 ^{ème}	30	23 ^{ème}	13		
9 ^{ème}	28	24 ^{ème}	12		
10 ^{ème}	26	25 ^{ème}	11		
11 ^{ème}	25	26 ^{ème}	10		
12 ^{ème}	24	27 ^{ème}	9		
13 ^{ème}	23	28 ^{ème}	8		
14 ^{ème}	22	29 ^{ème}	7		
15 ^{ème}	21	30 ^{ème}	6		

Nota :

- Si un bateau est disqualifié après avoir fini la course, chaque bateau qui a fini après lui sera remonté d'une place.
- Les bateaux ex æquo reçoivent le nombre de points équivalant à leur place.

22.1.2. Bateaux non classés

Situation	Points attribués
Abandon.	Points du dernier bateau classé moins 1 point.
Hors limite de temps à l'arrivée	Points du dernier bateau classé moins 1 point.
Non partant	Nombre de points que recevrait le dernier bateau classé si tous les concurrents inscrits étaient classés moins 3 points.
Disqualifié	Nombre de points que recevrait le dernier bateau classé si tous les concurrents inscrits étaient classés moins 3 points.

Règlement Intérieur FVA

22.2. Attribution des points pour les autres épreuves nautiques

Quelle que soit l'épreuve nautique, les bateaux participants se voient attribuer, par le Comité d'arbitrage, des points compris sur une échelle de 30 à 5 correspondant à l'estimation décroissante de la qualité de leur prestation à chaque épreuve nautique.
