

# PROBLEMES D'OBSTACLES RCV 2025 - 2028 :

## Cas généraux de pages 1 à 10

## Cas Match Race et Team Race

## en pages 11, 12 et 13



- EN S'APPROCHANT DE LA LIGNE DE DEPART POUR PRENDRE LE DEPART
- EN PASSANT UNE MARQUE AU VENT
- EN PASSANT UN OBSTACLE

Nota : les règles sont écrites en *italiques*, les définitions en *italiques gras* et les commentaires normalement.

### Définition Obstacle :

Un **obstacle** est :

(a) un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de sa coque ;

(b) un objet qui ne peut être passé en toute sécurité que d'un seul côté ; ou

(c) un objet, une zone ou une ligne ainsi désignés dans une **règle**.

Cependant, un bateau **en course** n'est pas un **obstacle** pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus de s'en **maintenir à l'écart** ou, de l'éviter si la règle 22 s'applique.

« Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque ».

Cette définition permet aux coureurs et arbitres de s'accorder sur la notion d'*obstacle*. Ce n'est certes pas à une longueur de coque que le bateau doit s'apercevoir qu'il fait route sur l'*obstacle*, car il sera trop tard... En revanche, il faut traiter la situation selon ce principe :

Si la trajectoire actuelle obligerait le bateau à modifier sa route sensiblement pour éviter la collision avec un objet (cad d'environ plus de 10°, cf jurisprudence) alors qu'il en serait distant à une longueur de coque, cet objet est considéré comme un *obstacle* au regard des règles de course. En d'autres termes, le bateau le plus

proche doit anticiper raisonnablement tôt en fonction de son appréciation de sa sécurité. Si c'est trop tôt, il reste la possibilité pour l'autre bateau de réclamer...

*(b) un objet ainsi désigné dans une règle ;*

*(c) un objet, une zone ou une ligne ainsi désignés dans une règle.*

Une île, une jetée, des hauts fonds, une bouée de chenal, une ligne de mouillage de bouées, etc sont par exemple des *obstacles* que l'on ne peut passer en sécurité seulement d'un côté. Les instructions de course peuvent définir des zones interdites à la navigation en plus de chenaux par exemple, et rentrent ainsi dans la définition des *obstacles*.

*« Cependant, un bateau en course n'est pas un obstacle pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient tenus de s'en maintenir à l'écart ou, si la règle 22 s'applique, de l'éviter »*

Comme un bateau non prioritaire doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau prioritaire (bâbord/tribord par exemple en route de collision), et comme il faut éviter un bateau chaviré, mouillé, échoué, ou portant assistance, ces derniers rentrent dans la définition des *obstacles*.

### Définition Obstacle continu

*Un obstacle est un obstacle continu lorsque le bateau mentionné dans la règle utilisant ce terme, dont la coque est la plus courte, longe celui-ci pendant au moins trois longueurs de sa coque. Cependant, ne sont pas un obstacle continu : un navire en route, un bateau en course ou un bateau du comité de course qui est également une marque.*

Il faut distinguer un *obstacle* « simple » d'un *obstacle* « continu ». La notion de « continu » permet de gérer avant tout un problème éventuel de sécurité qui est stipulé dans la règle 19.2(c). Contrairement à la règle 19.2(b) dans laquelle il est demandé au bateau qui devient engagé à l'extérieur d'agir « sauf s'il en a été incapable » au moment de *l'engagement*, la règle 19.2(c) n'autorise le bateau *derrière* à ne s'engager à l'intérieur que si il y a de la *Place* (cf définition). Dans ce dernier cas, on peut aisément comprendre que l'espace nécessaire est clairement plus important...

Autres exemples : une rangée de bateaux tribord en lay line sur la *marque* au vent ne peut pas être considérée comme un *obstacle* continu, mais comme une succession d'*obstacle* simple à gérer selon la règle 19.2(b). C'est le même principe sur une ligne de départ avec une rangée plus ou moins clairsemée de bateaux. Cette rangée ne sera pas considérée comme un *obstacle* continu pour les bateaux en *route libre derrière* qui doivent *se maintenir à l'écart des bateaux en route libre devant*. Voir commentaire à ce sujet obstacle continu en dernière page.

*« .....dont la coque est la plus courte, longe celui-ci pendant au moins trois longueurs de sa coque »*

Nouvelle définition 2025 qui permet d'ajuster la définition obstacle continu selon le rapport longueur du bateau – longueur de l'obstacle. On peut comprendre que 3 longueurs d'un bateau de 20 mètres ne représentera pas la même notion d'obstacle pour un Optimist de 2.40 m. Ainsi un obstacle d'au moins 60 mètres, longé par ce bateau de 20 mètres sera considéré comme continu alors qu'un obstacle de 3 fois 2.40m soit au moins 7.20m le sera pour un Optimist...

*« Cependant, ne sont pas un obstacle continu : un navire en route, un bateau en course ou un bateau du comité de course qui est également une marque. »*

A l'identique d'un obstacle « simple », un navire quel qu'il soit, un bateau en course, un bateau du comité de course qui est également une marque (lorsque les bateaux s'approchent de la ligne de départ pour prendre le départ, cf RCV 18), ces objets ne sont jamais considérés comme des obstacles continus.

### **Préambule de la section C (règles 18, 19, 20) AUX MARQUES ET OBSTACLES**

Les règles de la section C ne s'appliquent pas entre des bateaux quand la **marque** ou l'**obstacle** auquel elle se réfère dans ces **règles** est une **marque** de départ entourée d'eau navigable ou sa ligne de mouillage depuis le moment où les bateaux s'en approchent pour **prendre le départ** et jusqu'à ce qu'ils les aient derrière.

Nota : il n'y a pas de timing précis pour décider de cette « bascule » entre - avant de s'approcher - et s'en approcher. Selon les calls (MR C1) et les anciens « case », voir jurisprudence américaine, cela va dépendre :

- Du temps restant par rapport au top départ. Plus on est près de ce moment, plus les bateaux sont incontestablement sur le point de s'approcher de la ligne pour *prendre le départ...*, donc très probablement dans la dernière minute avant le signal de départ,
- De la distance à la ligne donc le timing restant,
- De la densité de la flotte, notamment sur les situations d'antibarging avec des bateaux situés entre le comité et des bateaux *sous leur vent*, donc à l'intérieur de l'*obstacle*.

# SITUATIONS SUR LA PHASE DE DEPART

## Règle 19 PLACE POUR PASSER UN OBSTACLE

### 19.1 Quand la règle 19 s'applique

La règle 19 s'applique entre deux bateaux à un **obstacle** sauf quand la règle 18 s'applique entre eux et que

- (a) **L'obstacle est la marque, ou**
- (b) **L'obstacle est un autre bateau engagé avec chacun d'eux.**

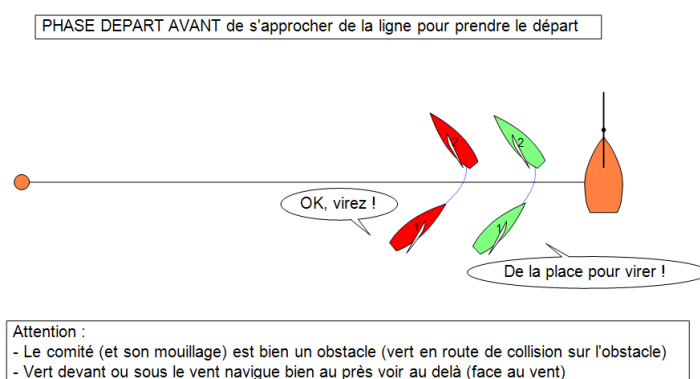
Cependant, à un **obstacle continu**, la règle 19 s'applique toujours et la règle 18 ne s'applique pas.

Le comité est bien considéré comme un *obstacle* pendant la phase de départ, car il n'a pas de côté requis. De plus, selon la règle 19.2 (a), un bateau prioritaire (*sous le vent ou devant*) peut choisir de passer un *obstacle* d'un côté ou de l'autre.

Schéma 1 ci-dessous

## AVANT DE S'APPROCHER DE LA LIGNE POUR PRENDRE LE DEPART (schéma 1)

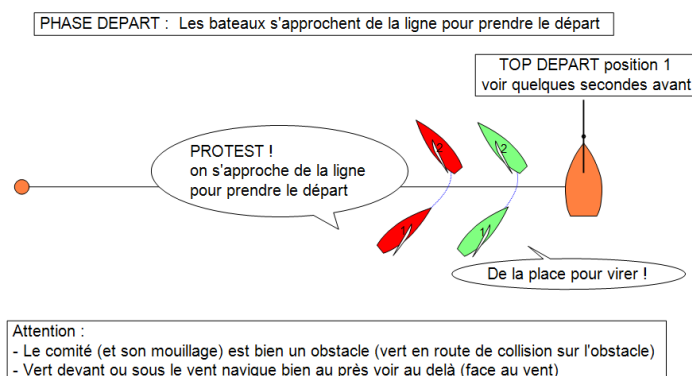
Copy of TSS software registered to thierry poirey



Préambule important : les bateaux ne sont pas en approche de la ligne pour prendre le départ. Vert peut demander de la place à virer selon la RCV 20, et Rouge a l'obligation de répondre soit en virant, soit en répondant « vous virez ». Pas d'infraction sur ce schéma ci-dessus.

## AU MOMENT DE S'APPROCHER DE LA LIGNE POUR PRENDRE LE DEPART (schéma 2)

Copy of TSS software registered to thierry poirey



Cependant, lorsque les bateaux s'approchent de la ligne pour *prendre le départ*, ce bateau Comité de Course devient une *marque* selon les IC qui précisent le côté requis. (à laisser à tribord dans la majorité des cas)  
Par conséquent, à ce moment-là, nous sommes bien dans l'exception écrite dans la règle 19.1(a) Schéma 2 ci-dessous. VERT SERA PENALISE pour infraction aux règles 20 ou 13.

Autre exception de non application de la règle 19 décrite dans la règle 19.1(b)

« *L'obstacle est un autre bateau engagé avec chacun d'eux* »

Ecriture pour éliminer un conflit qui pourrait survenir entre la 18 et la 19 : un bateau pouvait avoir droit à de la *place à la marque* par rapport à un autre bateau et en même temps ce même bateau pouvait avoir à donner de la *place* à l'autre bateau pour un *obstacle*. Complexe mais sans intérêt...!

## RÈGLE 20 PLACE POUR VIRER DE BORD A UN OBSTACLE

Puisque nous venons de préciser que le comité est un *obstacle* pendant la phase de départ et qu'au risque de nous répéter, c'est le cas tant que les bateaux ne s'approchent pas de la ligne pour *prendre le départ* (en résumé, ce n'est pas l'heure de partir !), nous venons de voir qu'un bateau peut utiliser cette règle 20.1 « Héler » pendant cette phase de départ, en respectant évidemment toute la procédure décrite en règle 20.1, 20.2 et 20.3.

Revoir schéma 1 ci-dessus

## COMPLEMENT PAR RAPPORT A LA REGLE 20.1 AVEC UN OBSTACLE QUI EST AUSSI UNE MARQUE

Fin de la règle 20.1 Héler

« *De plus, il ne doit pas héler si l'obstacle est une marque et qu'un bateau qui la pare serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix* »

En revanche, lorsque les bateaux s'approchent de la ligne de départ pour *prendre le départ*, le préambule de la section C (en gras ci-dessus) précise que toutes les règles de la section C (règles 18, 19, 20) ne s'appliquent pas.

Par conséquent, sur cette dernière phase d'approche de la ligne de départ pour *prendre le départ*, un bateau faisant un « appel à la voix » pour virer de bord pour éviter le comité, enfreint la règle 20 car il ne peut l'utiliser.

Nota : le bateau recevant l'appel a malgré tout l'obligation de répondre en virant ou en disant « virez » règle 20.2 (b). Ce bateau pourra toujours réclamer contre ce bateau qui a hélé. Ce dernier sera sans aucun doute pénalisé pour infraction à la règle 20.

Revoir schéma 2 ci-dessus

# PASSAGE DE MARQUE AU VENT

## Préambule :

Il faut comprendre qu'à travers la définition *place à la marque* et la règle 18, un bateau qui aurait besoin de virer deux fois pour *parer* la marque ne peut utiliser la règle 18 en tant que bateau intérieur en rentrant dans la *zone*. **Seul le dernier virement qui permet de contourner ou passer la *marque* déterminera la relation entre le bateau intérieur et extérieur.**

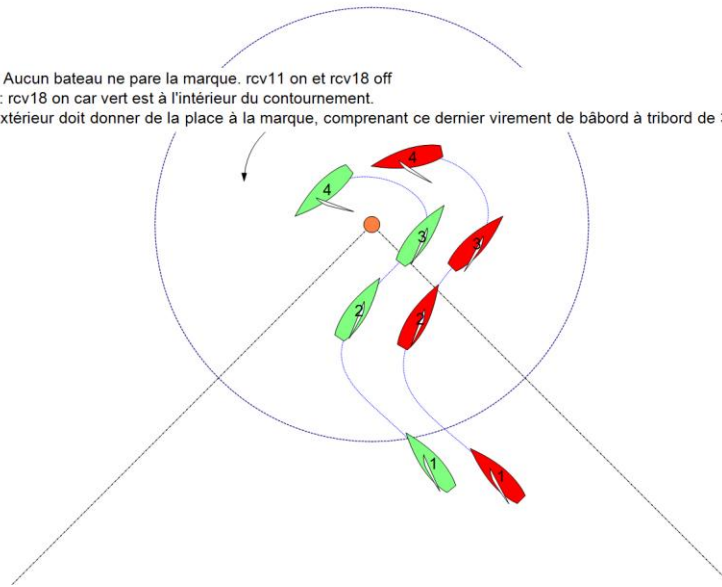
En effet, *place à la marque* précise une trajectoire pour aller sur la *marque* sur sa route normale. Dès lors qu'un virement est effectué, la *route normale* doit être redéfinie...

Enfin, selon la règle 18.2(b), en cas de virement dans la *zone*, la règle 18.2(a) cessent de s'appliquer. Cela signifie que suite au virement, on redéfinit un nouvel *engagement* entre les bateaux. Ce virement de tribord en bâbord ne fait pas partie du contournement de *marque* car ce n'est pas le dernier virement pour contourner ou passer la *marque*.

## Explication par schéma ci-dessous

Copy of TSS software registered to thierry poirey

Position 1 : Aucun bateau ne pare la marque. rcv11 on et rcv18 off  
Position 2 : rcv18 on car vert est à l'intérieur du contournement.  
Rouge à l'extérieur doit donner de la place à la marque, comprenant ce dernier virement de bâbord à tribord de 3 à 4



Bien que cela ne soit pas l'objet d'étude ici, les situations de bateaux qui naviguent en bâbord amure dans la zone et qui par conséquent seront soumis à la règle 18.2 (b) « *La règle 18.2 (a) ne s'applique plus si le bateau ayant droit à de la place dépasse la position bout au vent...* », car ils virent de bâbord à tribord entre positions 1 et 2. Il faudra reconsidérer un nouvel engagement possible ou non entre eux dès qu'ils virent en tribord entre les positions 3 et 4.

Voir règle 18.2 (c) et 18.2 (d)

### COMPLEMENT PAR RAPPORT A LA REGLE 20.1 AVEC UN OBSTACLE QUI EST AUSSI UNE MARQUE

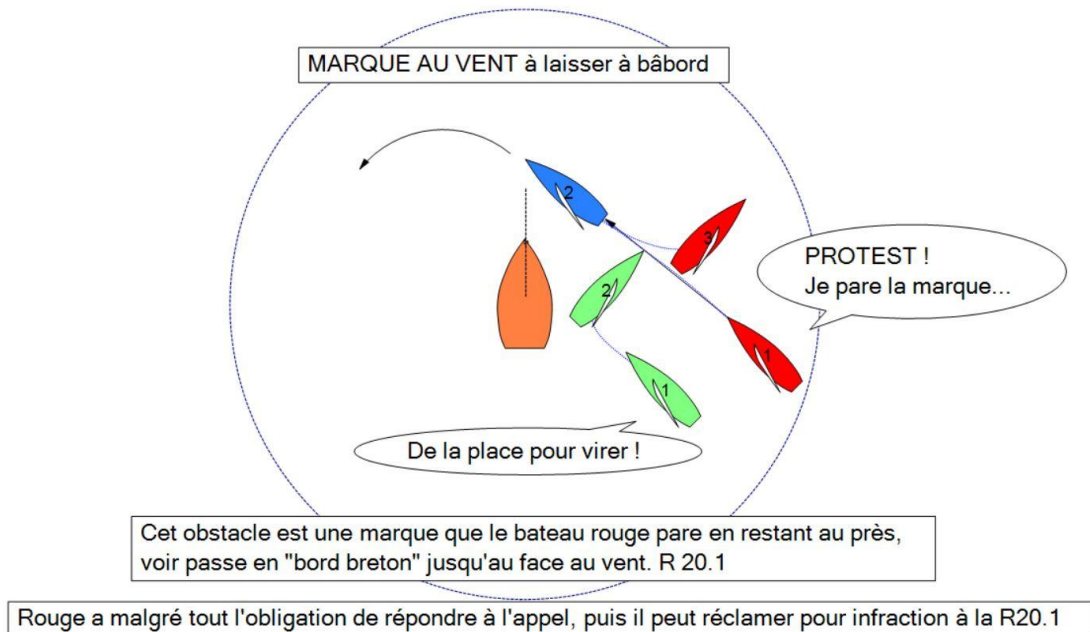
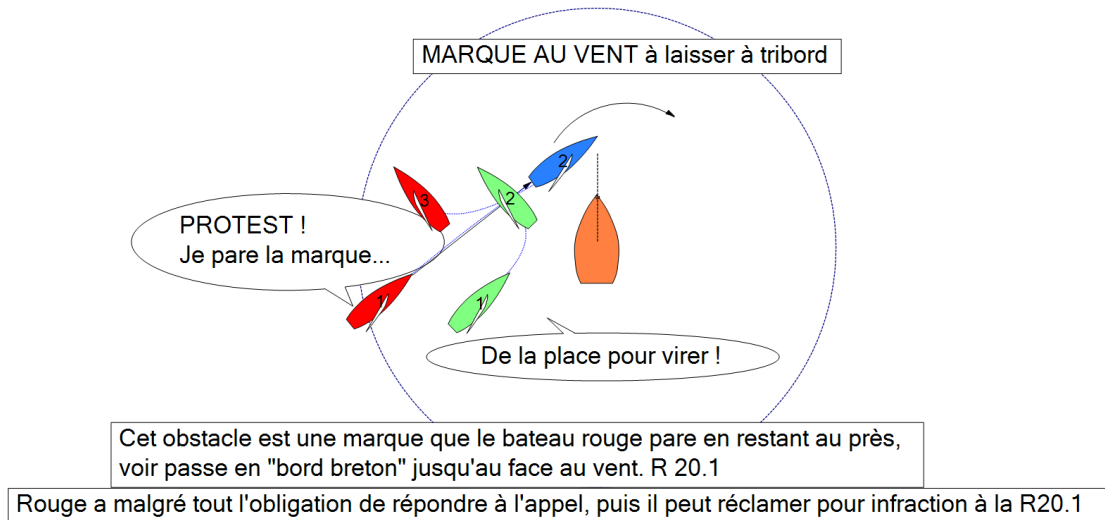
*Fin de la règle 20.1 Héler*

« *De plus, il ne doit pas héler si l'obstacle est une **marque** et qu'un bateau qui la **pare** serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix* »

Nous allons retrouver les mêmes éléments que sur la phase finale de départ étudiés ci-dessus.

Dans les schémas 3 ci-dessous, le bateau rouge *au vent ou derrière* pare la marque. Vert en hélant place pour virer, enfreint la règle 20.1 (dernière phrase ci-dessus)

Schéma 3 (marque à laisser à tribord) et 3 bis (marque à laisser à bâbord)



En revanche, dans le schéma 4 ci-dessous, le bateau rouge *au vent ou derrière* ne *pare* pas la *marque* et encore moins le bateau vert dessous.

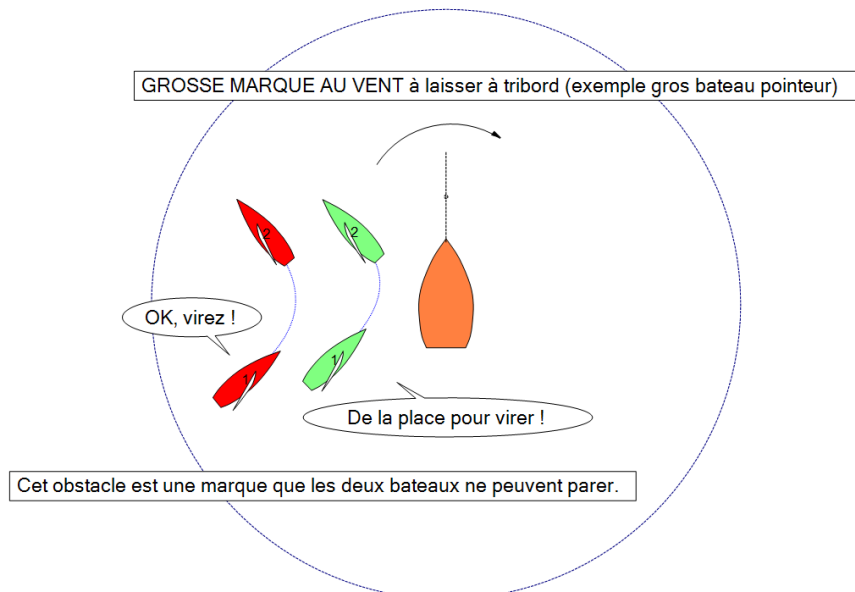
Cette situation ne rentre pas dans les exceptions à la règle 20 car aucun des deux bateaux ne *parent* la *marque*. Par conséquent, vert peut demander de la *place* pour virer de bord.

Comme nous venons de le voir ci-dessus dans le préambule du passage de la *marque* au vent, la règle 18 ne s'applique pas car les 2 bateaux doivent virer plus d'une fois pour parer la *marque*.

En d'autres termes, ce virement de bâbord en tribord dans cet exemple ci-dessous, ne fait partie du contournement de *marque* car ce n'est pas le dernier virement pour contourner ou passer la *marque*.

Schéma 4





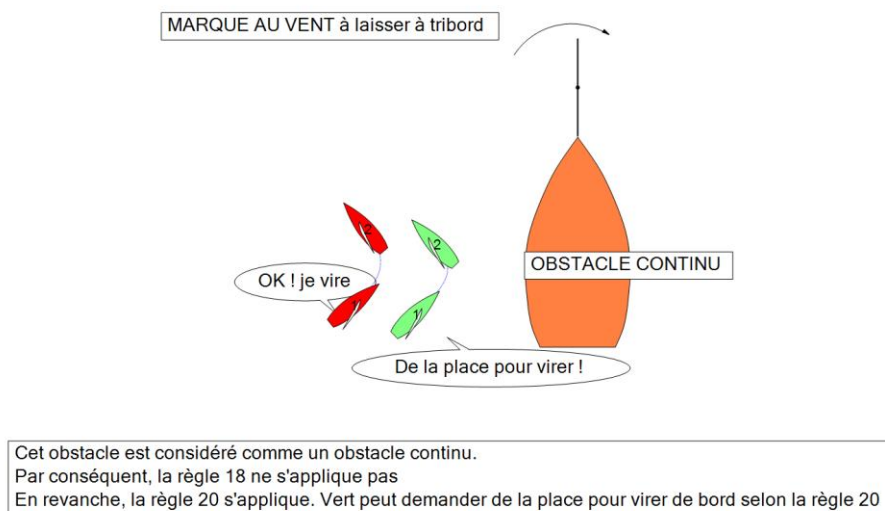
### CAS DE L'OBSTACLE « CONTINU ou PAS » QUI EST EGALEMENT UNE MARQUE

Voir en page suivante 9, la tentative d'explication de la définition d'un *obstacle continu*

A un *obstacle* « continu ou pas », la règle 19 s'applique toujours et la règle 18 ne s'applique pas (cf fin de la règle 19.1). En résumé, on ne doit pas considérer les problèmes spécifiques à la zone des 3 longueurs.

Par conséquent, le bateau vert peut demander de la *place* pour virer de bord selon la règle 20.

Schéma 5

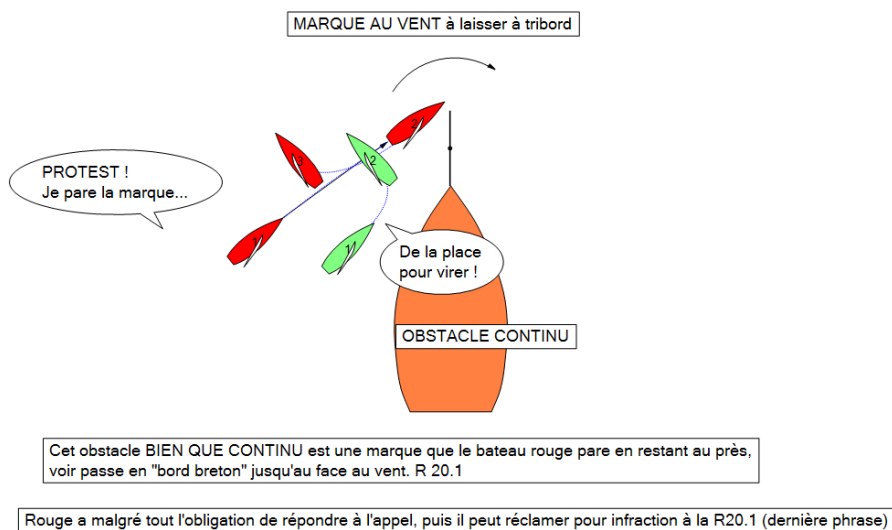




Sauf si le bateau rouge *pare* la *marque* en exemple dans les schémas 6 et 7.

### Schéma 6

Copy of TSS software registered to Thierry POIREY

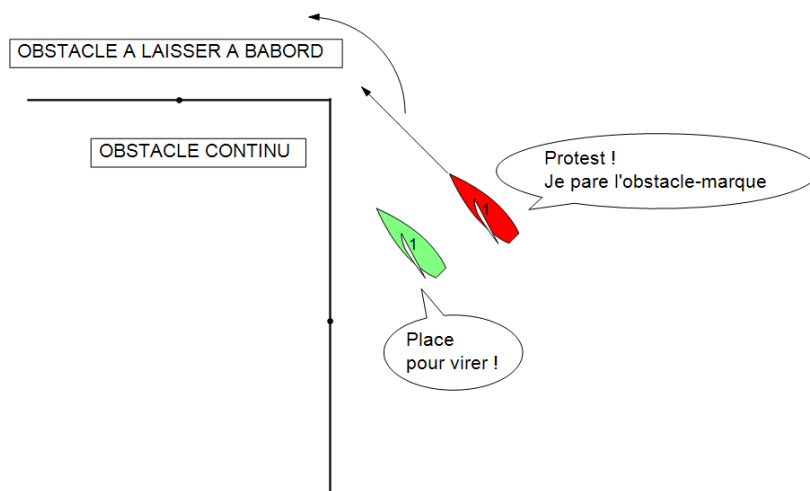


Comme dans le schéma 6 ci-dessus, le bateau vert dans le schéma 7 ci-dessous se retrouve dans une situation sans issue....

*De plus, il ne doit pas hélér si l'obstacle est une **marque** et qu'un bateau qui la **pare** serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix.*

### Schéma 7

Copy of TSS software registered to thierry poirey



Ce dernier cas semble très litigieux et dépend du libellé du parcours. Dans tous les cas de figure, Rouge recevant l'appel a toujours l'obligation de répondre puis si il le souhaite, de réclamer. Devant le jury, il sera peut-être difficile d'argumenter qu'il pouvait parer l'obstacle en le laissant sur son bâbord tel que les IC le stipulait par exemple... La limite pour le bateau vert sous le vent donc prioritaire serait de lofer jusqu'au face au vent, mais risque d'être en infraction pour la règle 13 ou 10 si il commence à virer ici en bâbord... Cela dit, en résumé, il y a peu de chance que Rouge obtienne satisfaction suite à une réclamation. Encore une fois, selon la RCV 20.2 (b) le bateau Rouge a l'obligation de répondre par la voix ou bien en virant, même si l'appel à la voix enfreint la RCV 20.1.

## COMPLEMENT DEFINITION OBSTACLE CONTINU

par Trevor LEWIS Arbitre International GBR

(traduction Tom Grainger Arbitre National FRA)

*Cette règle a pour effet d'inciter un bateau prioritaire à ne pas s'engager entre un bateau devant et un obstacle continu qui, telle que définie, ne sera pas un autre navire, et surtout pas un bateau en course. La formulation cependant est telle que cela ne s'applique qu'à un bateau qui ose s'engager dans cette situation.*

*Qu'est-ce qu'un obstacle continu ? Ca peut être un élément physique, tel que la côte ou une rive. Ca peut être un navire qui ne se déplace pas, comme un navire commercial au mouillage ou amarré. La longueur certaine de l'obstacle n'a d'importance que si les bateaux naviguent près d'elle pendant un certain temps. Mais pendant combien de temps ? Étant donné que des situations de règle 19.2(c) se produisent généralement lorsque le bateau devant navigue un peu moins vite que celui derrière, et que la règle exige que le deux soient en train de passer l'obstacle continu, je crois que la réponse est dans la situation. Y a-t-il le temps pour passer de route libre derrière à engagé, les deux bateaux étant toujours en train de passer l'obstacle? Ceci suppose un obstacle d'au moins 3 longueurs de bateau, et généralement plus, comme dans la digue mentionnée en règle 18.*

*Les deux bateaux doivent être en train de passer l'obstacle pour que la 19.2 (c) s'applique. Ainsi, un engagement qui commence quand la plupart du bateau devant a passé l'obstacle mais aucun du bateau derrière, sera « géré » par la 19.2 (b) pendant qu'ils passent l'obstacle continu. La priorité ne changera pas, et il y a plus d'occasion pour le bateau intérieur avec (ou en train d'acquérir) la priorité de manœuvrer contre le bateau extérieur.*

*La 19.2 (c) ne protège pas un bateau bâbord en route libre devant un tribord – le bâbord doit soit se maintenir à l'écart, soit empanner pour être tribord et limiter les options du bateau derrière. Cette règle ne limite que les actions d'un bateau derrière qui est obligé de se maintenir à l'écart, c'est à dire même amure (règle 12) ou un bâbord derrière un tribord (règle 10). En effet, il est important de voir la 19.2 (c) comme limitation des droits d'un bateau sous 19.2 (b) plutôt qu'une opportunité, étant donné les droits plus importants du bateau prioritaire en route libre derrière qui aura droit à de la place s'il devient engagé entre le bateau devant et l'obstacle, mais dont, quoi qu'il arrive, les droits de Section A reste entiers. Sous 19.2 (c) le bateau derrière non-prioritaire n'a aucun droit s'il s'engage entre le bateau devant et l'obstacle, sauf si l'espace entre eux est suffisamment large.*

*Si les conditions d'application de la 19.2 (c) sont réunies, et que le bateau derrière veut s'engager entre le bateau devant et l'obstacle continu, la question est : y a-t-il, au moment où l'engagement serait créé, de la place telle que définie pour qu'il passe entre les deux. Curieusement, il ne semble pas qu'il y ait de cas qui le précise, mais il est généralement accepté (à raison, je crois) qu'il faut présumer que l'écart ne se réduira pas dans l'avenir prévisible, même si dans la pratique il se réduira si le bateau devant maintient sa route. Une autre façon d'envisager la chose est d'imaginer que le bateau devant est stationnaire au moment de l'engagement, et de se demander si le bateau derrière pourrait passer.*

*Si l'écart est suffisant, le bateau derrière non-prioritaire a le droit de s'engager à l'intérieur du bateau devant. S'ils sont sur la même armure, un engagement sous le vent depuis route libre derrière obligera le bateau au vent de se maintenir à l'écart sous la 11 en même temps qu'il donnera de la place sous la 19.2 (b), mais le bateau sous le vent sera limité à sa route normale par la 17. Si elle ne s'applique pas, le bateau intérieur prioritaire peut pousser le bateau extérieur plus loin de l'obstacle.*

*Si l'engagement intérieur depuis route libre derrière est au vent du bateau extérieur, la seule obligation du bateau extérieur est de laisser de la place sous règle 19.2 (b), et le bateau extérieur peut donc accompagner le bateau intérieur prioritaire le long de l'obstacle même si son prochain objectif est quelque-part sous le vent de cette route.*

## AUTRES CAS SUR OBSTACLES

### (propices aux situations de Match Racing ou Team Race)

En dehors des spécificités de passage de *marque* dues à la **modification de la RCV 18 dans l'annexe C**, observons d'autres possibilités :

**Tout d'abord rappelons qu'il y a une absence de référence à la définition « zone » sur un obstacle.**

La scission entre la règle 18 et 19 et la différenciation entre les *marques* et *obstacles* ont pour effet de supprimer toute idée de *zone* sur un *obstacle*.

Le premier résultat est que seule la notion de sécurité intervient :

- (a) Le bateau le plus proche de l'*obstacle* est juge de sa sécurité.
- (b) Le bateau le plus distant doit répondre à une demande de *place* et réclamer.
- (c) Mais attention, une demande clairement trop précoce, pour raisons tactiques par exemple, est pénalisable.

Petit retour sur la définition *Route Libre Derrière et Route Libre Devant ; Engagement*

*Un bateau est en route libre derrière un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire à l'axe du bateau et 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 s'appliquent à des bateaux sur des bords opposés seulement quand la règle 18 s'applique entre eux ou quand les deux bateaux naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.*

Cette dernière phrase est importante au sujet des obstacles

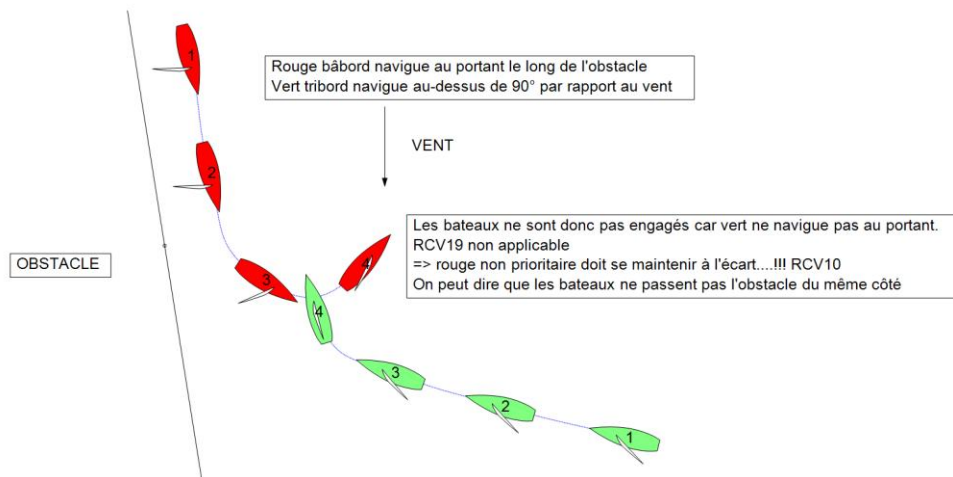
*Ils s'appliquent à des bateaux sur des bords opposés seulement .....ou quand les deux bateaux naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.*

**En effet, sur des bords opposés, les bateaux ne peuvent être engagés que lorsqu'ils naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel** (plus lorsque la règle 18 s'applique entre eux). Autrement dit, des bateaux qui naviguent bon plein au près sur des amures opposées ne sont tout simplement pas engagés entre eux mais restent sur un rapport bâbord/tribord.

# SUR BORDS OPPOSES (conséquences importantes)

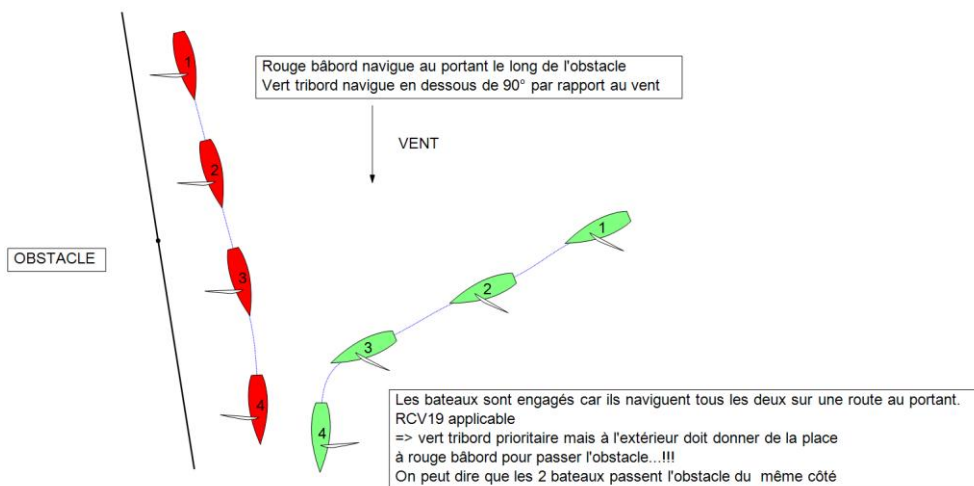
## **RCV 19 non applicable** car vert ne navigue pas au portant (sans doute situations spécifiques au match race)

Copy of TSS software registered to thierry poirey



## **RCV 19 applicable** car les deux bateaux naviguent au portant

Copy of TSS software registered to thierry poirey

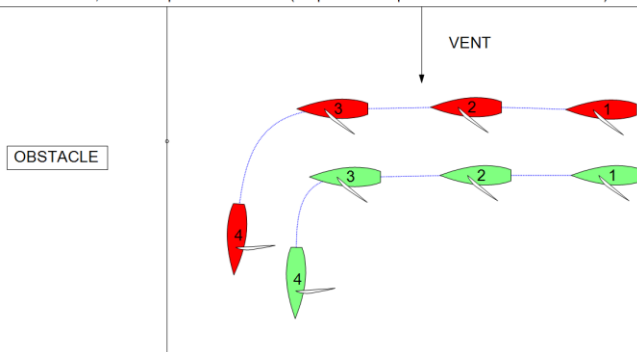


# SUR LE MÊME BORD

La question est de déterminer qui est le bateau Intérieur et Extérieur.....  
Il vous ait fortement recommandé de lire et comprendre les Call B13 (au comité), B14 (au comité) et B15 (obstacle continu)

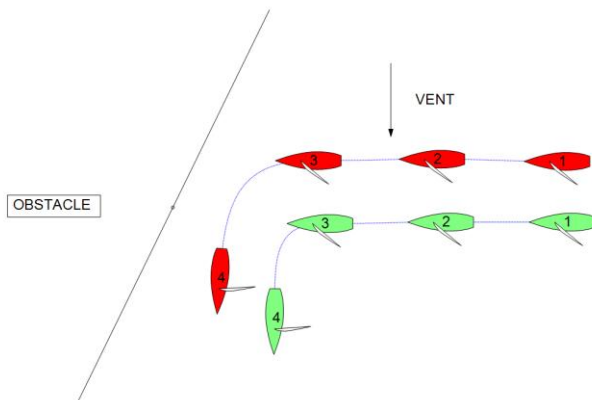
Copy of TSS software registered to thierry poirey

Les 2 bateaux naviguent à environ 90° de l'obstacle  
=> il est difficile de déterminer quel est le bateau intérieur et l'autre extérieur.  
En revanche, vert est sous le vent prioritaire. Il peut donc choisir le côté pour passer l'obstacle selon RCV 19.2(a)  
Rouge prend des risques à forcer l'abattée car il peut enfreindre la RCV 11.  
Si vert choisit de lofer, il doit respecter la RCV16 (ne pas lofer rapidement au dernier moment)



Copy of TSS software registered to thierry poirey

Selon les trajectoires visées, vert est à l'extérieur de l'obstacle.  
RCV 19.2(b) => Vert doit donner à rouge intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.



Copy of TSS software registered to thierry poirey

Selon les trajectoires visées, rouge est à l'extérieur de l'obstacle.  
RCV 19.2(b) => rouge doit donner à vert intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle.  
Vert prioritaire doit respecter la RCV16 en lofant.  
Si la place pour vert nécessite de virer, il peut demander de la place pour virer selon RCV20  
(Attention : applicable à partir du près ou au-delà)

