

# Règlements Sportifs

## Voile

### Sport Adapté



Règlements applicables jusqu'au 31/08/2009

# Règlements Sportifs Voile

## Sommaire

<b><u>Préambule</u></b>	1
<b><u>Article 1 : Catalogue des épreuves officielles</u></b>	2
<b>A. Division I</b>	2
<i>Pilotage autonome</i>	2
a) Navigation collective	2
b) Navigation individuelle	2
<b>B. Division II</b>	2
<i>Semi-pilotage</i>	2
Navigation collective	
<b>C. Parcours orientés – Secteur « Activités motrices »</b>	2
<b>D. Voile intégrée</b>	2
<b><u>Article 2 : Critères d'orientation des sportifs dans les épreuves</u></b>	3
<b>A. Présentation du tableau</b>	3
<b>B. Division I : Pilotage autonome</b>	4
<b>C. Division II : Semi-Pilotage</b>	5
<b>D. Parcours orientés – Secteur « Activités motrices » : Embarquement seul</b>	6
<b>E. Catégorie d'âges</b>	6
<b><u>Article 3 : Règles de courses</u></b>	7
<b>A. Règles de courses de bases</b>	7
<b>B. Procédures de départ</b>	8
<b>C. Parcours</b>	9

## Préambule

Le précédent règlement voile a permis de valider les contenus proposés lors de deux compétitions officielles au cours de ces quatre dernières années. Ce nouveau règlement intègre des informations et des échanges faits entre les différents entraîneurs lors de ces manifestations.

Ces règlements sont applicables du 1<sup>er</sup> septembre 2005 au 31 août 2009. Ils font référence :

- Aux règles de course à la voile de l'I.S.A.F – *International Sailing Federation* - et à celles de la Fédération Française de Voile
- Au précédent règlement sportif voile de la Fédération Française du Sport Adapté

Ils s'appliquent aux épreuves de voile du secteur compétitif organisées dans la division I et la division II.

Pour rappel, ce règlement ne définit pas d'épreuves en Division III.

Si la conduite de l'embarcation et les manœuvres sont réalisées principalement par un skipper et l'encadrement en raison d'une participation peu active ou peu décisionnelle sur la conduite de l'embarcation, l'épreuve ne peut s'inscrire dans une logique compétitive.

Cette forme de pratique s'inscrit dans le cadre du secteur « Activités motrices » en parcours orientés afin de permettre aux pratiquants de développer des compétences spécifiques leur permettant ensuite d'accéder aux épreuves de Division II.

## **Article 1 : Catalogue des épreuves officielles**

### **A. Division I**

#### *Pilotage autonome*

##### **a) Navigation collective**

Engins utilisés : dériveurs, catamarans.

##### **b) Navigation individuelle**

Engins utilisés : dériveurs, planches à voile.

### **B. Division II**

#### *Semi-pilotage*

##### **Navigation collective**

Engins utilisés : dériveurs, catamarans, habitables.

### **C. Parcours orientés – Secteur « Activités motrices »**

#### *Absence de pilotage*

##### **Navigation collective**

Engins utilisés : dériveurs, catamarans, habitables.

Cette catégorie ne peut faire état de classement dans une épreuve officielle. Elle est toutefois associée dans le déroulement des compétitions pour favoriser la découverte de parcours de régates et poursuivre le développement de compétences dans l'activité voile.

### **D. Voile intégrée**

Les formes de coopération entre personnes valides et sportifs handicapés à bord des embarcations peuvent se traduire de différentes manières selon le niveau de déficience :

- La participation des personnes handicapées mentales au poste d'équipier est préalablement déterminée par le chef de bord.
- L'exécution des manœuvres est sous la responsabilité du chef de bord.

L'intégration de personnes handicapées dans un équipage suppose que le chef de bord et les autres équipiers possèdent une connaissance relative du handicap mental - de façon générale, et la connaissance d'éléments particuliers concernant le sportif à embarquer pour lui donner une réelle place d'équipier.

Pour participer à une épreuve de voile inscrite au calendrier de la F.F.V., la licence fédérale - F.F.V. - est obligatoire. Elle doit être visée par un médecin et être présentée lors de la confirmation de l'inscription. Une autorisation parentale est demandée pour les mineurs.

## Article 2 : Critères d'orientation des sportifs dans les épreuves

### **A. Présentation du tableau**

Les niveaux de manœuvre des sportifs de la FFSA sont repérés dans un premier temps. Il nous paraît en effet fondamental d'identifier de manière globale les capacités motrices, intellectuelles et relationnelles des sportifs qui s'expriment dans des compétences spécifiques à la voile.

Ces capacités ne pourront que mieux s'exprimer dans des niveaux de manœuvres spécifiques à la voile (en d'autres termes des compétences) : comme le tirer-pousser, le border-choquer en fonction de repères précis et selon les exigences de la situation et non plus simplement comme une obéissance aux injonctions du chef de bord. Les capacités de prise d'informations sur l'environnement, de traitement d'information, de prises de décision essentielles au pilotage de l'embarcation sont à privilégier et à évaluer avec précision pour assurer une orientation dans les divisions au plus proche des compétences du sportif.

#### Exemple :

La capacité à évaluer les effets de ses actions s'exprimera dans la compétence à barrer le bateau ou à régler l'écoute de grand voile, en relation avec la force du vent, l'état de la mer, la destination visée, ...

Dès lors les parcours proposés correspondent aux niveaux de manœuvre, de manière verticale dans le tableau, en relation avec des niveaux de conduite en météorologie, sécurité, technologie, matelotage, règles de courses,...

Les divisions I, II sont déterminées en fonction du niveau de pilotage.

En résumé, les deux divisions compétitives s'articulent de la manière suivante :

	<b>Chef de Bord</b>	<b>Sportifs FFSA</b>
<u>Division 1</u> Pilotage autonome	Absence	Autonomie d'action, prise de décisions personnelles
<u>Division 2</u> Semi-pilotage	Présence à bord Dirige les manœuvres	Exécution des manœuvres sous responsabilité du chef de bord (barres, écoutes, ...)
<u>Parcours orientés - secteur « activités motrices »</u> Pas de compétition	Présence à bord Dirige et exécute les manœuvres	Découverte de parcours de régates Renforcement des compétences et participation ponctuelle aux manœuvres

## B. Division I : Pilotage autonome

	<b>Navigation collective</b>	<b>Navigation individuelle</b>
<b>Niveau de manœuvre (compétences)</b>	Dissociation segmentaire, coordination motrice fine : tirer-pousser la barre, border-choquer une voile, positionner les voiles par rapport au vent, se placer au rappel, sortir et rentrer au trapèze.	Idem navigation collective
<b>Evolution des embarcations</b>	Différencier les allures - au plus près, vent de travers, largue, grand largue, vent arrière. Effectuer un virement de bord, un empannage.	Idem navigation collective
<b>Météo et navigation</b>	Distinguer les vents de terre et les vents de mer ; repérer les 4 directions (nord, sud, est, ouest) ; avoir une perception du vent faible, moyen, fort et de tempête.	Idem navigation collective
<b>Sécurité et vie à bord</b>	Choisir un équipement personnel (tenue vestimentaire) en fonction de la météo, mettre une brassière de sécurité seul, se préparer à un remorquage, redresser un bateau chaviré.	Idem navigation collective
<b>Technologie</b>	Gréer le bateau de manière autonome (réglages fins effectués sous couvert d'une personne compétente), mettre à l'eau, baisser et relever le safran et la dérive.	Idem navigation collective
<b>Matelotage</b>	Réaliser un nœud de huit, un nœud plat, une demi-clé, un nœud de taquet, un nœud de chaise.	Idem navigation collective
<b>Règles de course, procédures de départ et type de parcours</b>	cf. Chapitre 3	cf. Chapitre 3
<b>Encadrement</b>	Un canot de sécurité pour 2 embarcations est conseillé.	Un canot de sécurité pour 3 dériveurs ou pour 3 P.A.V est conseillé
<b>Type d'engins et adaptations</b>	Caravelle, Lookout, Seil Dériveurs type 420, 470 Hobie- Cat 14, 15, 16 Drisses et écoutes de couleurs différentes.	Optimist, Mini JI, P.A.V, Acces Dinghy. Drisses et écoutes de couleurs différentes.

## C. Division II : Semi-Pilotage (navigation collective)

<b>Navigation collective</b>	
<b>Niveau de manœuvre (compétences)</b>	Dissociation segmentaire globale, la coordination motrice fine est lente, devant être régulée par les retours d'informations précis donnés par le chef de bord. (Tirer / pousser la barre, se mettre en rappel, ...). Le chef de bord n'agit pas directement sur les commandes du bateau sauf en cas de sécurité absolue.
<b>Evolution des embarcations</b>	Différencier les allures - le vent de travers, le vent arrière - et face au vent. Effectuer un virement de bord et un empannage avec le guidage ponctuel d'un chef de bord.
<b>Météo et navigation</b>	Distinguer deux directions dans la rose des vents. Repérer les vents de terre et les vents de mer. Avoir une perception du vent faible, moyen et fort. (vue, ouïe, sensations)
<b>Sécurité et vie à bord</b>	S'habiller avec une tenue vestimentaire en fonction des conditions météo et des conseils prodigués par une personne compétente. Ne pas avoir d'appréhension lors d'un dessalage. Mettre une brassière de sécurité avec ou sans aide.
<b>Technologie</b>	Participer au gréement du bateau. Différencier une nomenclature simple (la coque, la dérive, les écoutes, le mât, la bôme, ...).
<b>Matelotage</b>	Réaliser un nœud de huit, un nœud plat, une demi-clé.
<b>Règles de course, procédures de départ et type de parcours</b>	Cf. Chapitre 3
<b>Encadrement</b>	Un canot de sécurité pour cinq embarcations est conseillé. Le chef de bord compétent en voile intervient directement sur les aspects sécuritaires, il n'agit pas directement sur les commandes et ne donne que des conseils pour la bonne marche du bateau. Il ne s'agit en aucun cas de "téléguidage".
<b>Type d'engins et adaptations</b>	Caravelle, lookout, Seil, Hobie-Cat 16,...). Drisses et écoutes de couleurs, repères colorés sur les écoutes pour faciliter les réglages. Adaptation des voiles selon les conditions météo.

## D. Parcours orientés – Secteur « Activités motrices » : absence de pilotage

➡ Il s'agit d'épreuves non compétitives, ne donnant lieu à aucun classement.

	Navigation collective
<b>Niveau de manœuvre (compétences)</b>	Dissociation segmentaire limitée. Mobilité réduite. Déficiences mentales prononcées. Etre capable de se rééquilibrer, de se déplacer d'un bord à l'autre. Tirer ou lâcher une écoute, tenir momentanément la barre avec l'aide du chef de bord et effectuer une trajectoire approximative.
<b>Evolution des embarcations</b>	Toutes allures à partir du moment où elles sont acceptées par l'équipage.
<b>Météo et navigation</b>	Repérage du site de navigation. Port, immeubles, château d'eau,... Différencier l'état du ciel : beau temps, nuageux, vent fort.
<b>Sécurité et vie à bord</b>	Tenue vestimentaire adaptée aux contraintes de la voile selon les conditions météo et « imposée ». Vérification par le chef de bord de la brassière de sécurité. Eviter à tout prix le dessalage.
<b>Technologie</b>	Aider à la préparation du bateau. Nommer quelques termes de voile – coque, voiles, mât par exemple..
<b>Matelotage</b>	Nœud de huit.
<b>Type de parcours</b>	Randonnée nautique conseillée avec point remarquable à atteindre (phare, plage, île, port), favoriser les navigations à plusieurs bateaux.
<b>Encadrement</b>	Un chef de bord et un éducateur pour 4 sportifs de la FFSA.
<b>Type d'engins et adaptations</b>	Habitables, caravelle, lookout, Seil, Goëlette Mercator, vieux gréements,... Drisses et écoutes de différentes couleurs, repères bâbord / tribord.

## E. Catégories d'âges

Les catégories d'âges sont définies par année civile du 01 janvier au 31 décembre.

<i>catégories</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
<b>Benjamin</b>	94 et moins	95 et moins	96 et moins	97 et moins
<b>Minimes</b>	93, 92, 91	94, 93, 92	95, 94, 93	96, 95, 94
<b>Cadets</b>	90, 89, 88	91, 90, 89	92, 91, 90	93, 92, 91
<b>Juniors</b>	87, 86, 85	88, 87, 86	89, 88, 87	90, 89, 88
<b>Seniors</b>	84 et plus	85 et plus	86 et plus	87 et plus

Dans toutes les épreuves proposées, les catégories d'âge et de sexe sont respectées. Toutefois, selon le nombre de participants et la répartition homme / femme lors des inscriptions, les organisateurs de la compétition peuvent être amenés à effectuer des regroupements.

## **Article 3 : Règles de courses, procédures de départ, parcours**

### **A. Règles de courses de bases**

Les règles communes sont applicables lors de compétitions officielles de Division I et de Division II.

Elles s'appuient sur les règles de voile de l'I.S.A.F.

Les règles suivantes doivent être dans l'ensemble respectées lors du déroulement de régates. Les instructions de courses de la compétition peuvent notifier des aménagements ou préciser des règles complémentaires. Dans le cas d'un Championnat de France, elles devront être approuvées avant le début de l'épreuve par le DTN de la FFSA et le DSF de la commission sportive voile.

#### ***Sur des bords opposés***

Un voilier bâbord amures doit s'écarter d'un voilier tribord amures.

#### ***Sur le même bord, engagés, non engagés***

Un voilier au vent doit s'écarter d'un voilier sous le vent.

Un voilier en route libre derrière doit s'écarter d'un voilier en route libre devant.

#### ***Pendant le virement de bord***

Quand un voilier a dépassé la position bout au vent, il doit se maintenir à l'écart des autres voiliers, jusqu'à ce qu'il soit sur une autre route au plus près.

#### ***Eviter le contact***

Un voilier doit éviter le contact avec un autre voilier dans la mesure du possible. Cependant, un voilier prioritaire n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact, l'autre voilier devant se maintenir à l'écart.

#### ***Pénalité pour infraction***

Un voilier qui enfreint une règle de course indiquée ci-dessus peut réparer en effectuant une rotation de 720°, soit deux tours complets de 360° dans le même sens, comprenant deux virements de bord et deux empannages. Le voilier doit s'écarter des autres embarcations pour effectuer cette pénalité.

#### ***Effectuer le parcours***

Un voilier doit prendre le départ, doubler chaque marque du côté requis dans l'ordre prévu dans les instructions de course.

#### ***Abordage d'une marque***

En course, un voilier ne doit pas aborder une marque de départ, une marque qui commence, délimite ou termine le parcours. Un voilier qui enfreint cette règle doit accepter une pénalité en effectuant un tour complet – 360°, soit un virement de bord et un empannage. Cette pénalité est effectuée aussitôt que possible.

#### ***Propulsion***

Un voilier doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

Les actions suivantes sont interdites :

- pomper : agitation de manière répétée de toute voile, soit en bordant et en choquant, soit par des mouvements du corps.
- godiller : mouvement répété de la barre qui n'est pas nécessaire pour la conduite.

### ***Système de classement***

Le nombre de courses programmées doit être précisé dans les instructions de course. Le total des points de la série pour chaque voilier sera la somme de ses points pour les courses, en retranchant son plus mauvais classement.

Chaque voilier ayant pris le départ et ayant fini une course, et qui n'a pas ensuite abandonné ou été disqualifié, recevra les points comme suit :

<b>Place d'arrivée</b>	<b>Système de points avec bonus</b>	<b>Système de point <i>a minima</i></b>
Premier	0	1
Deuxième	3	2
Troisième	5,7	3
Quatrième	8	4
Cinquième	10	5
Sixième	11,7	6
Septième	13	7
Chaque place au-delà	Ajouter 1 point	Ajouter 1 point

Tous les autres voiliers recevront les points de la place d'arrivée correspondant au nombre de voiliers inscrits dans la série plus un.

Les instructions de course préciseront le système de points utilisés.

### ***Identification des voiliers***

Tout voilier amené à être en course doit arborer dans sa grand-voile ou sur sa coque un numéro lui permettant d'être identifié.

### ***Navigation loyale***

Un voilier et son propriétaire doivent concourir selon les principes reconnus de sportivité et de jeu loyal. Un voilier peut être pénalisé selon cette règle seulement s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués.

## **B. Procédures de départ**

Compte tenu de la difficulté pour une personne handicapée que représente le décompte du temps avec un chronomètre avant un départ de course, les procédures de départ seront simplifiées. Chaque minute du compte à rebours sera signalée par un porte-voix et le décompte des vingt dernières secondes se fera intégralement.

En cas de départ prématuré, les voiliers seront rappelés pour prendre un nouveau départ.

<b>Procédure de départ simplifiée – division I et II</b>	
Avertissement	5 minutes - Pavillon jaune + 1 signal sonore
Préparatoire	1 minute - Pavillon bleu + 1 signal sonore. Décompte des 30 dernières secondes.
Départ	0 minute - Pavillon rouge + 1 signal sonore.

Le départ est donné lorsque le signal sonore retentit et que les trois pavillons sont hissés.

## **C. Instructions de course**

Ce document est indispensable au déroulement de toute compétition de voile. Il doit faire figurer les points suivants et être complété par des annexes :

- Règles - Inscriptions
- Avis aux concurrents - Signaux à terre
- Programme des courses - Zone de course
- Parcours - Marques - Départ - Arrivée
- Bateaux pointeurs aux marques
- Temps limite - Système de pénalité
- Classement - Réclamations
- Le nombre de manches - Changement de parcours
- Bateaux accompagnateurs - Sécurité
- Accompagnateur à bord des voiliers en Division II

N.B. Les instructions de course « type » peuvent être demandées à la Commission Nationale Sportive Voile FFSA.

## **D. Parcours**

### ***Quelques éléments de référence à prendre en compte :***

- Placer des bouées bien visibles sur le plan d'eau. S'assurer que tous les équipages les ont repérées.
- Privilégier des régates avec un temps de course ne dépassant pas 30 minutes par manche.
- En course, éviter les changements de parcours avec un déplacement de bouée. Si la bascule de vent est trop importante, mieux vaut recommencer la manche.
- Quatre manches par jour sont conseillées. Proscrire les régates si le vent est supérieur à 15 nœuds.

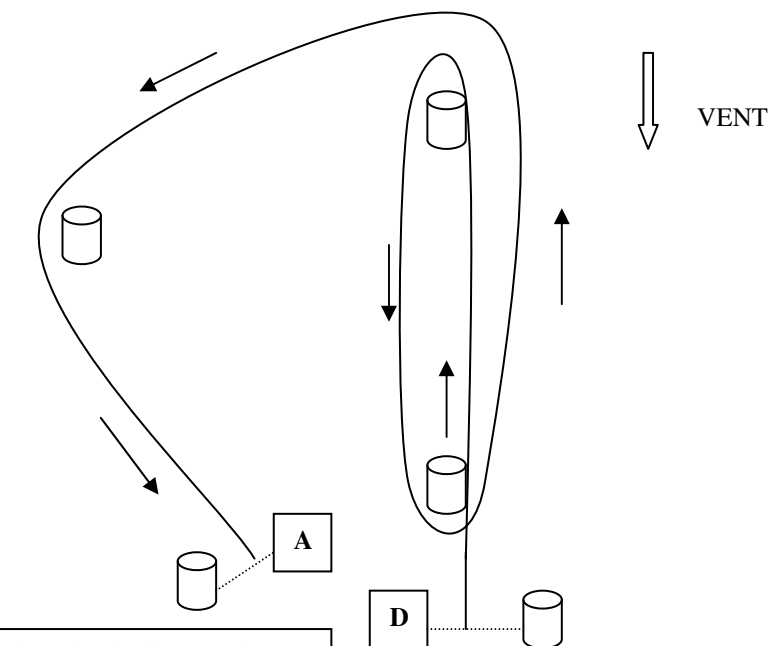
### ***Quelques parcours types***

Les parcours suivants sont des propositions pour l'organisation de régates. En fonction des lieux de pratique – bord de mer, lac, marée, ... les organisateurs adapteront ces parcours. Toutefois, il est vivement conseillé d'éviter les parcours qui comporteraient plus de quatre à six virements de bord pour atteindre la bouée au vent, sous peine de voir la flotte de voiliers se disséminer sur le plan d'eau. La course ne présenterait alors plus d'intérêt particulier.

## Division I

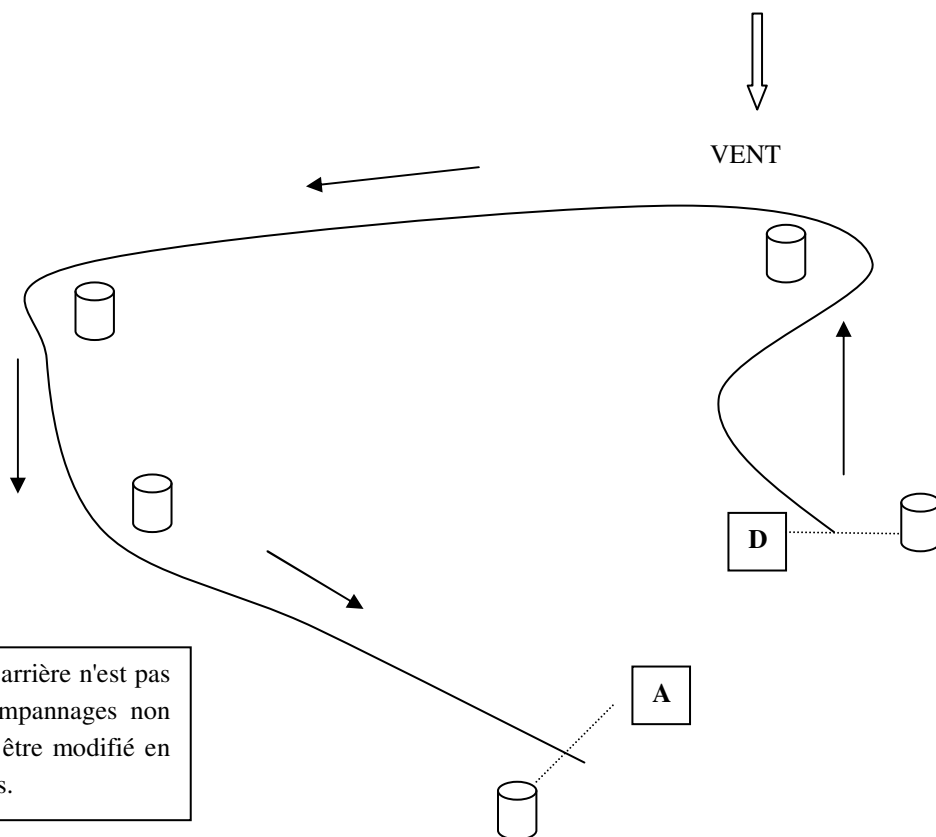
### Parcours 1

**Remarque** : les deux bords de près devront se réaliser avec 4 à 6 virements au plus pour chaque bord. Ce parcours peut être simplifié en effectuant un seul bord de près pour éviter le bord de vent arrière.



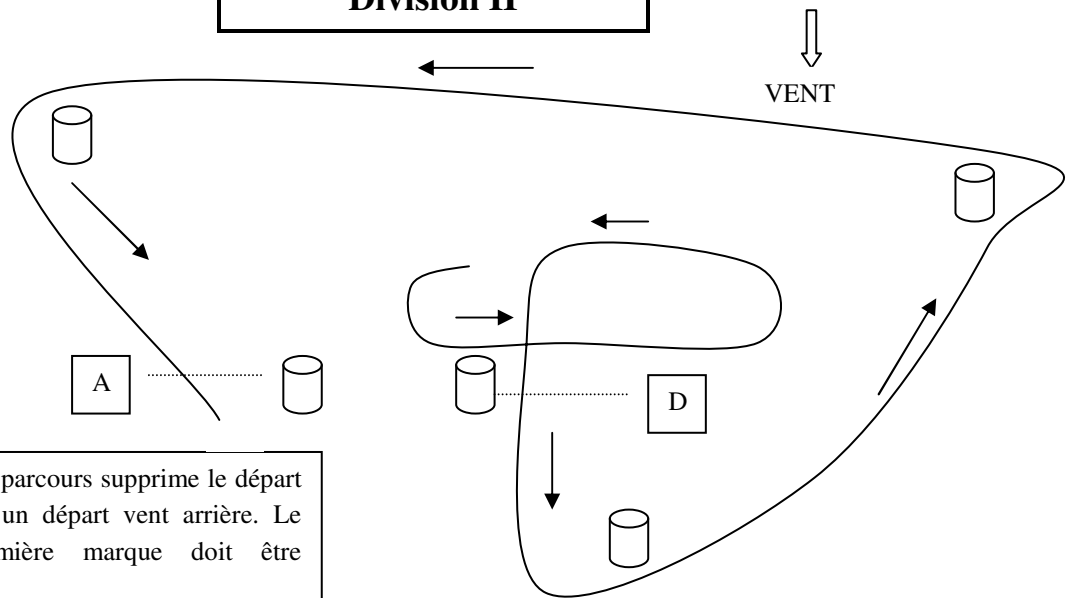
### Parcours 2

**Remarque** : le bord de vent arrière n'est pas trop long pour éviter les empannages non contrôlés. Ce parcours peut être modifié en effectuant deux bords de près.



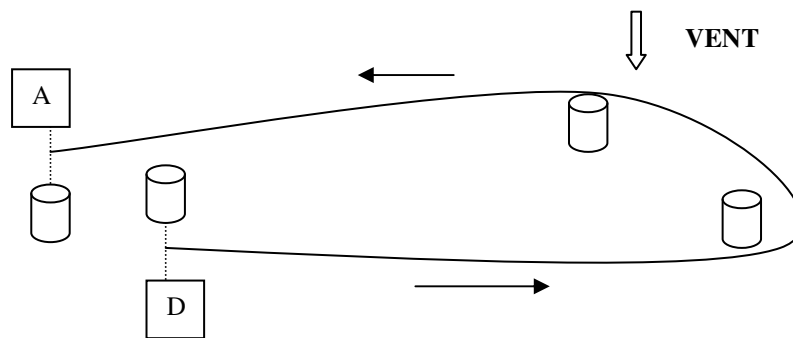
## Division II

### Parcours 1



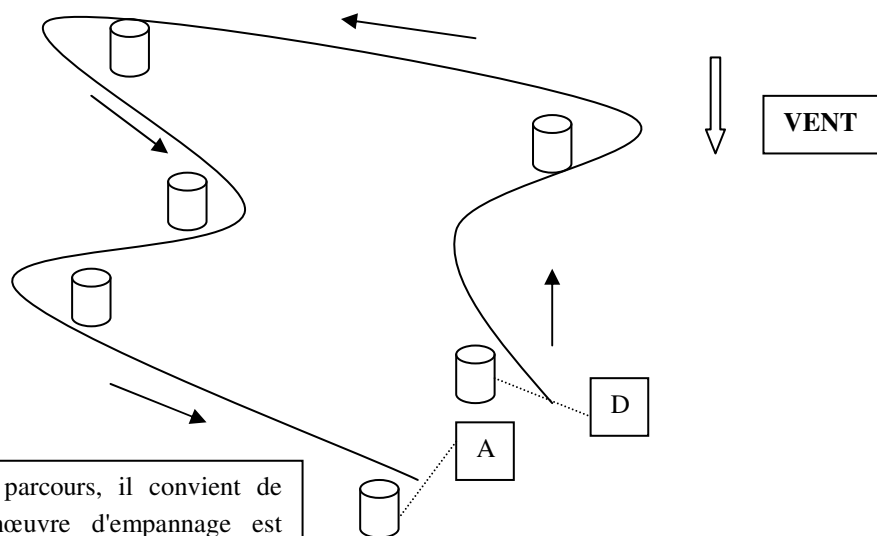
**Remarque** : ce type de parcours supprime le départ au près en proposant un départ vent arrière. Le passage de la première marque doit être parfaitement maîtrisé

### Parcours 2



**Remarque** : ce parcours simple peut être effectué par des voiliers qui prennent le départ 2 par 2. La distance totale peut s'établir sur ½ mille.

### Parcours 3



**Remarque** : pour ce parcours, il convient de s'assurer que la manœuvre d'empannage est maîtrisée.