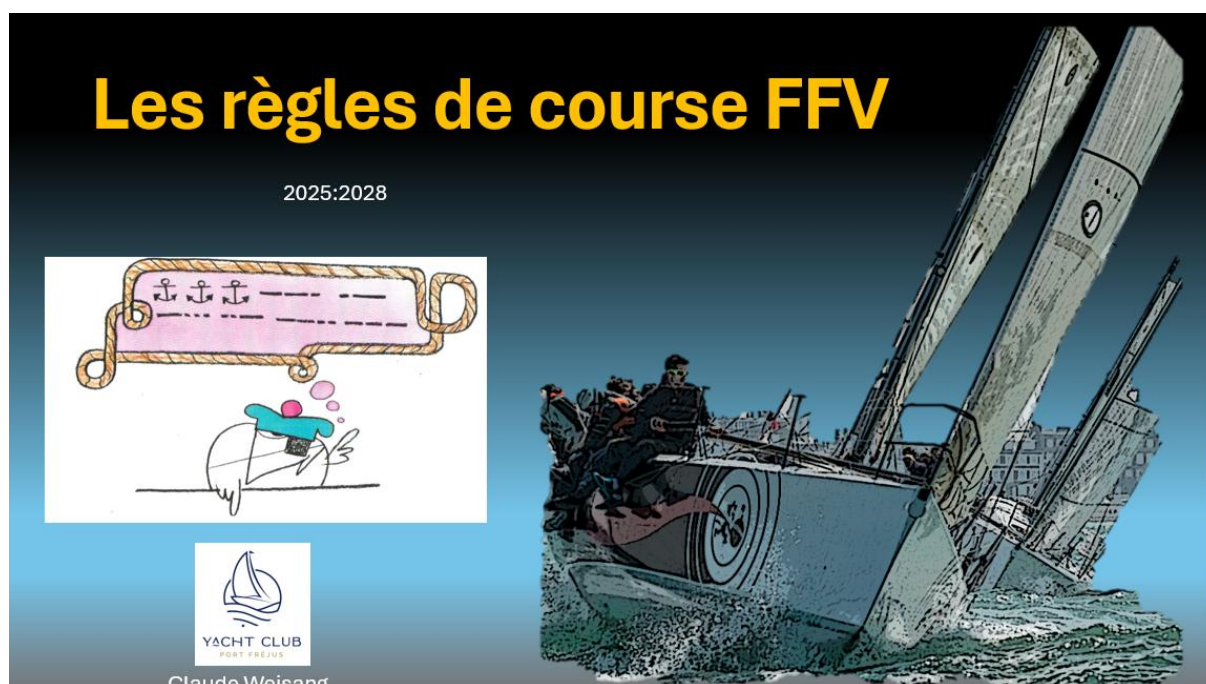


LES REGLES DE COURSE A LA VOILE 2025/2028



Tout au long d'un parcours de régates, des rencontres entre voiliers vont mettre en jeu des règles de priorité. Celles-ci sont importantes à connaître. Si le match-race consiste à utiliser les règles pour forcer l'adversaire à enfreindre ces dernières et à recevoir une pénalité, lors des régates en flotte, ces règles servent d'abord à éviter des collisions entre les bateaux. Et les collisions ne concernent pas que les autres.

Les croisements en régate sont en effet fréquents et les bateaux doivent être protégés par des règles de course précises.

Les règles de course à la voile ne concernent pas que les priorités en mer. Elles parlent aussi de la sportivité et abordent dans d'autres chapitres les organisations de courses à la voile, régissent les comités et les jurys. Nous nous contenterons de présenter les règles qui régissent les rapports des bateaux les uns par rapport aux autres en mer.

Débutons par l'étude de **la section A du chapitre 2** en faisant intervenir les règles de la section B

1) D'abord une définition !

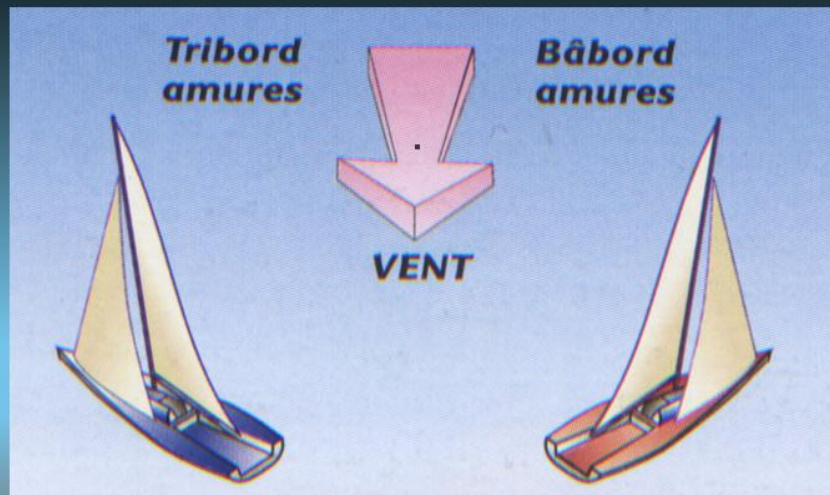
Le côté sous le vent est le côté le plus éloigné du vent

Un voilier qui reçoit son vent de la droite est dit **tribord amures**, et un voilier qui reçoit le vent de la gauche est dit **bâbord amures**.

A propos, pour ceux qui l'ignoraient, c'est la grand-voile qui fait office de juge.

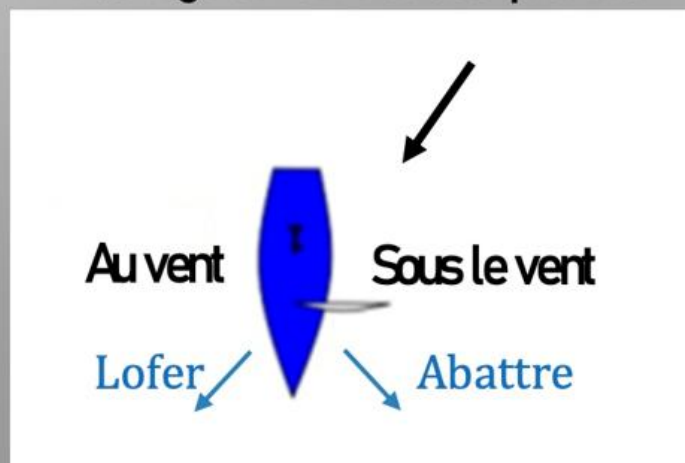
définition

Un voilier est sur le bord (tribord ou bâbord) correspondant à son côté au vent



En cas de fausse panne aussi...

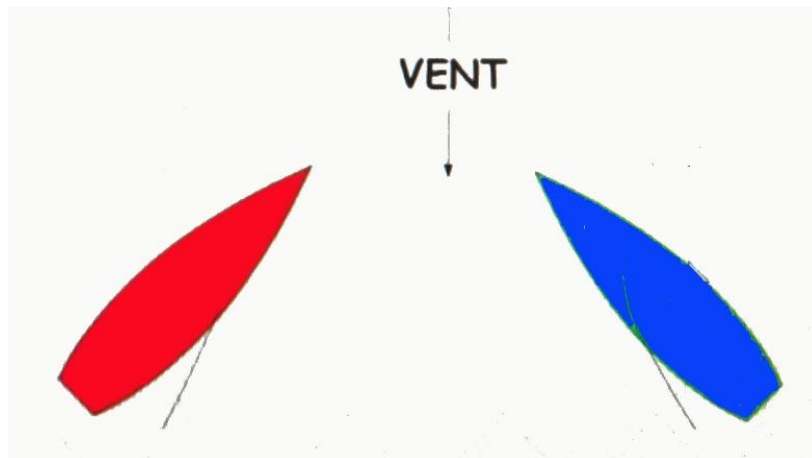
Naviguer en fausse panne



Ce qui nous conduit à la règle 10 régissant les priorités pour deux voiliers sur des bords différents.

2) LA REGLE 10

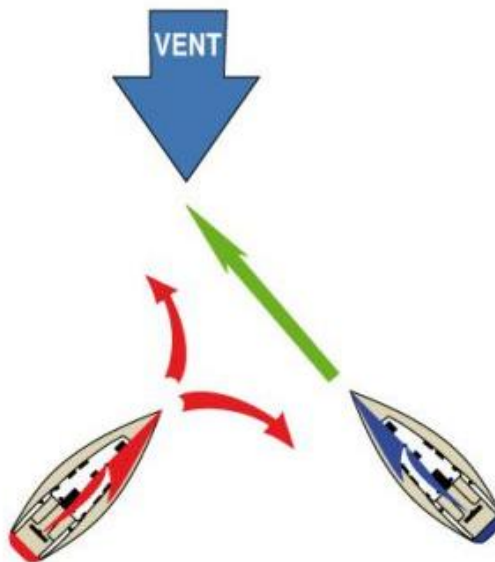
Quand des voiliers sont sur des bords opposés, un voilier bâbord doit se maintenir à l'écart d'un voilier tribord.

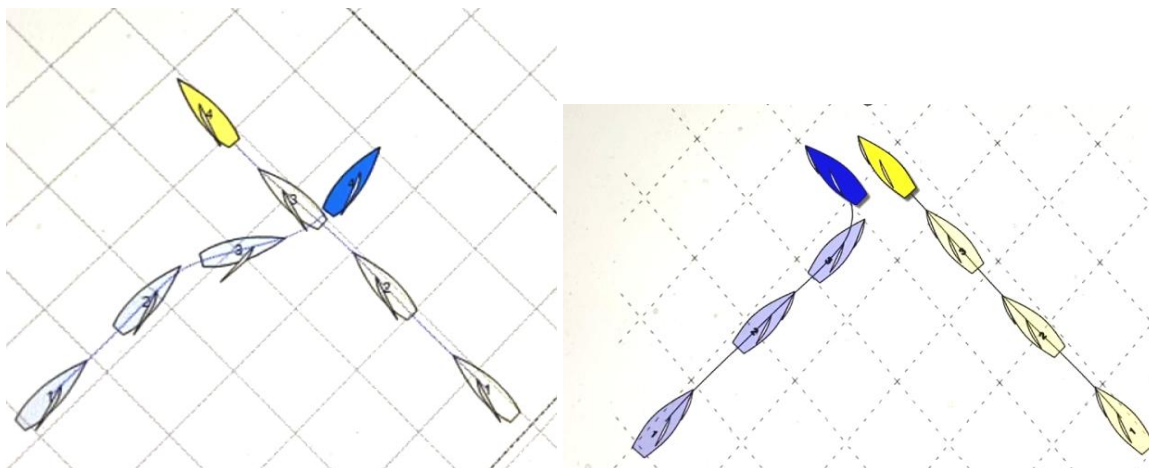


Rouge bâbord amure doit se maintenir à l'écart de bleu tribord amures !

Autrement dit le voilier tribord amure est prioritaire. Prioritaire mais sans avoir tous les droits, nous le verrons. Disons qu'il est privilégié !

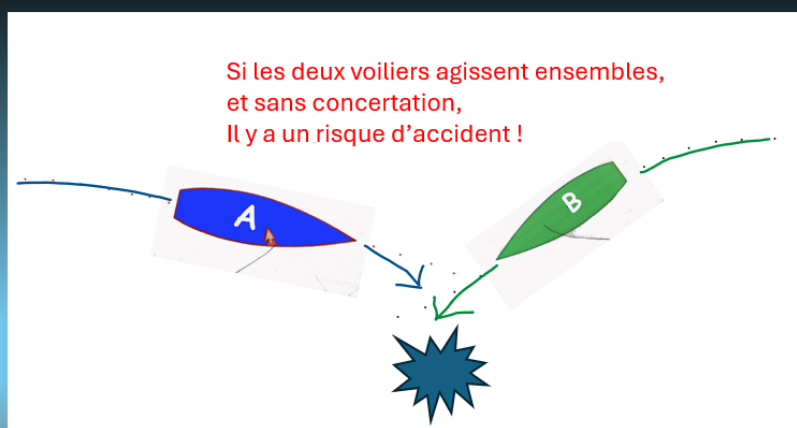
Le voilier non prioritaire mais en route de collision doit donc réagir et soit virer de bord, soit abattre pour passer derrière le voilier prioritaire tribord. Le choix entre ces deux options tient de la tactique au près qui n'est pas le sujet de cet exposé. Et bien sûr de la place dont il dispose pour modifier sa route. Avant tout changement de direction, il faut toujours vérifier que nous avons la place pour le faire !





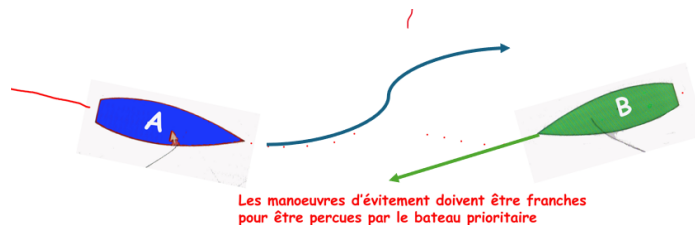
un voilier prioritaire ou ayant droit à la place ou à la place à la marque (in R 14)

n'a pas besoin d'agir pour éviter un contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre voilier ne se maintient pas à l'écart ou ne donne pas la place ou la place à la marque



Le voilier prioritaire n'a quant à lui pas à agir pour éviter le contact. Ceci est une règle de raison : si les deux voiliers réagissaient en même temps et sans concertation, il y aurait un risque d'accident

Les manœuvres d'évitement de la part du voilier non prioritaire doivent être franches pour être comprises du voilier prioritaire. Il faut que le voilier prioritaire comprenne que vous allez réagir et dans quel sens.

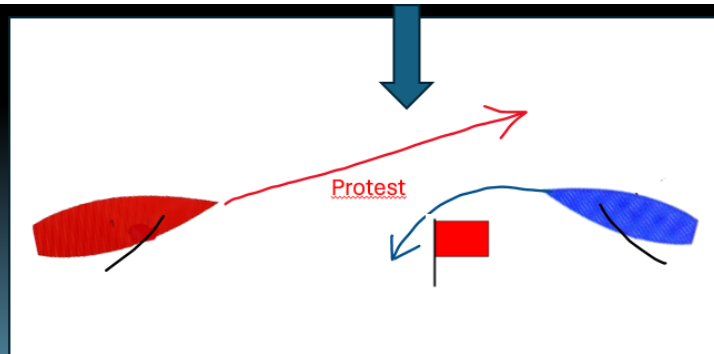


3) LA REGLE 14

Venons-en tout de suite à la règle 14 qui s'applique tout au long de la régate

Si le voilier non prioritaire comme ici rouge ne réagissait pas, le voilier prioritaire devrait alors réagir et tout faire pour éviter le contact. **Selon la règle 14 qui précise que "Un bateau doit éviter le contact avec un autre voilier si cela est raisonnablement possible ..."**

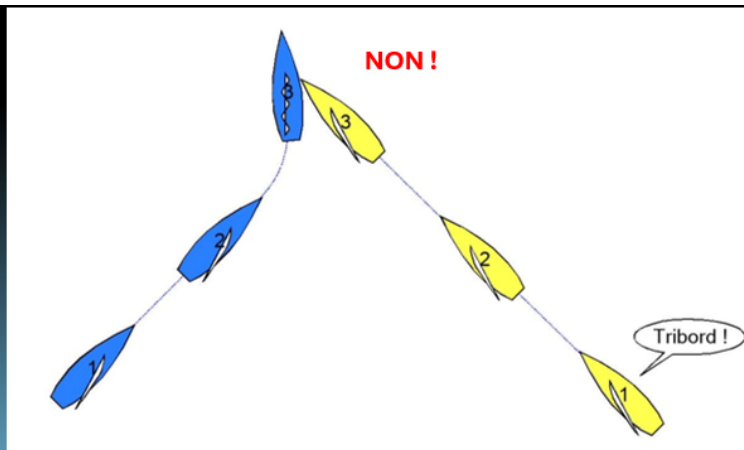
Bleu prioritaire,
c'est à rouge de s'écarter



Règle 14 : Si cela est raisonnablement possible,
un bateau doit
a) éviter le contact avec un autre bateau

Rouge non prioritaire n'agit pas pour éviter bleu. Bleu doit alors réagir pour éviter la collision et pourra protester contre rouge

On voit ici que la sécurité du bateau et de l'équipage est la première préoccupation du rédacteur.



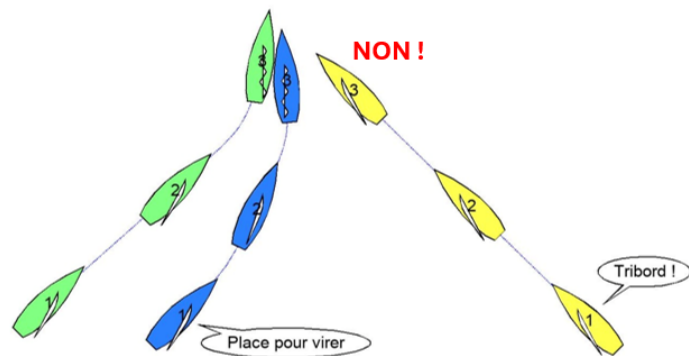
Règle 14 : Si cela est raisonnablement possible,
un bateau doit
a) éviter le contact avec un autre bateau

La règle 14 a fait l'objet d'une nouvelle rédaction. Non seulement le contact avec un autre bateau doit être évité

Ici, le bateau jaune bien que prioritaire doit tout faire pour éviter bleu ...

mais la règle a été étendue ; le contact entre deux autres bateaux ou entre un bateau et un objet ne doit pas non plus être provoqué.

Jaune ne doit pas favoriser le contact entre vert et bleu
Bien que prioritaire

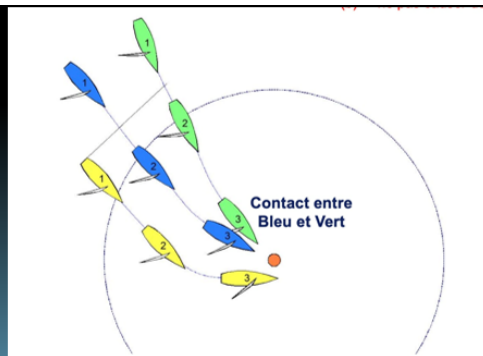


Règle 14 : Si cela est raisonnablement possible, un bateau doit
a) éviter le contact avec un autre bateau
b) ne pas causer de contact entre bateaux

La règle 14 vous impose de réagir pour éviter une collision entre deux autres bateaux

Ici bleu non prioritaire ne peut s'écarter car vert ne réagit pas à sa demande de place. Jaune doit modifier sa route pour éviter la collision entre bleu et vert autant qu'il se peut et pourra réclamer

Jaune devrait laisser de la place à bleu



Règle 14 : Si cela est raisonnablement possible, un bateau doit
a) éviter le contact avec un autre bateau
b) ne pas causer de contact entre bateaux
c) ne pas causer de contact entre un bateau et un objet devant être évité

Et de la même façon, à proximité d'un objet ou un obstacle.

Cette correction prend surtout effet en flotte.

Jaune a empêché bleu et vert de parer la marque et son comportement a favorisé le contact entre bleu et vert ou entre l'un de ces bateaux et la marque ; il doit être pénalisé..

Ce dernier point n'est pas un détail car il ouvre la possibilité de réclamer contre jaune au titre de la règle 31 (toucher la marque)

Si bleu estime qu'il n'a pas pu éviter la marque en raison de la trajectoire de jaune, il pourra être entendu par le jury.

Ne pas en abuser

Cependant, un bateau prioritaire ou naviguant dans la place ou dans la place à la marque à laquelle il a droit, n'a pas besoin d'agir pour éviter le contact jusqu'à ce qu'il soit clair que l'autre bateau ne se maintient pas à l'écart ou ne donne pas la place ou la place à la marque.

Règle 14 : **Si cela est raisonnablement possible,**
un bateau doit
a) éviter le contact avec un autre bateau
b) ne pas causer de contact entre bateaux
c) ne pas causer de contact entre un bateau
et un objet devant être évité

La règle 14 commence cependant toujours par « **Si raisonnablement possible...** » de sorte que le bateau de droit de passage , c a d prioritaire, est déchargé de responsabilité s'il y a certes contact mais pas de dommage ou de blessure.

Par contre, la collision avec des dégâts sanctionnera les deux voiliers qui seront tous deux disqualifiés.

4) Le RIPAM

A noter que les règles de régate diffèrent légèrement des règles du RIPAM

Le RIPAM prend effet en course au coucher du soleil et remplace alors les règles de courses

Le RIPAM reste par ailleurs toujours d'actualité entre un voilier en course et toute embarcation du plan d'eau ne participant pas à la course.

N'oubliez pas qu'une planche à voile, un kite surf, le stand up paddle sont assimilables à un navire, (cour de cassation du 2 février 2016) et qu'un bateau moteur arborant un pavillon orange car tractant une bouée ou un skieur nautique est privilégié. Et qu'il faut rester à distance d'un bateau de plongeurs.

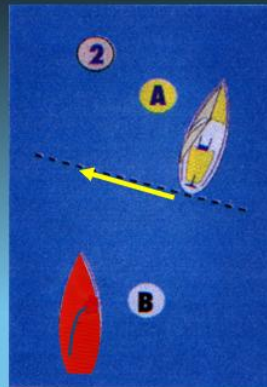
En fin un baigneur en mer peut être assimilé à un piéton sur terre.

5) Route libre ; définition

Introduisons une nouvelle définition.

Un voilier est en route libre derrière un autre voilier s'il est situé derrière une ligne perpendiculaire au point le plus en arrière du voilier qui le précède.

Définition : “Un voilier est en **route libre derrière** un autre quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne perpendiculaire au point le plus en arrière de la coque et de l'équipement de l'autre voilier en position normale. L'autre voilier est en **route libre devant**.”



Ces bateaux ne sont **PAS ENGAGÉS**

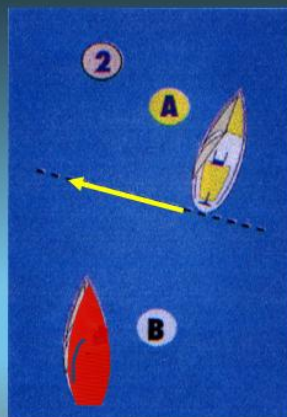
B, rouge, est ici en route libre derrière A jaune car en arrière de la ligne virtuelle jaune. Jaune est dit en route libre devant. Autrement dit ils ne sont pas engagés l'un sur l'autre.

6) REGLE 12

La règle 12 qui précise les droits des bateaux sur le même bord mais non engagés dit qu'un voilier en route libre derrière n'a pas le droit de demander au voilier qui le précède, en route libre devant de se pousser.

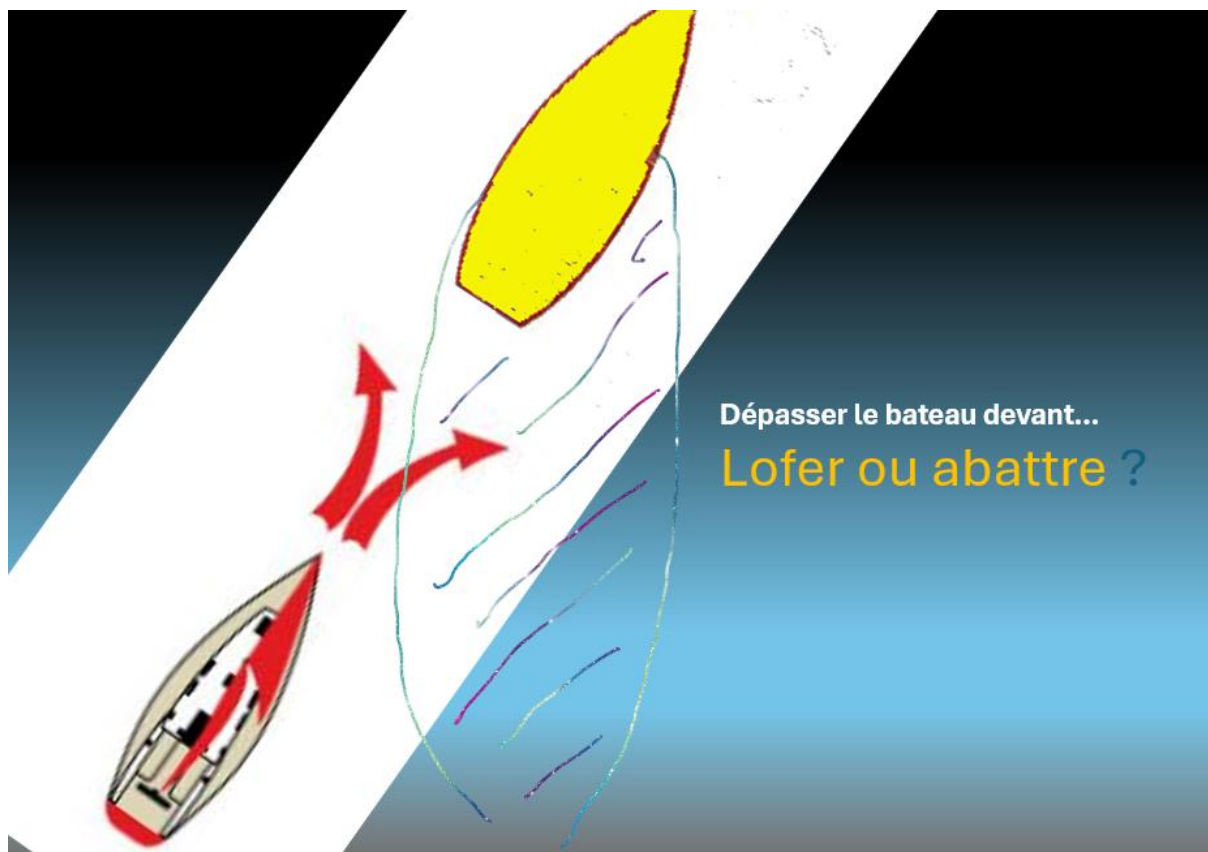


Règle 12 : Quand des bateaux sont sur un même bord, mais non engagés, un bateau en route libre derrière doit se maintenir à l'écart d'un bateau en route libre devant.

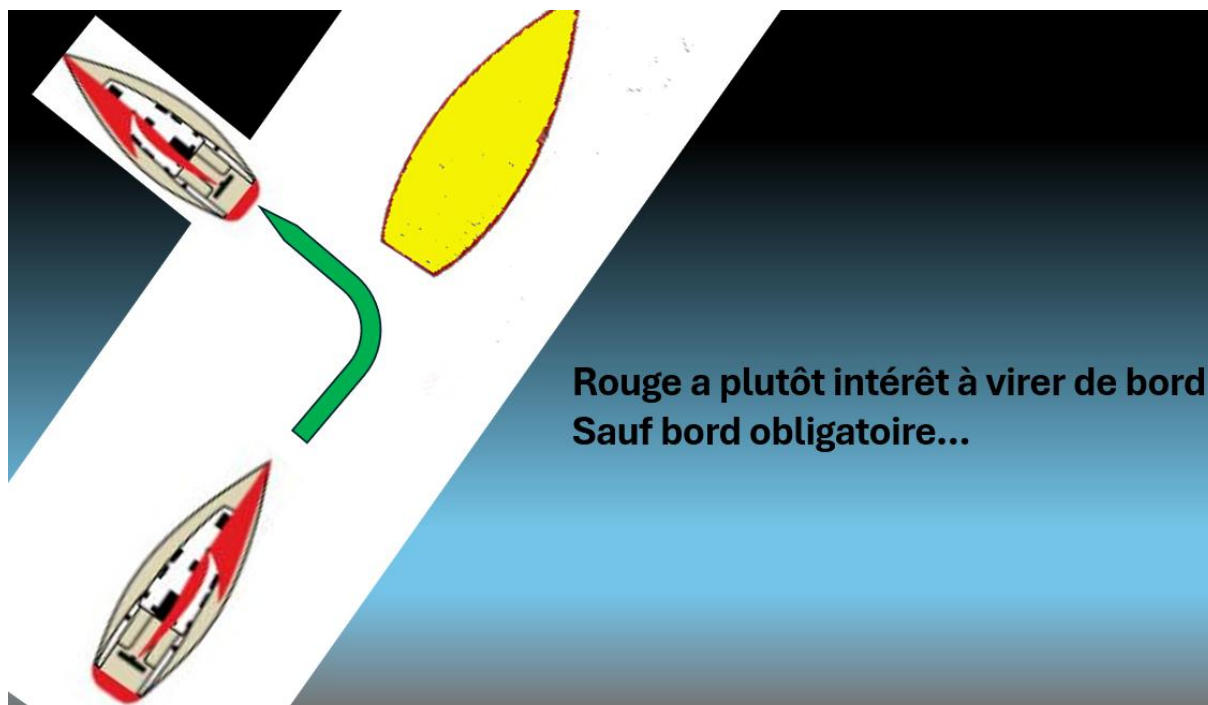


Rouge dans cette position n'a aucune priorité sur jaune et doit au contraire se maintenir à l'écart.

On peut encore le dire ainsi : un bateau rattrapant n'est pas prioritaire.



Rouge rattrapant ne peut pas demander de la place à jaune. Il peut soit lofer mais aura du mal à passer au vent et pourra même être lofé en défense par jaune, soit abattre mais risque d'être déventé.



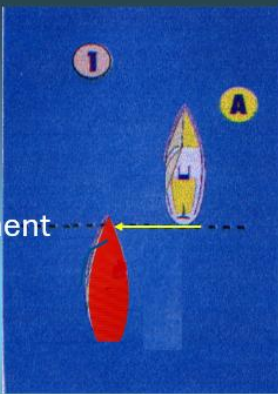
Si les deux voiliers ont des vitesses proches, la meilleure option sera souvent de virer de bord pour le bateau rattrapant, du moins si une autre raison plus impérieuse ne s'impose pas à rouge . (par exemple, on est sur un bord obligatoire telle une lay-line)

7) définition de l'engagement

Deux voiliers sont engagés quand, SUR LE MEME BORD, aucun des deux n'est en route libre derrière.

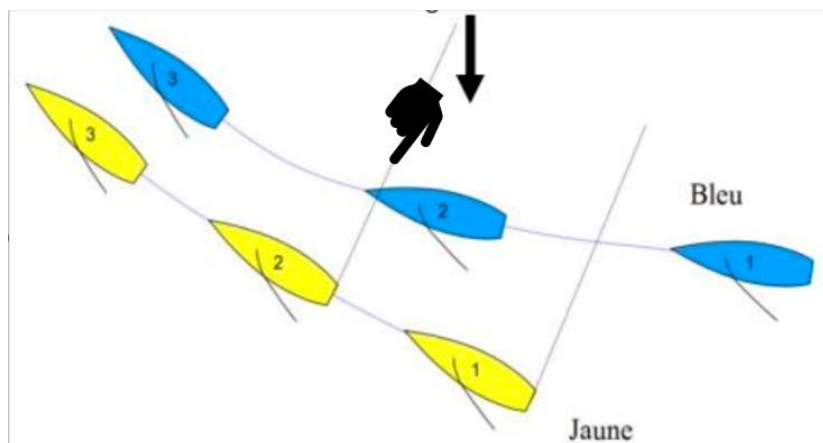
La définition, curieuse, est rédigée ainsi pour inclure toutes les situations et non pas seulement le cas du bateau rattrapant en passe de réussir.

définition DEUX VOILIERS sont **ENGAGÉS** quand **SUR LE MÊME BORD** aucun des deux n'est en route libre derrière ou quand un voilier situé entre eux établit un engagement sur les deux. Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même bord



Rouge dont la coque coupe la ligne perpendiculaire à l'arrière de jaune est engagé sur jaune. Il est engagé et dans le cas présent sous son vent puisqu'il reçoit le vent après jaune.

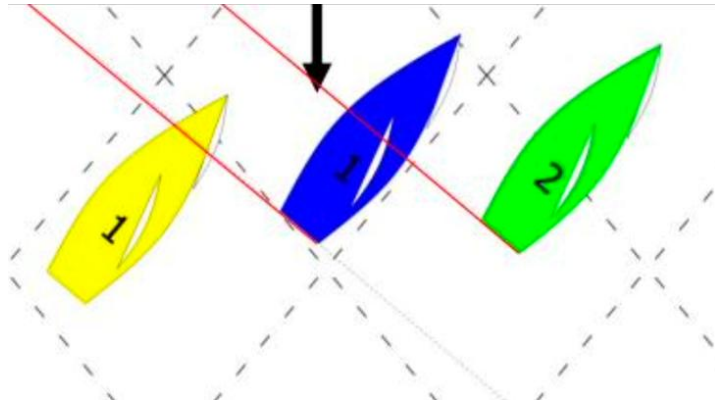
L'engagement peut être évolutif comme ici où bleu crée l'engagement en venant de derrière : il devient engagé en position 2



Rappelez-vous que l'on peut être engagé par l'intermédiaire d'un autre voilier...

Jaune est engagé sur bleu qui est engagé sur vert et de ce fait jaune est engagé sur vert !

Cette situation est fréquente dans les phases de rassemblement de la flotte dont le départ ou le passage d'une marque de parcours.



8) la REGLE 11

La règle 11 dit que **quand deux voiliers sont sur le même bord et cette fois-ci engagés, un voilier au vent doit se maintenir à l'écart d'un voilier sous le vent** : Le voilier sous le vent est le bateau privilégié. Le voilier au vent est contraint de s'adapter à la route de l'autre voilier.

REGLE 11

R 11 :

Quand des bateaux sont sur le même bord et engagés , un bateau au vent doit se maintenir à l'écart d'un bateau sous le vent

Le voilier rouge au vent doit donc se maintenir à l'écart du voilier bleu engagé et sous le vent de rouge. On peut aussi traduire cette règle par le fait que le bateau qui reçoit le vent en second est le voilier prioritaire dans cette situation.

Le voilier bleu sous le vent, prioritaire, selon cette règle 11, a **droit de lof** sur le voilier à son vent rouge et le voilier au vent doit répondre à ce lof et se maintenir à l'écart ; autrement dit, si bleu remonte mieux au vent que rouge, il peut contraindre rouge à remonter au vent quitte à s'arrêter ou être dans l'obligation de virer de bord pour échapper à l'attaque de bleu.



Noter que le droit de lof en tant que tel n'existe plus sous cette formulation dans les règles de course.

Et qu'il existe des limitations au droit de lof du voilier prioritaire selon les règles 15, 16 et 17

9) la REGLE 15

Selon la règle 15, **quand un bateau acquiert la priorité, il doit, au début, laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart...** Le voilier non prioritaire reste donc un court moment protégé d'un voilier qui acquiert la priorité.

REGLE 15

R 15 : 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.

Cette limitation est limitée dans le temps
De l'ordre de quelques secondes seulement

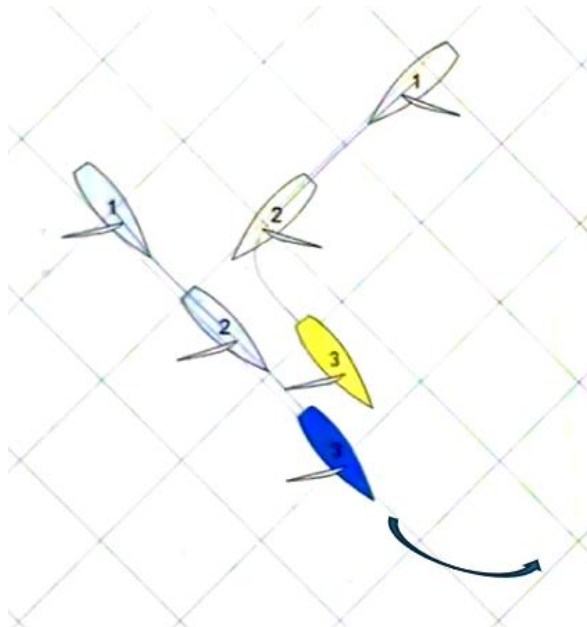
Rouge qui s'engage sous le vent de jaune devient prioritaire en position 2 mais doit laisser à jaune le temps pour réagir s'il veut le lofer.

Toute l'ambiguïté tient dans ce au début : c'est de l'ordre de quelques secondes seulement. Et d'autant plus court que la régata est de niveau élevé !

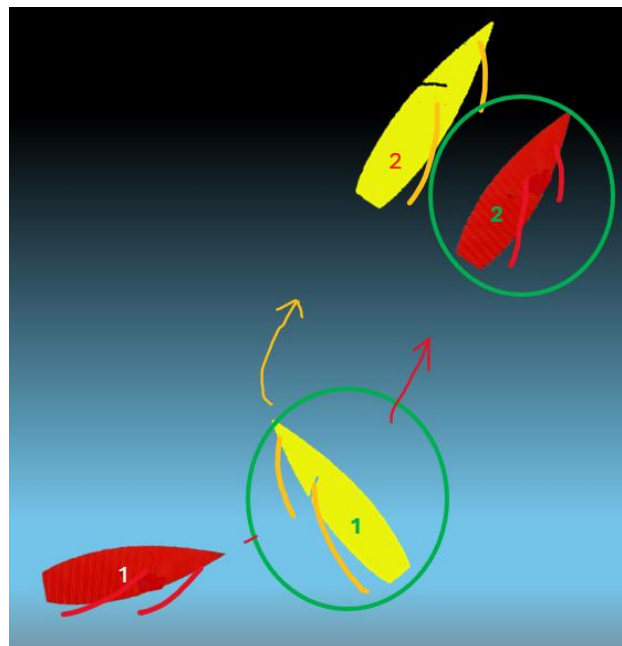
C'est une règle de bon sens et de sécurité : le voilier qui gagne une priorité DE SON FAIT ne peut en profiter immédiatement. Le bateau qui vient de perdre la priorité a encore droit un court instant à une protection relative.

Mais il ne doit pas trainer

J'ai souligné de son fait car si c'est le voilier non prioritaire qui avait donné la priorité à l'autre voilier, cette protection n'existerait pas.



Jaune est prioritaire car tribord. Jaune empanne et se place au vent de bleu qui devient prioritaire. Il est manifeste que la nouvelle priorité de bleu est liée à l'action de jaune. La règle 15 ne s'applique pas. Bleu peut immédiatement agir en défense en lofant jaune.

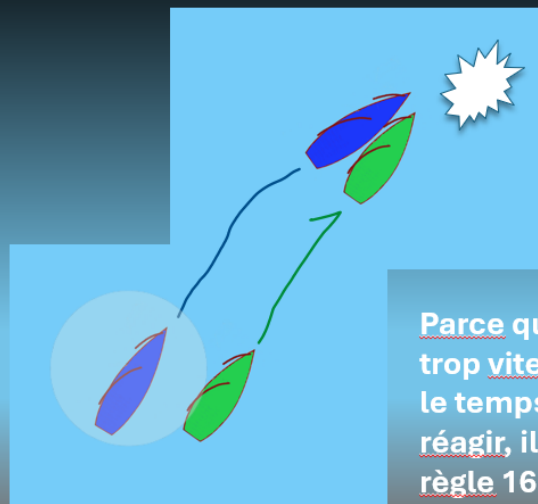


Ici, rouge est devenu prioritaire du fait du virement de jaune et la règle 15 ne s'applique pas. Rouge peut immédiatement attaquer jaune en le lofant

10) la REGLE 16

R 16.1 Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit donner à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart

REGLE 16

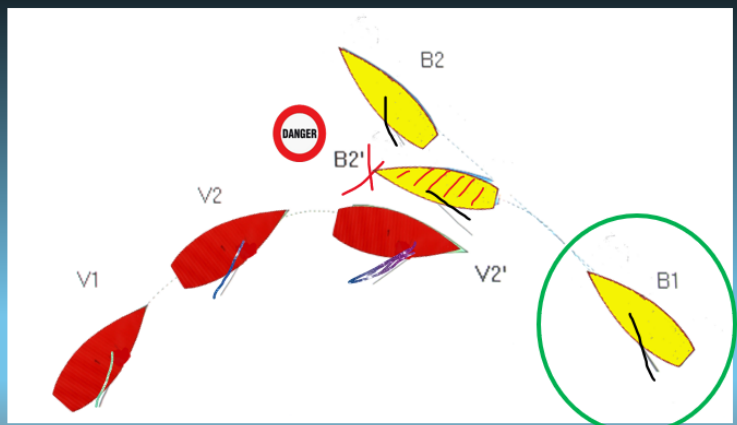


Parce que bleu lofe trop vite sans laisser le temps à vert de réagir, il enfreint la règle 16.1

Autre règle de sécurité : la règle 16. Quand un voilier prioritaire modifie sa route, il doit donner à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart. L'esprit reste de ne pas mettre en danger l'autre voilier en abusant de son droit.

Bleu a droit de lof sur vert selon la règle 11. Mais, parce que bleu lofe trop vite sans laisser le temps à vert de réagir, il enfreint la règle 16

R 16.2 De plus, sur un bord de près, quand un bateau bâbord se maintient à l'écart en naviguant pour passer sous le vent d'un bateau tribord, le bateau tribord ne doit pas abattre s'il en résulte que le bateau bâbord doit immédiatement modifier sa route pour continuer de se maintenir à l'écart

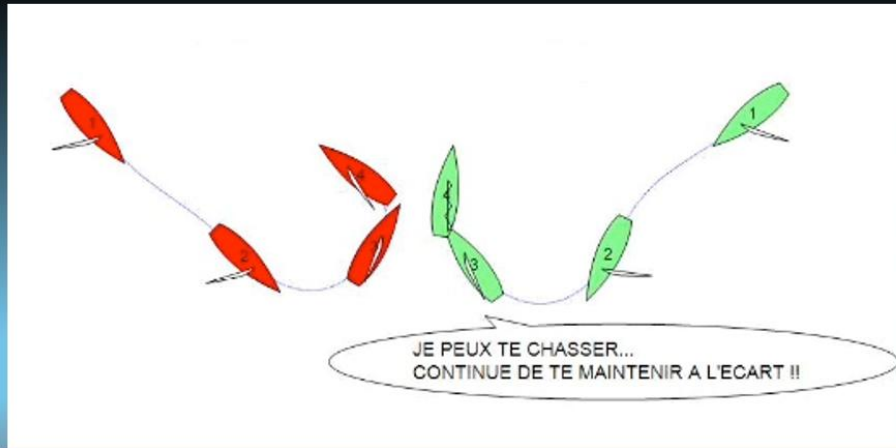


Une restriction supplémentaire aux droits du voilier prioritaire sur un bord de près

La règle 16.2 est là pour réfréner l'attitude agressive d'un voilier prioritaire. Rouge non prioritaire abat pour passer derrière jaune. Jaune n'a pas le droit d'abattre dans cette situation pour contraindre rouge à abattre plus que nécessaire lors de sa manœuvre d'évitement. Autrement dit, jaune ne peut

pas profiter de cette situation pour accroître encore son avantage. (ceci pour une allure au près. Cela n'est pas vrai sur une allure portante...)

Au portant la règle 16-2 ne s'applique pas

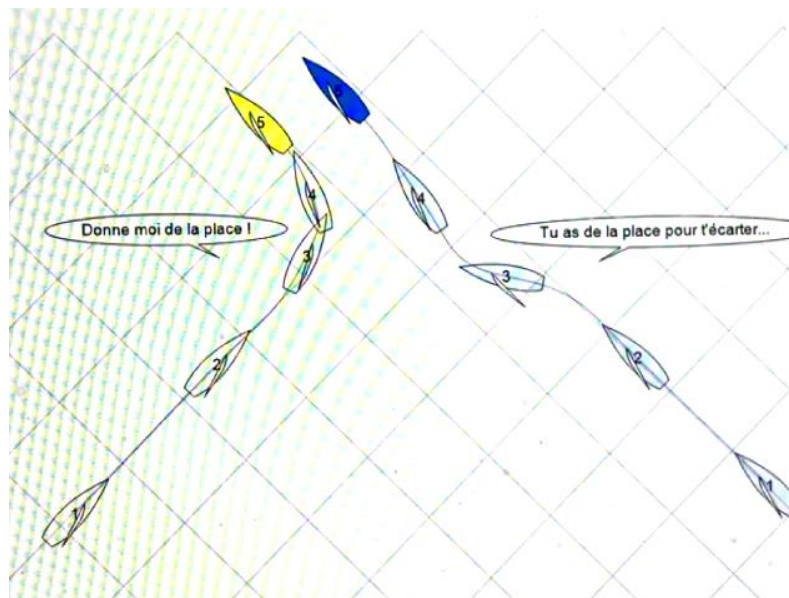


Au portant la règle 16-2 ne s'applique pas mais cela concerne avant tout le match race... car il n'y a pas lieu de chasser de cette façon un seul adversaire dans une régates en flotte sauf en phase de pré-départ

11) Se maintenir à l'écart : définition

Depuis le début, nous utilisons la formule " se maintenir à l'écart "

Un bateau se maintient à l'écart d'un bateau prioritaire si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter



Le bateau prioritaire doit pouvoir modifier sa route dans les deux directions, c a d virer ou empanner, sans immédiatement entrer en contact avec le bateau proche

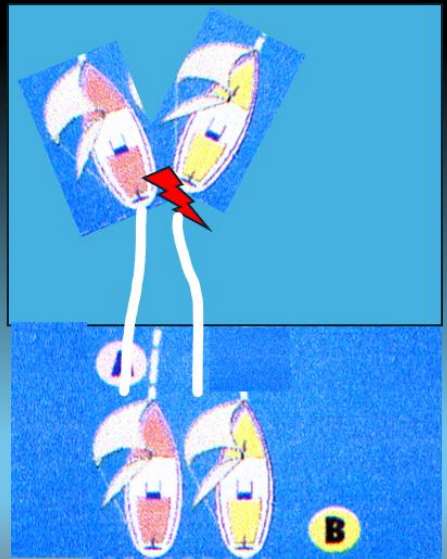
La leçon à retenir est que le voilier non prioritaire ne doit pas être trop PROCHE du voilier prioritaire au point de l'empêcher de manœuvrer.

La chose est simple à juger ici

Si le voilier A qui débute sa manoeuvre en vient immédiatement au contact avec le voilier B jaune, ce dernier qui n'a pas laissé assez de place ou d'écart avec A pour modifier sa route est fautif.

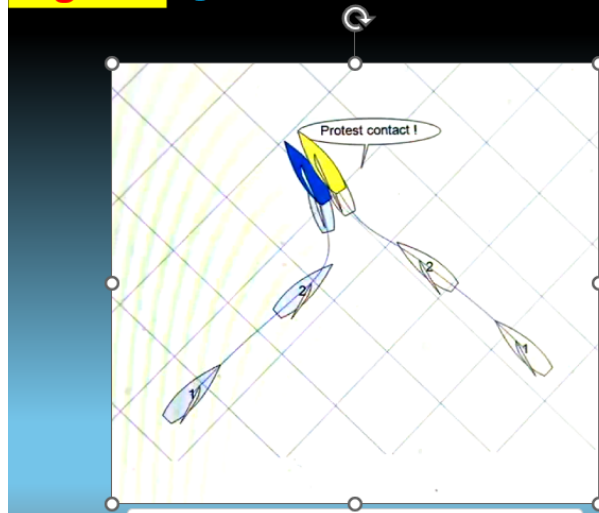
Se maintenir à l'écart :

Quand les bateaux sont engagés, si le bateau prioritaire doit pouvoir modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.



12) la REGLE 13

Règle 13 régissant le virement de bord



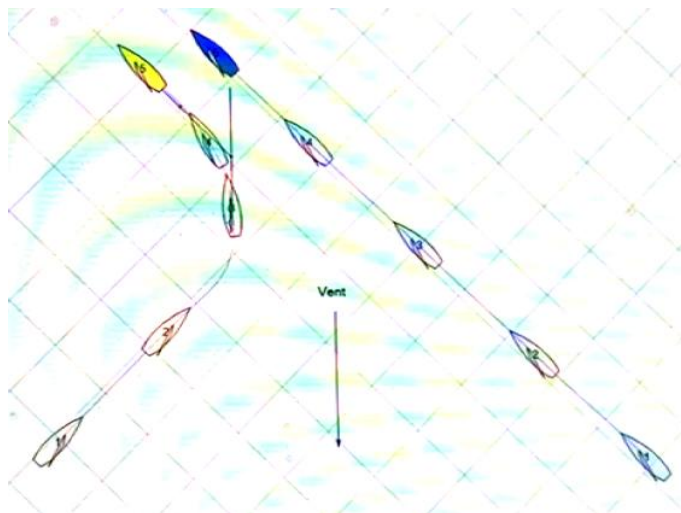
R 13 : Après qu'un voilier dépasse la position bout au vent, il doit se maintenir à l'écart des autres voiliers jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près . Pendant ce temps, les règles 10 , 11, 12 ne s'appliquent pas.

Si les deux bateaux sont soumis à cette même règle au même moment, celui qui est du côté bâbord de l'autre ou celui qui est derrière doit se maintenir à l'écart.

Enfin la règle 13 nous rappelle qu'un voilier n'est pas prioritaire pendant un virement de bord.

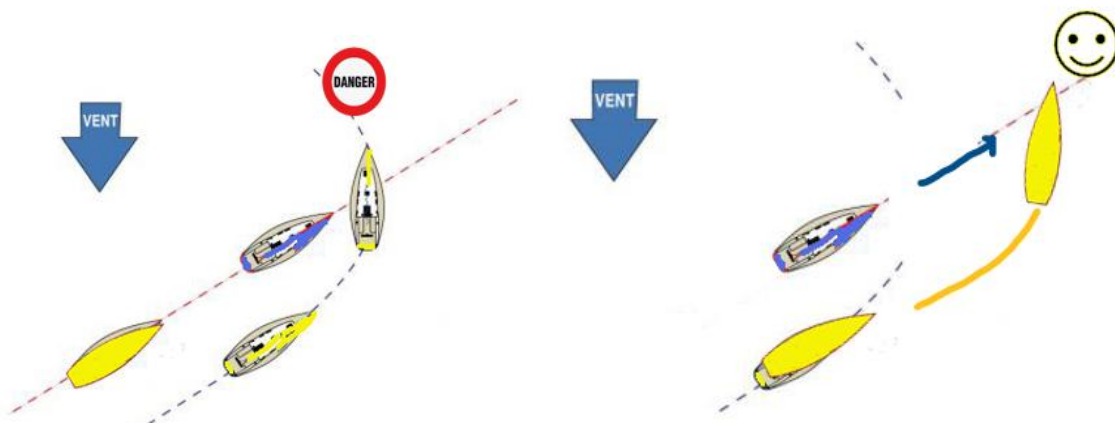
Il ne faut donc pas virer trop près d'un autre voilier au point de provoquer un contact du fait de notre manœuvre et alors que celle-ci n'est pas terminée.

Bleu vire ici trop près de jaune et il y a contact. Bleu est fautif

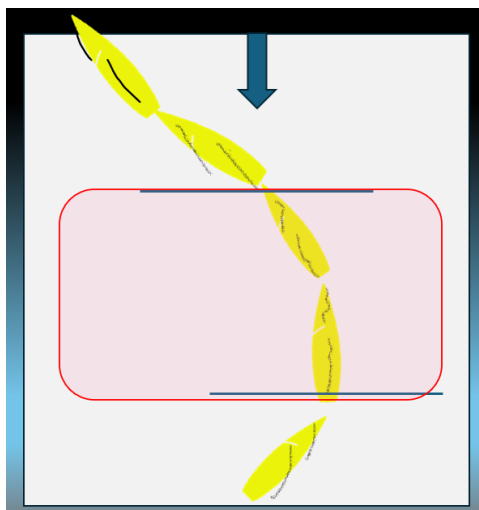


Il faut donc prévoir une distance de sécurité *comme ici où Jaune vire suffisamment loin de bleu pour ne pas le gêner.*

Moralité : il ne faut donc pas virer trop près d'un autre voilier au point de l'obliger à changer sa route du fait de notre manœuvre et alors que celle-ci n'est pas terminée. *Jaune vire ici trop près de bleu et va obliger bleu à réagir. Jaune est fautif ;*



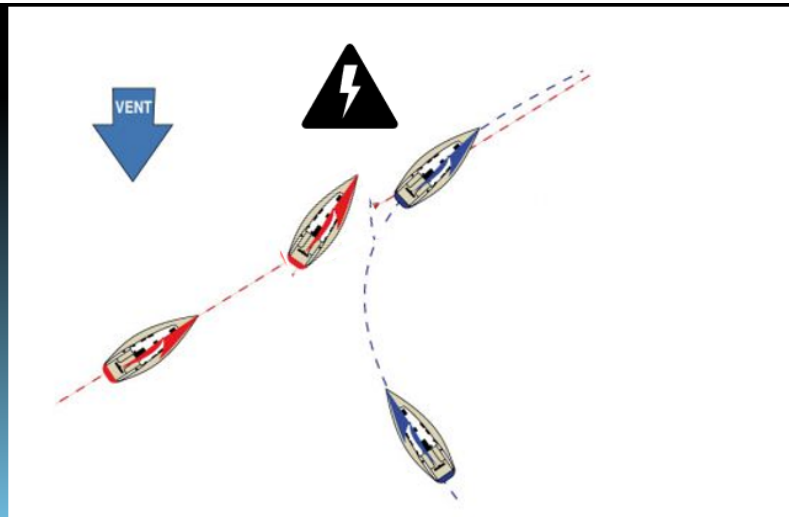
Il est nécessaire de rechercher une marge de sécurité pour croiser devant un autre voilier... *comme ici où la manœuvre ne pose pas de problème.*



Pour rappel, le virement de bord débute lorsque l'axe du bateau franchit l'axe du vent et finit lorsque le bateau est sur son nouvel axe de près.

N'oubliez pas que ? après un virement, il faut au moins 10 à 15 secondes pour reconstruire sa vitesse : un virement fait donc perdre en distance .

Après ces mises en garde, Il n'est bien sûr pas interdit de virer devant un autre voilier pour le déventer et le contrôler. Mais à la condition que ce dernier ne soit pas contraint de modifier sa route avant que le virement ne soit achevé.



On peut encore virer devant un autre bateau pour le déventer et le contrôler

Mais il faut une marge suffisante pour que ce dernier ne soit pas contraint de modifier sa route avant que le virement ne soit achevé
... ensuite la règle 12 s'applique

Ici, bleu a trop présumé de ses possibilités et s'est mis à la faute car il a obligé rouge à lofer.

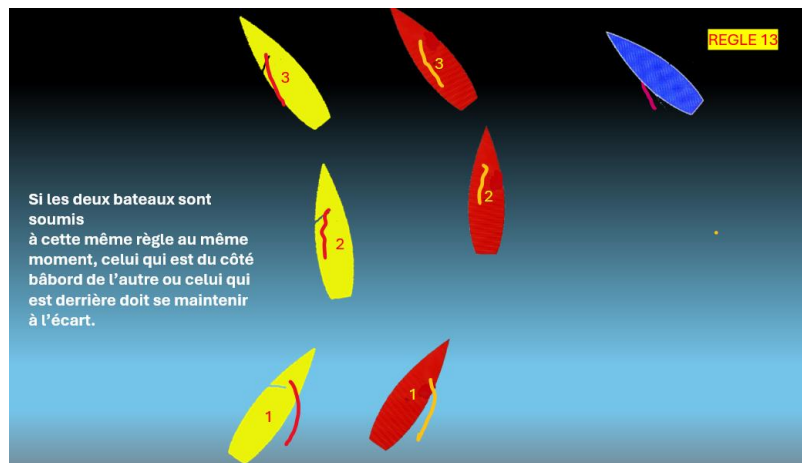
Il peut arriver aussi que **les deux bateaux décident de virer de bord en même temps** et alors celui qui est du côté bâbord de l'autre ou qui est derrière doit se maintenir à l'écart. C'est explicitement dans la règle. *Donc jaune doit ici se maintenir à l'écart de rouge*

Ce que disait déjà les règles de priorité, jaune étant au vent de rouge.

En fait cette notion trouve son intérêt lors d'un croisement de deux voiliers avec un bateau prioritaire

Pour éviter bleu, rouge et jaune doivent virer simultanément.

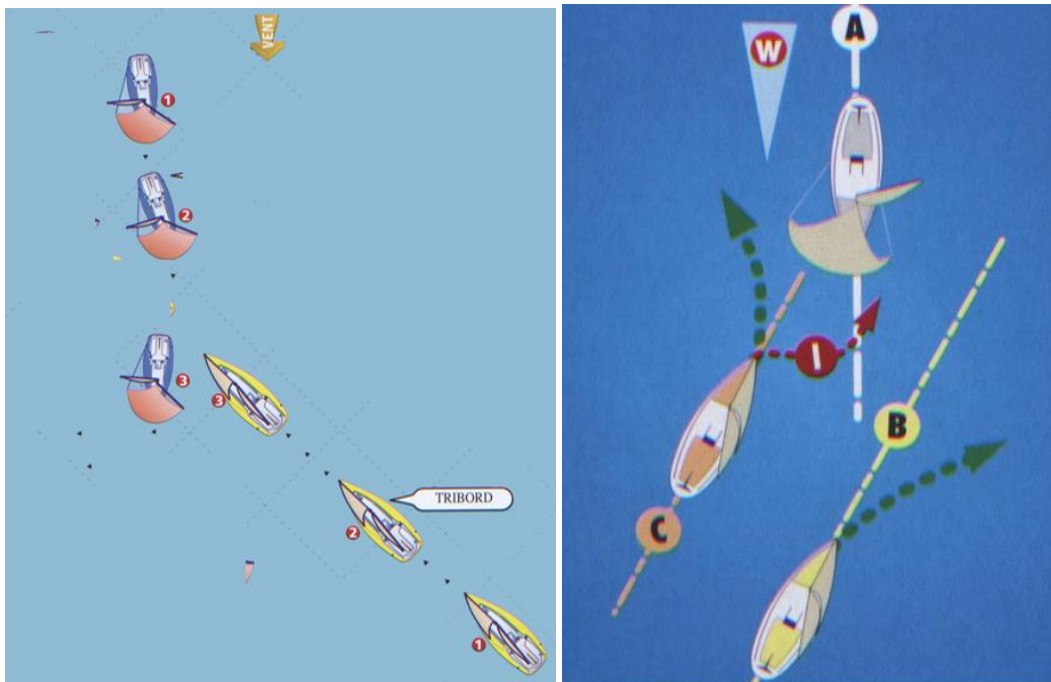
Une remarque : Il n'y a pas de règles de ce type qui concerne l'empannage, probablement parce que à l'inverse du virement de bord qui constitue une phase intermédiaire longue, l'empannage est quasi instantané.



13) spi contre bateau au près ?

Tordons le coup à une idée trop souvent entendue. Sur un parcours, il n'est pas rare qu'un voilier sous spi croise un voilier au près. Un voilier sous spi n'a aucun avantage en soi. C'est le fait d'être ou non tribord qui prévaut (ou le fait d'être sous le vent de l'autre voilier s'ils sont sur des bords identiques comme dans cette image où tous les deux sont bâbord amure, l'un arrivant à la bouée sous spi et l'autre en repartant).

Jaune bâbord amures, bien que sous spi, doit s'écarter de bleu également bâbord amures mais sous le vent de jaune... Et donc prioritaire.



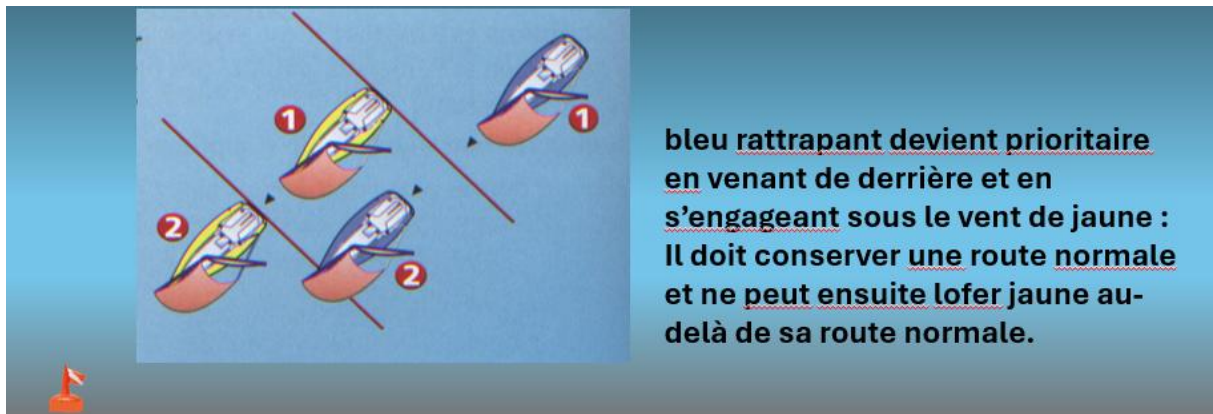
15) la règle 17

La règle 17 précise ce qu'est une **route normale**

C'est la route qu'un voilier suivrait pour finir aussitôt que possible en l'absence des autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence. Autrement dit, c'est la route estimée la plus rapide. Cela reste une notion soumise à interprétation. Cette route normale est très différente d'un voilier à l'autre... plus proche de l'axe du parcours avec un spi symétrique qu'avec un spi asymétrique,

Plus lofé dans du petit temps que dans du vent fort au portant mais l'inverse au près...et elle peut être influencée par les vagues.

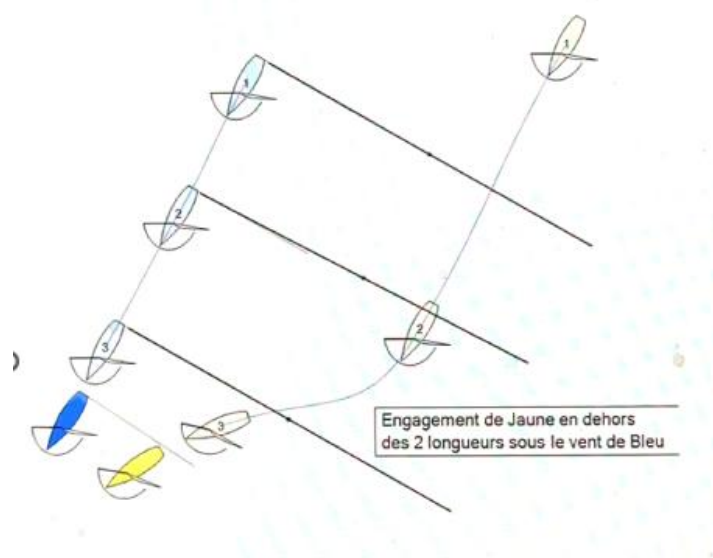
Si un bateau en *route libre derrière* devient *engagé* à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent d'un bateau sur le même *bord*, il ne doit pas naviguer au-dessus de sa *route normale* tant qu'ils restent sur le même *bord* et *engagés* dans les limites de cette distance sauf si, ce faisant, il passe rapidement derrière l'autre bateau



Que dit cette règle : elle a pour objet de contraindre la route que peut choisir un voilier qui vient de l'arrière, s'engage sous le vent de l'autre voilier (et de ce fait devient prioritaire) s'il est à moins de deux longueurs de l'autre voilier

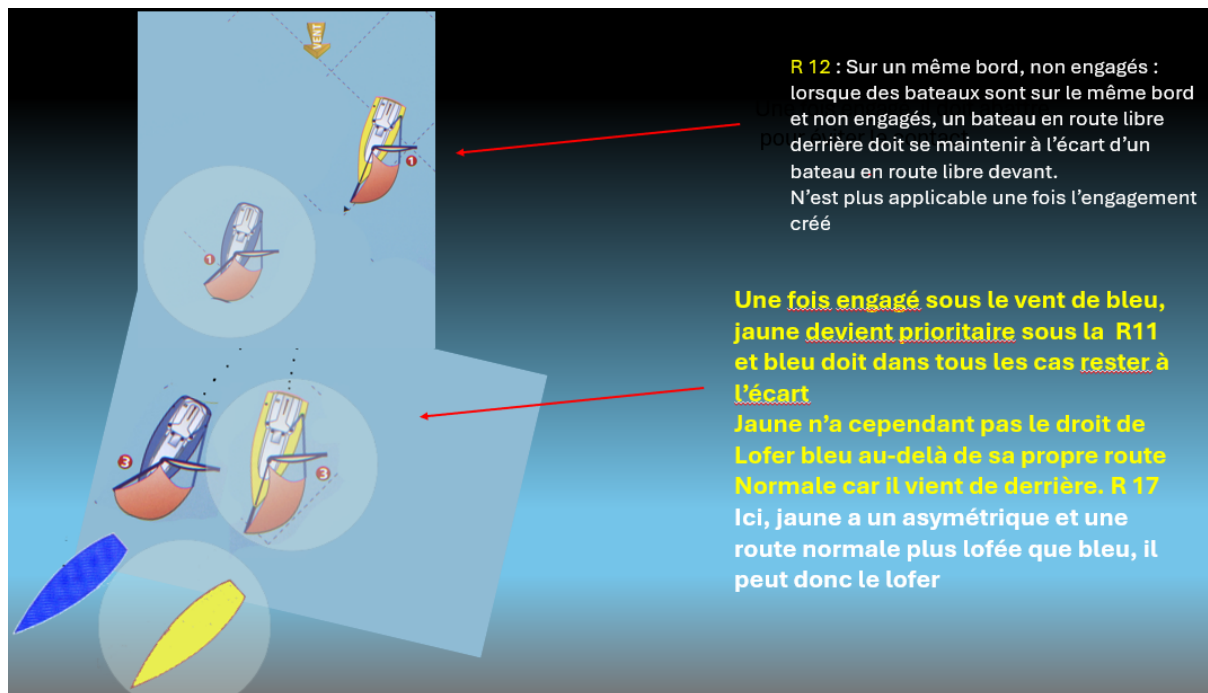
Toutes ces conditions doivent être réunies en même temps pour que la règle 17 s'applique.

Dans cet exemple... les deux bateaux sont sous spi symétrique ; bleu en rattrapant jaune sous son vent devient prioritaire mais bleu est limité dans son droit de lofer jaune par la règle 17 car il vient de derrière, il est sous le vent de jaune et à moins de deux longueurs sur le même bord !! Il n'a pas le droit d'aller au-delà de sa route normale qui doit ici être sensiblement la même que celle de jaune.



Ici, la règle 17 ne s'applique pas car l'engagement s'est produit à un moment où les deux bateaux étaient à plus de deux longueurs l'un de l'autre.

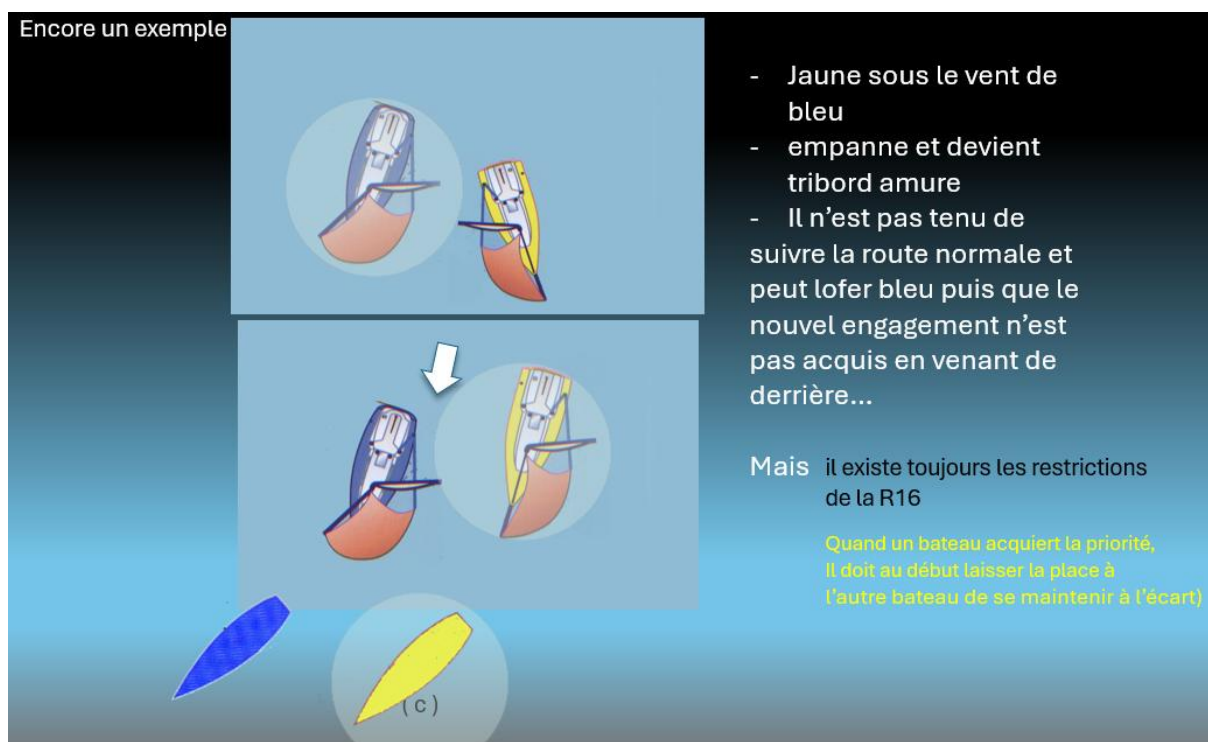
Les trois conditions doivent être présentes en même temps pour que la règle 17 s'applique.



Exemple suivant qui témoigne de la subtilité de cette règle

Jaune rattrape bleu et s'engage sous son vent, ils sont sur la même amure, jaune devient prioritaire.

Et il est ainsi soumis à la règle 17... Toutefois jaune porte un asymétrique alors que bleu est sous symétrique. Jaune a la possibilité de lofier bleu puisque sa route normale est plus lofée. Et bleu doit y répondre.

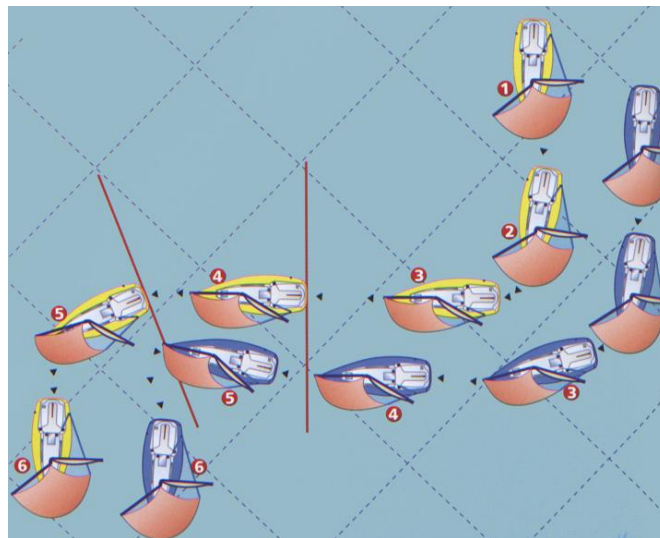


Dans ce nouvel exemple, jaune est bâbord amure et n'est pas prioritaire. Puis jaune empanne, devient prioritaire car sous le vent de bleu et sur la même amure. Il est maintenant engagé sans que la règle 17 lui soit applicable puisque l'engagement ne s'est pas produit en venant de derrière mais au moment de l'empannage. Les trois conditions nécessaires ne sont pas réunies en même temps et la règle 17 ne s'applique pas. Il peut lofer bleu au-dessus de sa route normale... sous réserve des restrictions de la règle 15 (acquérir une priorité) et de la Règle 16 (modifier sa route)

Quel intérêt me direz-vous puisque tous les deux doivent aller à la bouée ?

Et bien, lorsque la règle 17 ne s'applique pas, il y a possibilité pour le voilier sous le vent, bleu, de se défendre en lofant avant de revenir en direction de la bouée. En respectant bien sûr la R16

Et cela peut avoir un intérêt tactique.



Solution tactique pour se libérer de la règle 17

Si en 1, A acquiert une situation prioritaire en venant d'une route libre derrière; il est limité par la règle 17

A peut empanner puis réempanner

En 3 il est prioritaire sans venir de derrière B à la suite de son empannage. Il peut lofer B

Une solution pour se libérer de la règle 17, qui est facile au vent arrière surtout pour des petits voiliers c'est d'empanner deux fois

Voici deux voiliers sur la même amure : le premier empannage met fin à l'engagement puisque les deux voiliers ne sont plus sur la même amure.

Le second empannage établit un nouvel engagement qui ne vient pas de l'arrière.

Le voilier sous le vent a ainsi acquis le droit de lof car la règle 17 ne lui est plus opposable.

Il n'existe pas de route normale avant le départ. C'est logique puisque les voiliers ne sont pas encore partis et qu'ils ne font pas encore route vers la bouée au vent.

N'oubliez pas que la règle 17 est une règle de course à la voile et qu'il ne faut pas lofer un autre bateau lorsque vous naviguez en dehors d'une course car ce petit jeu ne figure pas dans le Ripam et peut ne pas être compris par l'autre voilier.