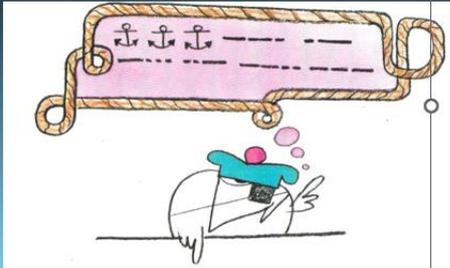


Les règles de course FFV

2025:2028



Claude Weisang



TROISIEME PARTIE

REGLES REGISSANT UN OBSTACLE

R 19



Un obstacle peut imposer un droit de passage au bateau non prioritaire, c'est la Règle 19.

1 - REGLE 19

a) Voici **la définition d'un obstacle** selon la nouvelle rédaction de la R19

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 définis dans les instructions de course.



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 navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, ne constitue jamais un *obstacle continu*.

FFVoile

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*.

Un obstacle est dit continu si la longueur de l'obstacle est d'au moins trois fois la longueur du plus petit bateau qui longe l'obstacle.

B) la règle.19

Règle 19.2

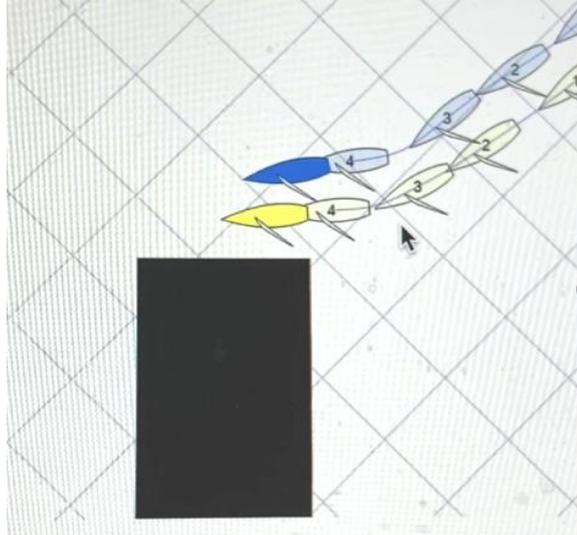
19.2 (a) Un bateau prioritaire peut choisir de passer un obstacle sur son bâbord ou sur son tribord.
Si un bateau prioritaire modifie sa route en choisissant de quel côté il va passer l'obstacle,
il doit donner à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart

19.2 (b) Quand les bateaux sont engagés, le bateau à l'extérieur doit donner au bateau à l'intérieur la place de passer entre lui et l'obstacle, sauf s'il a été dans l'incapacité de le faire depuis le moment où l'engagement a commencé.

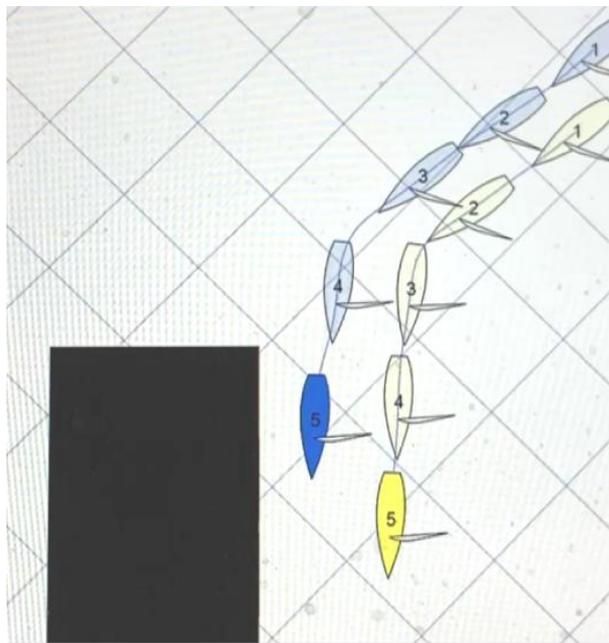
la règle 19.2 (a) précise que les obstacles ont un côté, même un obstacle rond comme une bouée de chenal. Une telle bouée a un côté chenal et un côté extérieur..

Mais le côté dont il est fait référence dans la règle est le côté du bateau et non le côté de l'obstacle.

L'alinéa b clarifie le fait que le bateau de droit de passage peut choisir de quel côté il veut passer un obstacle mais qu'il doit prendre cette décision et changer de cap de manière à ce que l'autre bateau ait de la place pour se dégager.



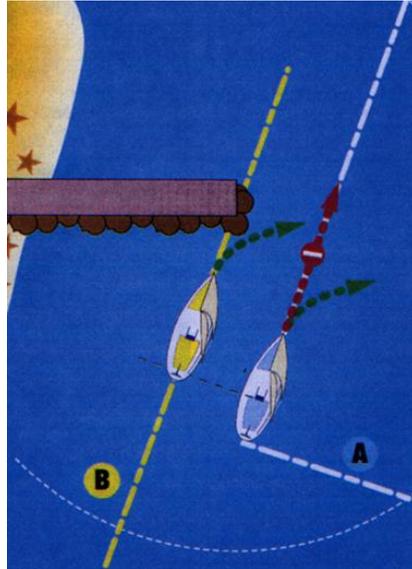
Jaune est prioritaire ; il est confronté à un obstacle en noir. Il choisit de laisser l'obstacle sur son bâbord : il doit laisser la place et le temps à bleu pour s'écarter de l'obstacle. Bleu non prioritaire ne peut empêcher jaune de passer en sécurité entre lui et l'obstacle.



Il avait le droit de choisir une autre solution et dans ce cas, il devait à bleu de la place, pour parer l'obstacle

C'est là encore une règle de sécurité

Dans l'exemple suivant, A et B sont sur des bords opposés. A vire dans la zone des trois longueurs de l'obstacle. Bien que devenu prioritaire, il ne peut empêcher B de passer l'obstacle.



La règle veille à ce que le voilier prioritaire ne pousse pas le voilier non prioritaire ici sur la plage ou dans la digue.

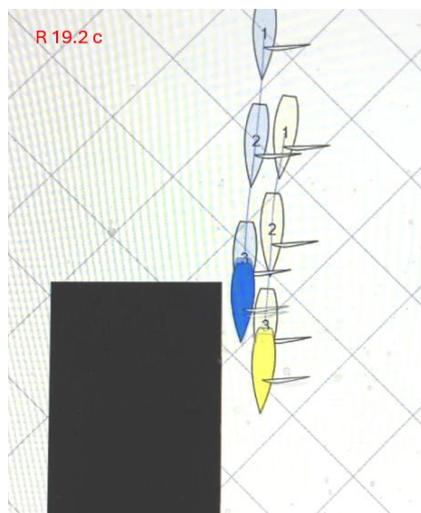
Règle 19.2

19.2 (c) Pendant que les bateaux passent un obstacle continu, si le bateau qui était en route libre derrière et tenu de se maintenir à l'écart devient engagé entre l'autre bateau et l'obstacle et qu'au moment où l'engagement commence il n'y a pas de place pour lui de passer entre eux

- 1** il n'a pas droit à la place selon la règle 19.2 (b)
- 2** tant que les bateaux restent engagés, il doit se maintenir à l'écart et les règles 10 et 11 ne s'appliquent pas.

En cas d'obstacle continu, un bateau rattrapant ne peut s'engager entre le bateau qu'il rattrape et l'obstacle et n'a pas droit à de la place

C'est là encore une règle de sécurité.



Dans le cas ci-dessus, bleu n'est pas engagé et ne prétend obliger jaune à lui laisser la place de passer entre jaune et l'obstacle.

Mais comment faire quand on est en situation défavorable face à un obstacle ?

2) La règle 20 le précise.

Un bateau confronté à un obstacle, y compris un autre voilier faisant obstacle, peut demander de la place à la voix pour ne pas se mettre en danger. Ceci est encadré pour éviter les abus. Il ne doit pas hêler sauf si la sécurité exige qu'il fasse un changement de route conséquent pour éviter l'obstacle.

Et bien sûr, une marque de parcours qui est sous la tutelle de la R 18 n'entre pas dans ce champ. (sauf s'il s'agissait d'un obstacle continu)

Règle 20

20.1 HELER

Un bateau peut hêler pour demander la place pour virer de bord ou éviter un autre bateau sur le même bord en hêlant « place pour virer ».

Cependant il ne doit pas hêler sauf

- a** - s'il approche d'un obstacle et qu'il aura bientôt besoin de faire une modification de route importante pour l'éviter en sécurité
- b** - s'il navigue au plus près ou au-delà

De plus, il ne doit pas hêler 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



Le bateau qui a été appelé à la voix a l'obligation de répondre en virant de bord pour donner la place, il y est obligé...

S'il juge l'appel injustifié et contraire aux règles, il ne peut s'exonérer de répondre mais pourra par contre réclamer contre le bateau qui a hélé de façon qu'il juge abusive.

Dans l'hypothèse où le bateau qui a hélé n'obtient pas de réponse de la part du bateau hélé, il faut hêler de nouveau par un appel plus vigoureux.

Règle 20



20.2 REPONDRE

- a** - Après qu'un bateau a hélé, il doit donner à l'autre bateau le temps de répondre
- b** - un bateau hélé doit répondre même si l'appel à la voix enfreint la règle 20.1
- c** - un bateau hélé doit répondre soit en virant de bord aussitôt que possible, soit en répondant immédiatement « virez » et en donnant au bateau qui a hélé la place pour virer de bord et l'éviter
- d** - Quand le bateau hélé répond, le bateau qui a hélé doit virer de bord aussitôt que possible
- e** - A partir du moment où un bateau hèle jusqu'à ce qu'il ait viré et évité un bateau hélé, la règle 18.2 ne s'applique plus entre eux.

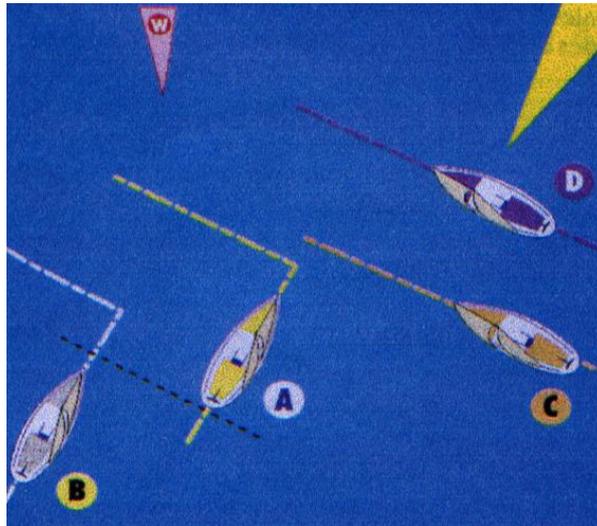
Le bateau appelé à la voix peut lui aussi être gêné pour manœuvrer par un autre voilier. Il doit alors le hêler.

C'est là un cas fréquent à l'approche d'une marque de parcours.

Règle 20

R 20.3 TRANSMETTRE L'APPEL A LA VOIX A UN AUTRE BATEAU

Quand un bateau a été hêlé pour de la place pour virer de bord et qu'il a l'intention de répondre en virant de bord, il peut hêler un autre bateau sur le même bord pour de la place pour virer et l'éviter. Il peut hêler même si son appel à la voix ne remplit pas les conditions de la règle 20.1. La règle 20.2 s'applique entre lui et un bateau qu'il hêle.



Pour deux bateaux bâbord amures, un bateau tribord amures est un obstacle .

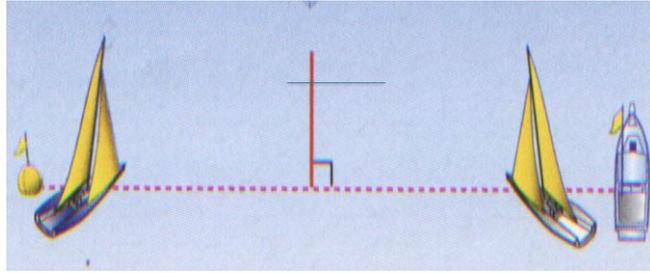
.A est sur la même route que B et en route libre devant.. A et B sont bâbord amures et doivent croiser la route de C et D tribord amure. La position de A ne lui permet pas de laisser porter et il doit virer. Il doit demander à B la place pour virer : il doit donc hêler B et lui laisser le temps de répondre.

Dans cette situation, il faut se rappeler qu'il est toujours dangereux d'être dans la position bâbord amures et au vent d'un autre bateau bâbord amures, soit doublement non prioritaire

3) REGLES EN VIGUEUR SUR UN DEPART (in chapitre 3 – direction d'une course)

Le départ est une phase de transition alors que les voiliers sont proches les uns des autres et adoptent des trajectoires variées. Il convient d'être particulièrement vigilant sur cette phase

Les règles de course s'appliquent pleinement sur une phase de départ.. C'est pourquoi on voit souvent un équipier sur l'avant du voilier, qui non seulement indique la situation du voilier par rapport à la ligne mais aussi prévient le barreur de la présence d'autres voiliers. Cet équipier doit donc connaître les règles de course en usage.



Règlementairement, la ligne de départ se situe habituellement entre un bateau comité (placé à droite de la ligne) et soit une bouée de bout de ligne, soit un bateau viseur. Elle est usuellement perpendiculaire au vent

Elle définit la zone de pré-départ et la zone de parcours.

Mais d'autres formules sont possibles.

a) Les procédures de départ

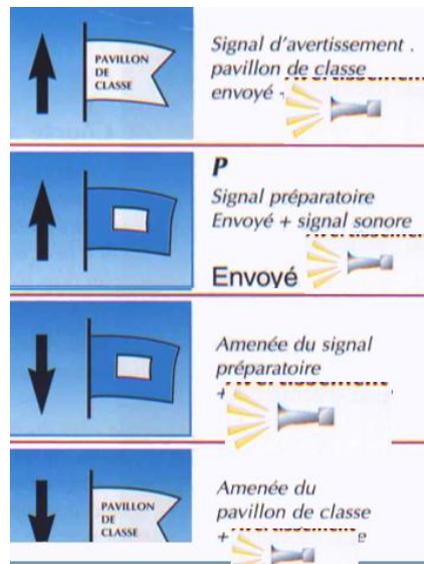
Parfois précédée de l'envoi d'un aperçu qui signifie retard

La procédure de départ peut varier selon les épreuves et figure sur les IC que vous devez impérativement lire.

Elle débute par l'envoi d'un pavillon orange avec signal sonore qui signale que le parcours est mouillé.

Ou du moins suffisamment du parcours pour que le comité puisse lancer la procédure.

Généralement la procédure de départ débute entre une et cinq minutes après l'envoi de ce pavillon.



A cinq minutes du départ, le comité envoie le pavillon d'avertissement, par exemple le pavillon du club, ou bien le pavillon de classe s'il existe plusieurs départs successifs ? Accompagné d'un signal sonore.

Puis Envoi du pavillon P (papa) ou tout autre signal préparatoire avec un signal sonore à 4 minutes du départ.

A ce moment-là on est en course, les moteurs doivent avoir été arrêtés...

Affalé du pavillon préparatoire à une minute du départ accompagné d'un signal sonore long : nous sommes dans la minute du départ.

Enfin affalé du pavillon de classe avec un signal sonore qui donne le top départ.

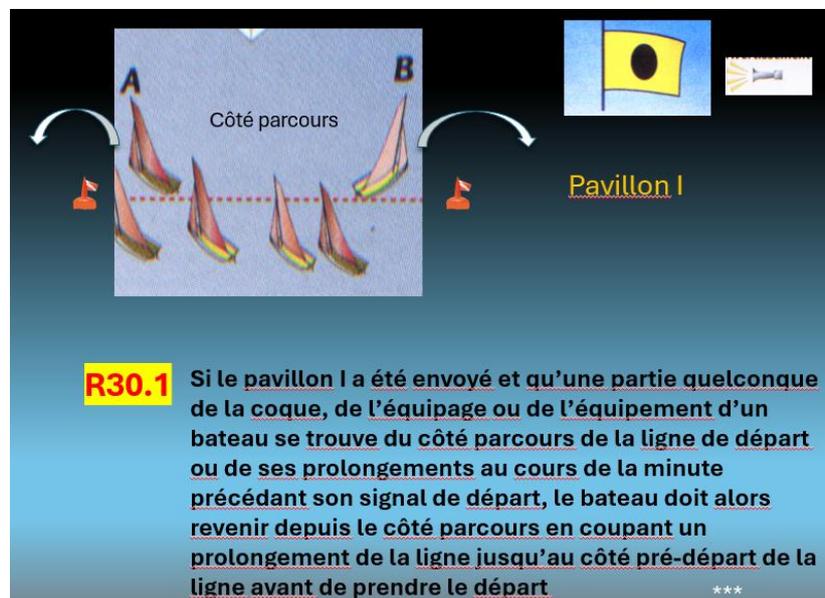
C'est la pavillonnerie qui fait foi du timing. Le signal sonore qui l'accompagne n'est qu'une aide.

La VHF n'est pas obligatoire. Elle est de fait absente dans les régates de voile légère où les bateaux tels des lasers ne possèdent pas de VHF à bord

En habitable, la VHF est obligatoire et les comités ont pris l'habitude d'accompagner la pavillonnerie par un timing sur VHF. Cette façon de faire n'est pas obligatoire et son absence ne vous autoriserait pas à réclamer contre le comité.

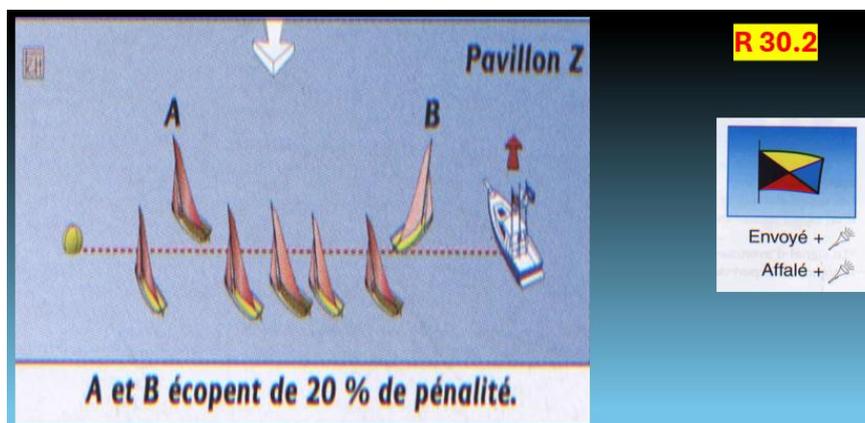
b) Variantes

Le pavillon P peut être remplacé par d'autres pavillons.



R30.1 Si le pavillon I a été envoyé et qu'une partie quelconque de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de ses prolongements au cours de la minute précédant son signal de départ, le bateau doit alors revenir depuis le côté parcours en coupant un prolongement de la ligne jusqu'au côté pré-départ de la ligne avant de prendre le départ ***

Le pavillon I envoyé et affalé selon le même timing vous signifie que si vous êtes en partie ou totalité au-dessus de la ligne de départ dans la minute qui précède le départ, vous devez contourner l'une ou l'autre extrémité pour revenir dans la zone de pré-départ, et non pas recroiser la ligne comme le pavillon P vous autorise à le faire. C'est une mesure de sécurité adoptée par le comité en cas de forte densité de voiliers sur une ligne de départ. **Selon la Règle 30.1**

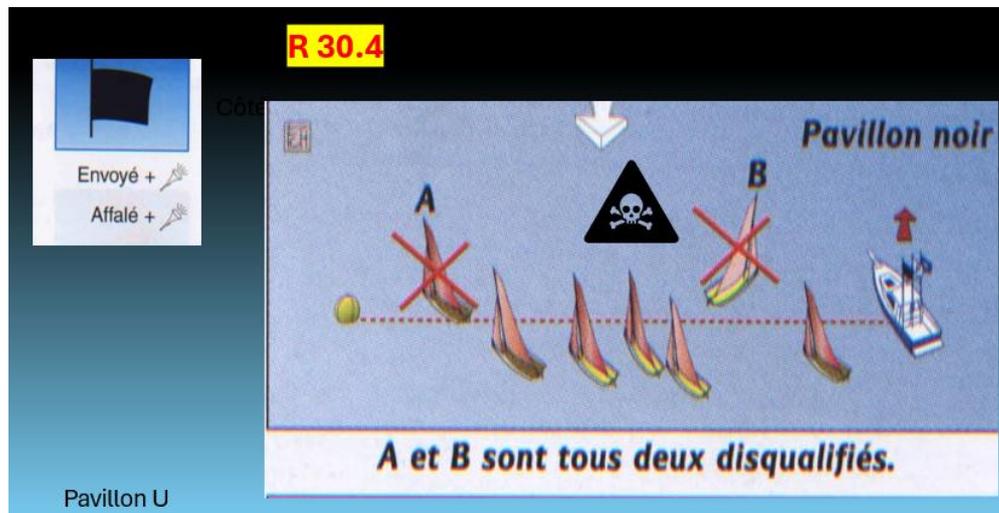


R 30.2

Envoyé + 
Affalé + 

A et B écopent de 20 % de pénalité.

Le pavillon Z vous informe que la procédure habituelle en cas de départ anticipée est remplacée par une pénalité en temps à l'arrivée. Il est rarement proposé. Il est surtout utilisé dans des courses hauturières



Le pavillon noir est utilisé par le comité si la flotte n'arrive pas à se discipliner et que trop de départs anticipés empêchent le comité de sanctionner tous les fautifs.

En cas de pavillon noir, il est interdit d'être au-dessus de la ligne de départ dans la minute qui précède celui-ci sous peine de disqualification. Le pavillon noir informe que tout voilier surpris au-dessus de la ligne dans la minute qui précède le départ est disqualifié.

Il est disqualifié pour cette course même si celle-ci était recourue à la suite d'un arrêt de procédure.



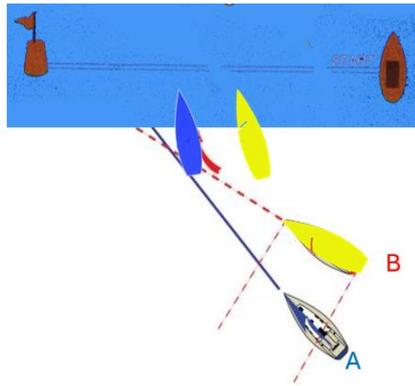
Le pavillon U, relativement récent adoucit l'intransigeance du pavillon noir. Etre au-dessus de la ligne dans la minute disqualifie aussi le concurrent mais si pour une quelconque raison (par exemple erreur de procédure de la part du comité, ou disparition du vent, le départ était annulé et la course devoir être recourue, les voiliers disqualifiés pourraient courir avec les autres.

C'est souvent un courant portant sur la ligne qui provoque l'utilisation du pavillon noir : donc il est moins en usage en Méditerranée qu'en Manche par exemple.

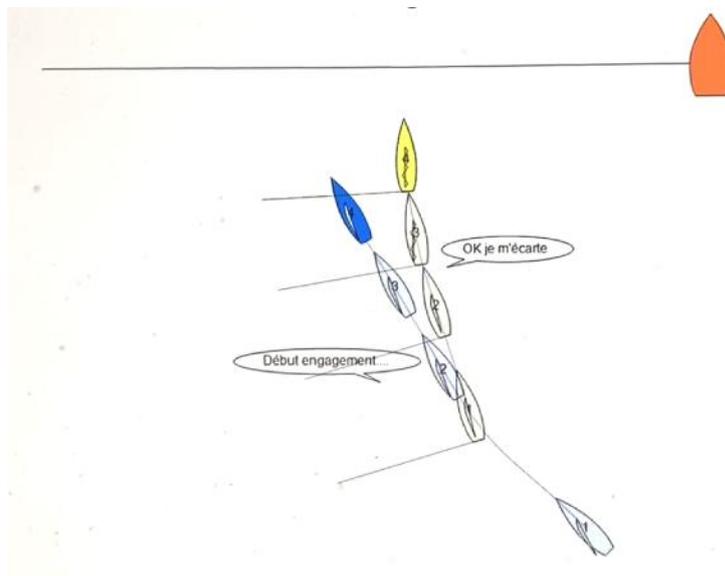
c) LA REGLE 17 sur un départ

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.

La règle 17 ne peut être invoquée avant que le signal de départ ne soit donné



Ceci autorise donc avant le départ un voilier sous son vent à vous lofer et à vous mener jusque bout au vent sans enfreindre de règle



Bleu peut venir sous le vent de jaune mais doit respecter la règle 15 et doit au début laisser la place à jaune de se maintenir à l'écart.

Mais qu'en est-il après le départ ?

Dès le signal de départ, la règle 17 reprend ses droits. Et c'est là encore logique : les voiliers ont maintenant un but et une route pour l'atteindre.

Dès le signal de départ, la règle de la route normale reprend ses droits

Avant le départ, jaune peut lofer A car il n'y a pas de route normale avant le départ. R17.1 et qu'il devient engagé sous le vent de rouge

Dès le signal de départ, Jaune doit reprendre sa route normale et abattre

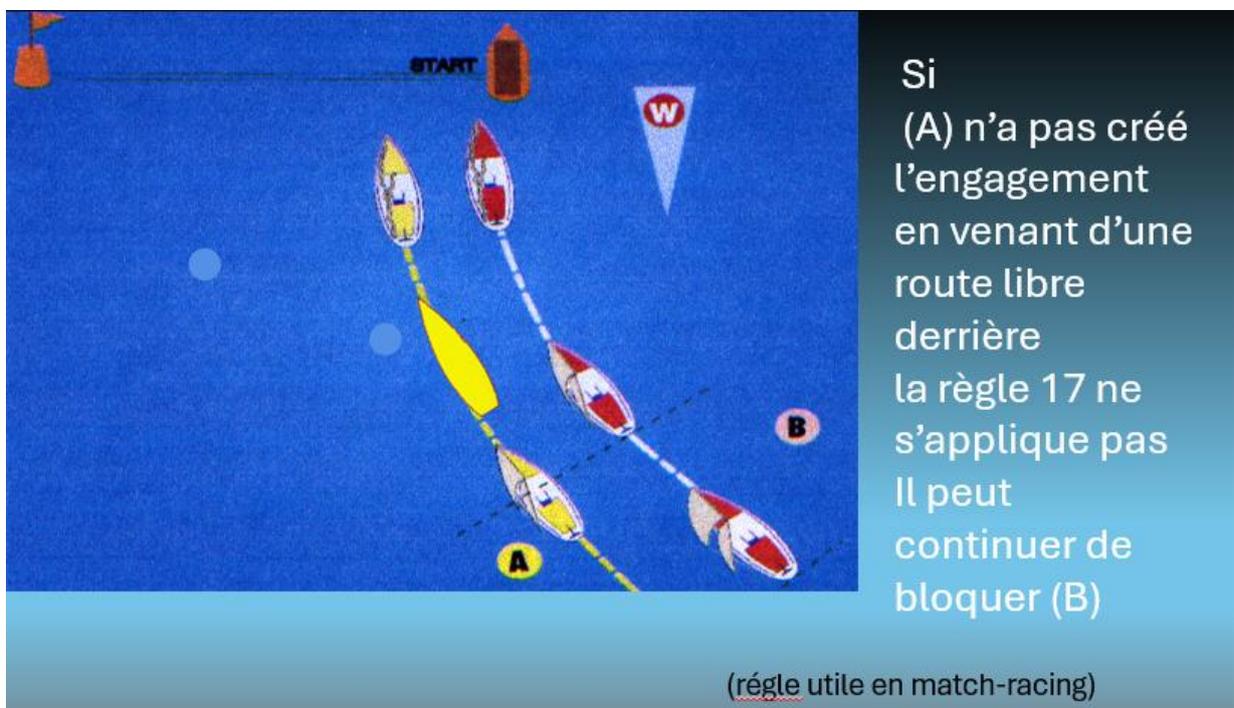
Pour que la règle 17 s'applique il faut que toutes les conditions contenues dans celle-ci soient présentes en même temps

Donc, si c'était rouge qui était venu au vent de jaune en créant l'engagement, la règle 17 ne s'appliquerait pas et jaune serait en droit de poursuivre sa manœuvre de blocage

De la même façon, si c'était jaune, qui en venant bâbord amure sous le vent de rouge et en virant créait un engagement, la règle 17 ne s'appliquerait pas parce qu'il ne serait pas venu de derrière

En fait ceci n'a pas vraiment d'intérêt dans une course en flotte car tandis que jaune continue de bloquer rouge, les autres bateaux partent et jaune sera donc derrière eux.

Ce n'est que dans une épreuve de match racing, que cette manœuvre est intéressante pour prendre un meilleur départ que son adversaire ou le contraindre à prendre l'autre côté du plan d'eau.



Retenez de ceci qu'un voilier a le droit de lofer tous ceux qui sont à son vent. Au moins jusqu'au signal de départ Et qu'il peut utiliser ce droit pour pousser un concurrent au-dessus de la ligne.

Gris s'engage sous jaune et le contraint à lofer avec le risque de dépasser la ligne dans ce cas de figure.

Les règles 11 et 17 sont très importantes au départ

Un voilier a le droit de lofer tous ceux qui sont à son vent...

Au moins jusqu'au signal de départ

Et peut utiliser ce droit pour pousser un concurrent au dessus de la ligne



Gris engagé sur jaune et vert peut les lofer...
Jusqu'à les pousser au dessus de la ligne

d) LA REGLE 18 sur un départ

Les règles de priorité s'appliquent sur un départ

Mais la règle 18 ne s'applique pas sur un départ, autrement dit, les marques qui délimitent une ligne de départ ne sont pas susceptibles d'engager la règle 18 : vous ne pouvez pas demander d'eau à une marque de départ.

Section C AUX MARQUES ET OBSTACLES

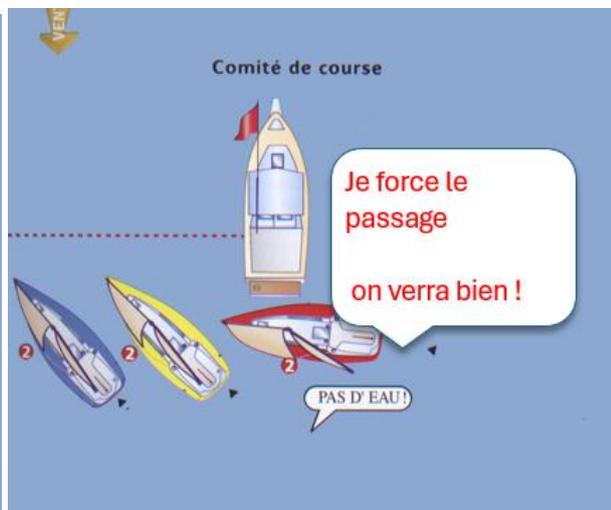
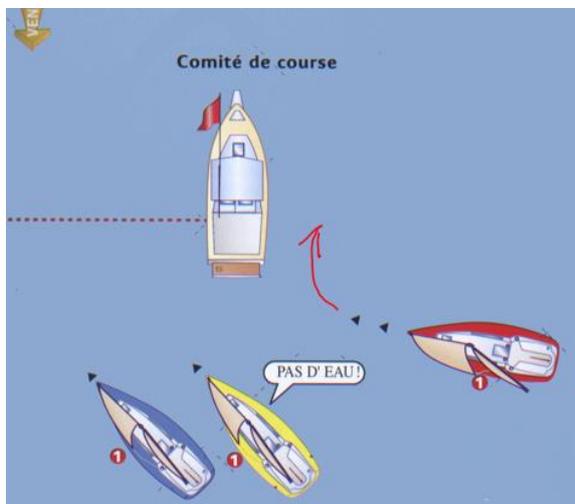
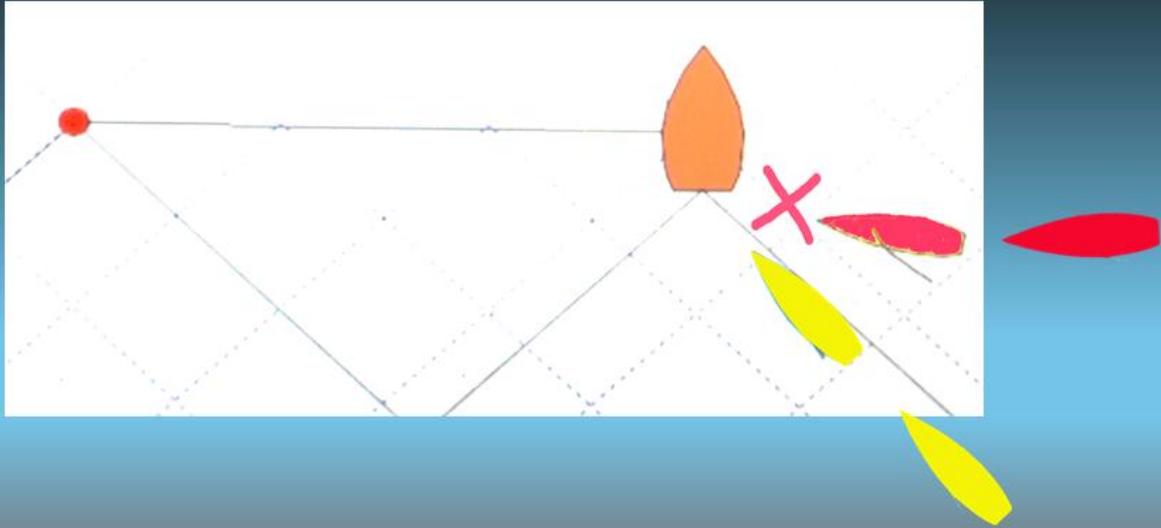
*Les règles de la section C ne s'appliquent pas à **entre des bateaux** quand la **marque** ou l'**obstacle** auquel elles se réfèrent dans ces **règles** est une **marque** de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage depuis le moment où les bateaux s'en approchent pour **prendre le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

La ligne de départ est délimitée par des bouées mais ce ne sont pas des marques de parcours au titre de la règle 18

Jaune contrôle rouge car il est sur le même bord, sous son vent et plus lofé. Rouge n'a pas le droit de demander de la place pour contourner le bateau comité ; jaune peut fermer la porte (R11)

La règle 18 qui concerne le contournement des marques ne s'applique pas à une marque de départ.

Rouge n'a pas le droit de demander de la place
jaune peut fermer la porte (R11)

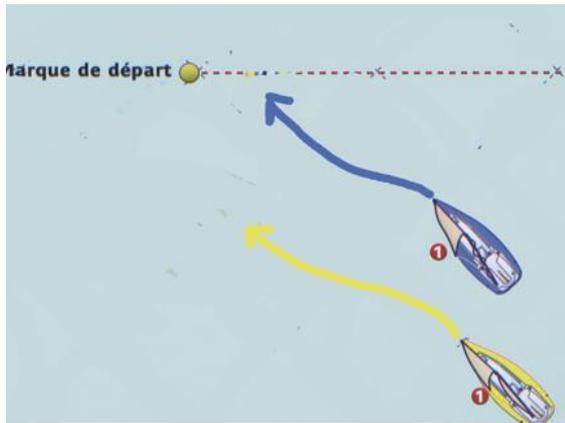


Si rouge forçait le passage, jaune et bleu devraient autant que faire se peut donner de la place à rouge – R14- (et protester) Rouge devrait réparer, et comme rouge agit sous les yeux du bateau comité, rouge a peu de chance d'échapper à la sanction.

Si jaune ne donnait pas la place parce que bleu ne répond pas, il serait exonéré de sa faute...

selon la règle 43.1 : **Quand, en conséquence d'une infraction à une règle, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une règle, l'autre bateau doit être exonéré de son infraction**

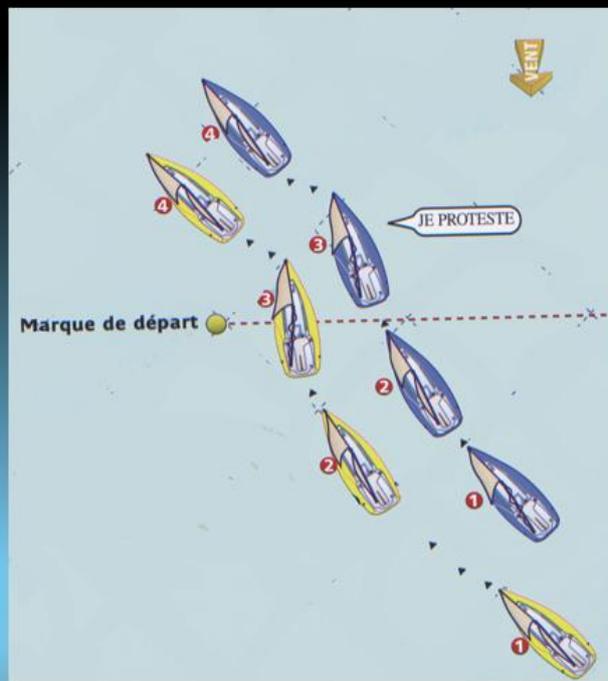
La règle 18 ne s'applique pas non plus en bout de ligne de départ... *tactiquement, tant que jaune n'est pas engagé, Bleu peut le bloquer en abattant*



tactiquement

- tant que jaune n'est pas engagé
Bleu peut le bloquer en abattant

Si Jaune a réussi à s'engager sous bleu...



Au signal de départ, jaune est obligé de naviguer au delà du plus près pour passer la marque
Il oblige bleu à lofer pour avoir la place de passer la ligne

Il vient de derrière est assujéti à la règle 17 (route normale)

La règle 18 ne s'applique pas aux marques de départ

Jaune est dans son droit car sa route normale est celle qui le fait passer à l'intérieur de la bouée de départ
Il respecte la règle 17...

Mais attention, s'il doit virer
Il devient fautif...
C'est dangereux d'agir ainsi

Quand jaune est engagé, bleu ne peut plus le bloquer et au contraire, jaune peut opter pour un bord breton en navigant au-delà du plus près même après le signal de départ jusqu'à pouvoir passer la bouée et bleu ne peut protester selon la R17 car la route normale de jaune est de passer la ligne.

3) LA REGLE 31

Il est prohibé de toucher une marque.

Pendant qu'il est en course, un bateau ne doit pas toucher une marque de départ avant de prendre le départ, une marque qui commence, délimite, ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue ou une marque d'arrivée après avoir fini

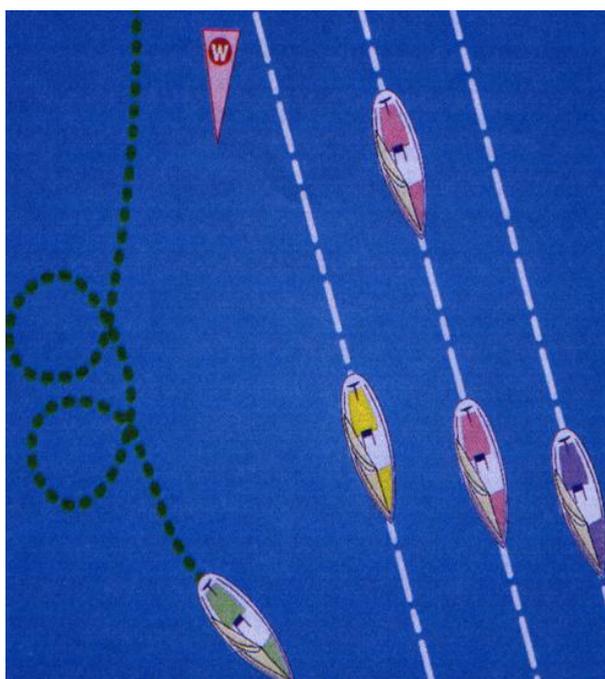
Si vous touchez une marque , vous devrez effectuer une pénalité d'un tour selon la règle 44

Je vous rappelle que refuser une priorité est puni d'une pénalité de deux tours en fait souvent ramenée à un tour selon les instructions de course.

A ce propos, rappelez-vous qu'un bateau qui effectue une pénalité doit le faire sans gêner les autres concurrents.

En course en flotte, il n'a pas le droit, contrairement au match-race, de remettre à plus tard la pénalité et doit au contraire l'effectuer dès qu'il en a l'occasion sans gêner les autres concurrents.

Il doit donc se mettre un peu à l'écart et effectuer son ou ses tours de pénalités.



5) LES DEPARTS ANTICIPES

Attention à ne pas prendre un départ anticipé. Au départ, vous êtes surveillé par le comité pour dépister ceux qui franchissent trop tôt la ligne et sont OCS dans le jargon de l'arbitrage.

La ligne de départ c'est entre la bouée à une extrémité et le pavillon orange sur le bateau comité. Ce n'est pas l'étrave ou la poupe de celui-ci qui délimite la ligne.

Les départs anticipés font l'objet d'une rédaction précise



29.1 Quand au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve côté parcours de la ligne de départ le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Ce pavillon doit resté envoyé jusqu'à ce que de tels bateaux soient entièrement revenus du côté pré-départ de la ligne de départ ...

Retour respectant le pavillon P, ou I, ou disqualification
Sans gêner les autres concurrents

R 29.1 Quand au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve côté parcours de la ligne de départ le comité de course doit rapidement envoyer le pavillon X avec un signal sonore. Ce pavillon doit resté envoyé jusqu'à ce que de tels bateaux soient entièrement revenus du côté pré-départ de la ligne de départ ...

Le ou les voiliers fautifs ont la possibilité de rattraper leur faute en revenant en totalité dans la zone de pré-départ mais ce retour doit se réaliser en respectant le pavillon P, ou I, sauf disqualification sous pavillon noir où vous devenez spectateurs.

Et sans gêner les autres concurrents

R 29.2 Quand, au signal de départ, le comité de course se voit dans l'incapacité d'identifier tous les bateaux qui sont du côté parcours de la ligne de départ... ou quand il y a une erreur dans la procédure de départ, le comité de course peut signaler un rappel général (envoi du premier substitut avec deux signaux sonores)

En cas de départ sous pavillon noir avec rappel général, même si le comité n'a pas pu identifier tous les voiliers, ceux qui ont été repérés seront disqualifiés.

Régle 29.2 RAPPEL GENERAL

29.2 Quand, au signal de départ, le comité de course se voit dans l'incapacité d'identifier tous les bateaux qui sont du côté parcouru de la ligne de départ... ou quand il y a une erreur dans la procédure dedépart, le comité de course peut signaler un rappel général (envoi du premier substitut avec deux signaux sonores)

6) Réduction de parcours

Régle 32

"S" Signal de réduction de parcours :

(a) avant ou avec le signal d'attention sur la ligne de départ : "Effectuez à la voile le parcours réduit qui est prescrit par les instructions de courses".

(b) sur la ligne d'arrivée :

(i) sur la ligne d'arrivée prescrite à la fin du tour qu'exécute le voilier de tête, soit

(ii) comme prescrit par les instructions de course".

(c) à une marque à contourner : "Finissez entre la marque à contourner et le bateau comité".

Et la signification des pavillons de couleur. Il manque le pavillon orange.

<p>Pavillon rouge Envoyé sur un bateau comité : "Toutes les marques à contourner doivent être laissées à bâbord".</p>	
<p>Pavillon vert Envoyé sur un bateau comité : "Toutes les marques à contourner doivent être laissées à tribord".</p>	
<p>Pavillon ou voyant bleu - Signal d'arrivée Envoyé sur un bateau comité : "Le bateau comité est à poste sur la ligne d'arrivée".</p>	

7) EN FINIR

Il faut maintenant en finir

Un voilier finit quand une partie quelconque de sa coque, ou de ses équipements en position normale coupe la ligne d'arrivée depuis le côté parcours.

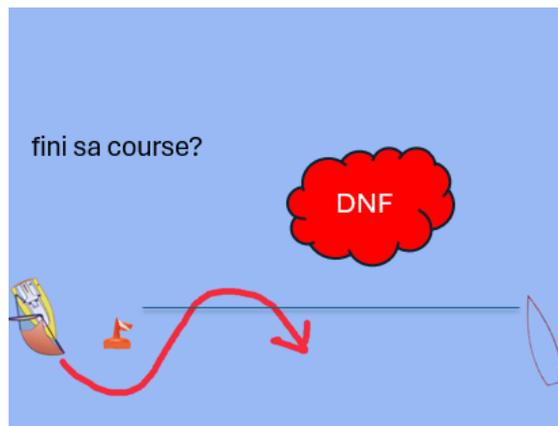
Jusqu'alors, la règle était qu'un bateau devait franchir la ligne d'arrivée en venant du côté parcours, même si les instructions de course stipulaient que les bateaux devaient franchir la ligne d'arrivée dans l'autre sens.

Selon les nouvelles règles, les instructions de course peuvent préciser dans quelle direction les bateaux peuvent franchir la ligne d'arrivée.

Cela évitera qu'un petit malin qui franchit la ligne d'arrivée dans un sens différent de celle de tous les autres ne prétende que la seule façon légitime de franchir la ligne d'arrivée était de partir de la dernière marque de parcours quoiqu'en disent les IC

Ici, le voilier s'est trompé et passe à côté de la ligne

Sa pseudo-réparation n'est pas bonne, car après qu'il ait constaté être passé à côté de la ligne, il revient à l'envers sur la ligne : cela ne répond pas à la définition effectuer un parcours.



On ne considère pas que l'on a franchi la ligne si on la franchit en sens contraire...

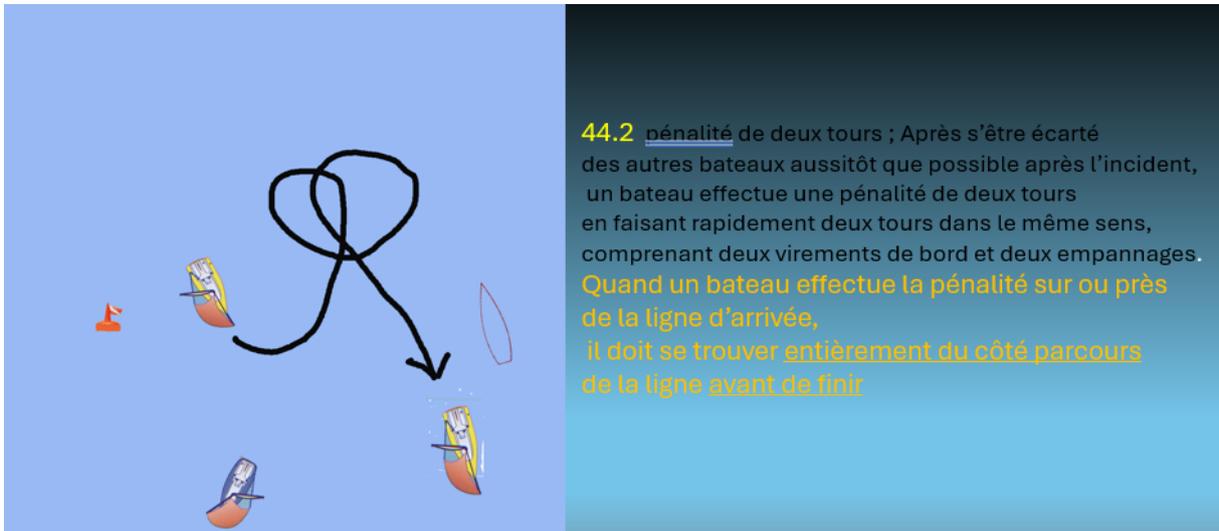


Réparation correcte

Dans l'hypothèse où vous devriez faire une pénalité avant de finir, que ce soit en match racing où vous pouvez retarder le moment d'effectuer la pénalité le plus tard possible (en effet si vous imposez une pénalité à votre adversaire, les pénalités vont s'annuler)

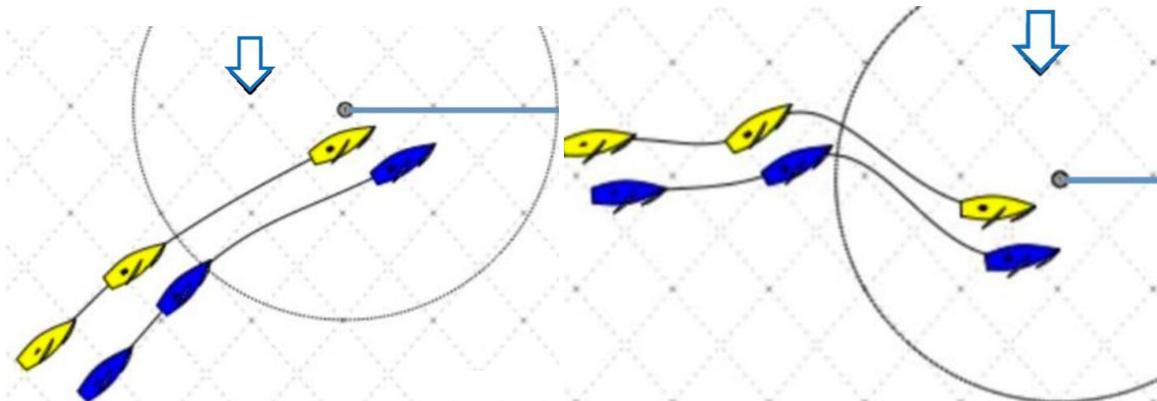
Ou si vous êtes en flotte et que vous contrevenez à une règle peu avant la ligne, la pénalité doit être réalisée côté parcours.

Le voilier jaune effectue ses deux tours de pénalité devant la ligne



La règle 18 s'applique à une marque d'arrivée.

Bleu engagé sous jaune est prioritaire et peut le lofer en position 1. Mais doit lui laisser de la place à partir de la position 2 selon la règle 18. Autrement dit, il ne peut pas empêcher jaune de se diriger vers la ligne s'ils sont engagés à l'entrée de la zone autour de la marque.



Par contre dans cette situation, vert sous le vent de rouge et jaune prioritaire sur bleu ne sont pas contraints d'abattre puisque rouge et bleu ont la place pour franchir la ligne

