



## LE MOT DU PRESIDENT

Enfin ! Nous retrouvons notre liberté de mouvement et de jeu ! Nos événements reprennent leurs places !

Le **Défi France Dragon** va, enfin, pouvoir démarrer dans chaque club.

Le Deauville Yacht Club reçoit une vingtaine d'équipages du 24 au 28 Juin pour le Linkers Open international.

Suivront en Juillet et Août les activités à Douarnenez, La Baule, Noirmoutier, Arcachon, Port Camargue et Cannes qui entreront dans le cadre du **Défi France Dragon**.

Au mois de Septembre, le Yacht Club de Cannes organisera notre **National open de France** ! Suivi en Octobre par le Grand Prix Sud Dragon de Port Camargue. Pour voir toutes les dates suivez le lien :

<http://france-dragon.org/calendrier-resultats/>

Tous à vos sticks, à vos écoutes, tous sur l'eau !! Venez naviguer !!!

Depuis le début de l'année, nous avons eu le plaisir de voir quelques bateaux changer de propriétaire. C'est une bonne nouvelle ! Des petits nouveaux arrivent ; accueillons-les dans les clubs avec amitié, solidarité et convivialité.

A ce propos, voici un petit rappel d'ordre pratique. Dans le cadre d'une vente de Dragon, nous avons 2 types de docu-

ments :

- Ceux relatifs à la propriété : avec l'acte de cession et l'acte de francisation pour le bateau ainsi que la carte grise pour la remorque. Une remorque sans carte grise est extrêmement difficile à refaire immatriculer et impossible à assurer.
- La carte d'identité du bateau : elle certifie que le bateau est bien un Dragon conforme. Elle se matérialise avec le « **Mesurment Form** » qui comporte toutes les mesures du bateau. C'est son pedigree et le vendeur doit le transmettre **impérativement** à l'acheteur (la carte grise de votre bateau : document de 14 pages. Voir modèle en page 4). Si le vendeur n'a plus ce document, il doit le demander au constructeur (s'il existe encore) ou à l'association des propriétaires (qui, cependant, n'est pas tenue de l'archiver) ou à un ancien propriétaire.

Il y a donc danger à acheter un bateau sans ces documents !

Quand la transaction est acquise, le vendeur DOIT prévenir l'Association France Dragon (voir la dernière phrase du Certificat de Jauge délivré annuellement par l'AFD, ne pas confondre avec le Measurement form.).

Maintenant, venez vous régaler avec nous !

Nous vous attendons pour vous aider si vous le jugez nécessaire et nous partagerons nos connaissances le verre de l'amitié à la main !

Jean Bréger



Photo Hong Kong Dragon Association

# Le « Measurement Form »

A ne pas confondre avec le « Certificat de conformité » délivré chaque année par l'AFD (voir page suivante).

## 2013 INTERNATIONAL DRAGON CLASS

### MEASUREMENT FORM

Authority\*: International Sailing Federation, Ariadne House,  
Town Quay, Southampton, SO14 2AQ, United Kingdom  
Tel: + 44 23 80635111 Fax: + 44 23 80635789



#### YACHT DETAILS

Nat. Letter(s):	Sail Number:	ICF Plaque No:
<b><u>MEASUREMENT CERTIFICATE</u></b>		
Name of yacht: .....		
Name of Builder .....		Year of Construction:.....
Yacht Weight: (excluding correctors) per Rule 10-10 ..... kg (As for Swing Test)		
Number and weight of correctors at position: .....		
Number and weight of correctors at position: .....		
Number and weight of correctors at position: .....		
Number of Crew seats..... Weight of Helmsman's seat .....kg		
Hull Material: .....		
This certificate is dated ..... and its validity is confirmed by . ..... for .....		
Signature: .....		Stamp of Authority

#### OWNER'S DECLARATION

To be signed by the first owner: .....

Address (of first owner): .....

.....Club:.....

I undertake to race this International Dragon only so long as I maintain it in conformity with the Class Rules. I also undertake that the weight correctors (if any) will not be altered or removed except when done in conjunction with an official reweighing and that only sails, spars etc., which have been measured and found to be in accordance with the rules, will be used.

Date: .....


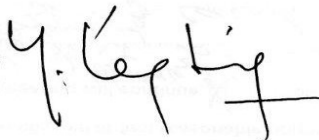
Signature: .....

\* The International Sailing Federation (ISAF) is not a National Authority (NA).

Measurer's Signature .....ISAF Plaque Number.....

## *Certificat de Jauge*

*Délivré par la classe conformément aux règles WS & de la Classe*

N° de voile :		ICF n°	
Nom du bateau :			
Nom du constructeur :		Année de construction :	
Poids du bateau (hors poids correcteurs) Règle 10.10: kg. (swing test)			
Nombre de poids correcteurs et position :			
Nombre de sièges équipiers : t		Poids du siège barreur :	
Matériau de la coque :			
Ce certificat est en date du _____ et sa validité est authentifiée par <b>Yves LEGLISE</b> , Mesureur National de l'Association France Dragon.			
Signature			
			

Nom du propriétaire :

Adresse :

Je m'engage à ne courir avec ce Dragon International qu'aussi longtemps que je le maintiendrai en conformité avec les Règles de Série. Je m'engage également à ce que les poids correcteurs (s'ils existent) ne soient ni modifiés ni enlevés, sauf si cela est fait à l'occasion d'une pesée officielle, et à n'utiliser que les voiles, espars etc. qui ont été jaugés et trouvés conformes aux règles.

Date : \_\_\_\_\_ Signature : \_\_\_\_\_

**Tout changement de propriétaire invalide ce certificat et le nouveau propriétaire doit faire la demande d'un nouveau certificat auprès de la Classe nationale pour pouvoir participer à des épreuves.**

# Des nouvelles de Port Camargue

## DES DRAGON EN CAMARGUE

La flotte du Languedoc, accueillie par la SOCIETE NAUTIQUE DU GRAU DU ROI PORT CAMARGUE qui fut créée dans les années 60 dans le petit village de pêcheurs du GRAU DU ROI, est installée sur le quai de la capitainerie à PORT CAMARGUE, premier port de plaisance d'EUROPE avec plus de 5000 bateaux à l'année.

La baie d'AIGUES MORTES un site de régate privilégié !

Avec plus de 300 jours de soleil par an et des vents omniprésents entre tramontane et mistral, la baie d'AIGUES MORTES est un terrain de jeu formidable pour les régatiers.

Le parking des DRAGON est idéalement situé juste derrière la digue de l'entrée du port permettant ainsi un accès direct et rapide au plan d'eau.

La SNGRPC : Un Club très dynamique !

Avec le soutien de la SOCIETE NAUTIQUE ainsi que celui de la capitainerie de PORT CAMARGUE, des conditions très favorables sont accordées aux DRAGON ; en effet, pour une cotisation à l'année de 1050 euros par bateau, nous bénéficions :



- d'une place de parking bateau ;
- d'une place de parking véhicule ;
- de la potence de mise à l'eau dispo 7jours/7 sous condition de formation ;
- d'un container 40 pieds pour stockage du petit matériel ;
- des toilettes et douches réservées aux plaisanciers à proximité immédiate du parking

Dernière née des flottes de Dragon en France, la flotte du Languedoc a été créée par l'actuel capitaine de flotte Christian Charé. Les propriétaires, les équipiers et les sympathisants se sont regroupés dans l'association Sud Dragon.

L'esprit de convivialité et de partage sont les maîtres mots du groupe.

Notre devise : **Plus vite ! plus vite !! les copains d'abord !!!**

Un programme ambitieux tant sportif que convivial...

- 1- Challenge annuel d'une dizaine de dates réparties de l'automne au printemps
- 2- Des entraînements en soirée « après travail » chaque semaine aux mois de juin et juillet.
- 3- Une belle régate de Club de 4 jours pour le week-end du 14 juillet.
- 4- De nombreuses sessions de transmission de connaissances entre les équipages.
- 5- Une épreuve phare de niveau international le GRAND PRIX SUD DRAGON EN CAMARGUE proposé chaque année à la mi-octobre qui sera en 2022 classée Grade 1 IDA.

Propriétaire, équipier, sympathisant, vous avez envie de nous rejoindre ! N'hésitez pas à contacter le capitaine de flotte Christian Charé : [christian.charee@gmail.com](mailto:christian.charee@gmail.com)



# Un bateau et un équipage à la Une

Effectivement cela fait aujourd'hui deux ans que le dragon NENETTE est le digne détenteur du titre de Champion de FRANCE DRAGON.

L'équipage était constitué de :

- Gauthier GUILLOU est membre de SEA TO SEE, club de DOUARNENEZ.

Gauthier navigue en DRAGON depuis toujours, il a fait ses classes en Optimist et en Laser (plusieurs sélections au Championnat du Monde).

Gauthier est aujourd'hui chez Mer Concept responsable Performance dans le Team APIVIA Course au large, et travaille aussi sur la Performance du nouveau trimaran de François GABART : « SVR LAZAR-TIGUE ».

- Gwen CHAPALAIN est également membre de SEA TO SEE, et fait partie de l'élite de la voile Française. Après avoir brillé en Mini 6.50, Gwen a navigué en Figaro plusieurs saisons et a terminé sur "Petit Navire" bateau révolutionnaire pour son époque, premier 60 pieds à quille pivotante et mât basculant ; le concept a depuis fait son chemin... L'équipage était alors composé de Loïc Blanken, Gwen Chapalain, Jean Le Cam et Dominic Vittet ... Ils en ont fait rêver plus d'un ! Depuis Gwen navigue en DRAGON et fait partie des meilleurs tacticiens mondiaux.

Créateur du GRAND PRIX PETIT NAVIRE avec Louis URVOIS, ils ont navigué ensemble pendant des années et ont pratiquement tout gagné.

Le GRAND PRIX PETIT NAVIRE est devenu depuis le GRAND PRIX GUYADER qui est et restera nous l'espérons le rendez-vous incontournable et incontestable des DRAGONS.

Au décès de Louis, Gwen a continué à naviguer sur Ar Youleg avec cette fois à la barre Christian GUYADER, excellent navigateur et célèbre chef de l'entreprise GUYADER GASTRONOMIE, notre sponsor. Après avoir fait la route du Rhum avec le TS45, Christian laisse aujourd'hui la barre de son nouveau TS55 à Gwen pour la prochaine route du Rhum.

- Joseph Guillou est membre de la SRD club de DOUARNENEZ.

Joseph navigue depuis toujours en DRAGON, il a navigué toute sa vie en tant que Capitaine de Marine Marchande et a entamé une nouvelle carrière en tant qu'Expert Maritime : spécialiste de tous navires marchands et pêche et bien sûr plaisance, sans bien évidemment oublier les Dragon qu'il connaît mieux que personne.

Joseph est de plus le cuisinier de l'équipage et n'a pas d'équivalent dans la préparation du homard.

Le Dragon NENETTE sera présent à Cannes afin d'y défendre son trophée, l'équipage n'est pas encore arrêté mais sera un savant mélange DOUARNENISTE / CANNOIS

Gauthier Guillou



# QUOI DE NEUF DANS LES REGLES ?

**En rouge, nouveau texte. En noir barré, texte supprimé. En bleu, mes explications inspirées de la traduction d'un texte de Dick Rose, président du Racing Rules Committee, avec quelques ajouts de ma part.**

Yves Léglise

## SPORTIVITE ET LES REGLES

Les concurrents du sport de la voile sont soumis à un ensemble de *règles* qu'ils sont tenus de suivre et de faire appliquer. Un principe fondamental de sportivité est que ~~les concurrents qui enfreignent une règle effectueront~~ **quand un bateau enfreint une règle et n'est pas exonéré, il effectuera** rapidement une pénalité **ou une action appropriée**, qui peut être d'abandonner.

**[CLA]** Le contexte de la seconde phrase de ce principe est que, quand un bateau enfreint une règle en course, il doit effectuer la pénalité appropriée sauf s'il est exonéré. Seul un bateau peut être exonéré selon les règles 21 et 64.1, pas les concurrents.

## CHAPITRE 1 – REGLES FONDAMENTALES

**[NEW]** Renuméroter les règles permet de regrouper les règles semblables et dans un ordre logique.

### Aider ceux qui sont en danger

Un bateau, ~~ou~~ un concurrent **ou un accompagnateur** doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger.

**[NEW]** Il n'existe actuellement aucune obligation pour un accompagnateur d'aider ceux qui sont en danger. Sur certaines épreuves, on rectifie ce manquement dans les instructions de course. Cette rédaction clarifie le fait qu'il existe toujours une obligation pour les accompagnateurs.

## 2 NAVIGATION LOYALE

Un bateau et son propriétaire doivent concourir dans le respect des principes de sportivité et de fair-play. Un bateau peut être pénalisé selon cette règle seulement s'il est clairement établi que ces principes ont été bafoués. La pénalité doit être ~~soit une disqualification soit~~ une disqualification qui ne peut être retirée.

**[NEW]**

Pour éviter des décisions parfois incohérentes et souvent disparates, priorité est donnée à la cohérence en supprimant l'option DSQ.

4.1 (a) En participant ou en ayant l'intention de participer à une ~~course~~ **épreuve** dirigée selon ~~ces les~~ **règles**, chaque concurrent et propriétaire de bateau accepte d'être régi par ~~ces les~~ **règles**.

(b) Un **accompagnateur** en fournissant un soutien, ou un parent ou tuteur légal en autorisant l'enfant à s'inscrire à une ~~course~~ **épreuve**, accepte d'être régi par les **règles**.

**[NEW]** Le mot "course" est remplacé par "épreuve" car les règles s'appliquent aux épreuves, et pas seulement aux courses.

**[COH]** Pour être cohérent avec de nombreuses occurrences rencontrées dans les règles.

## 5 REGLES REGISSANT LES AUTORITES ORGANISATRICES ET LES OFFICIELS

L'autorité organisatrice, le comité de course, le comité technique, le jury et les autres officiels de la course doivent être régis par les **règles** dans la conduite et les jugements de l'épreuve.

## 6 REGLEMENTATIONS WORLD SAILING

6.1 Chaque concurrent, propriétaire de bateau et **accompagnateur** doit se conformer aux Règlements de World Sailing précisées par World Sailing comme ayant rang de **règle**. Ces règlements au 30 juin 2020, sont les codes World Sailing suivants :

Code de publicité

Code antidopage

Code des paris et anti-corruption

Code disciplinaire

Code d'admissibilité

Code de catégorisation des concurrents.

6.2 La règle 63.1 ne s'applique pas sauf si les **réclamations** sont autorisées dans la Règlementation supposée enfreinte.

**[CLA]** Il existait un conflit direct entre l'utilisation du terme « classification » par World Sailing et la terminologie du CIP (Comité International Paralympique). En tant que fédération internationale, World Sailing ne peut pas modifier la formulation utilisée par le CIP.

Le terme « classification » est utilisé par le CIP pour tous les sports paralympiques/handicapés, pour désigner le processus d'évaluation des athlètes handicapés par les classificateurs nationaux ou internationaux.

Le terme « classification » est utilisé par World Sailing dans le Code de Classification pour attribuer un statut de groupe (amateurs ou professionnels) aux concurrents selon les termes de ce Code.

Le terme « classification » du CIP est antérieur à celui utilisé par WS.

Il était nécessaire de mettre à jour le libellé actuel de la réglementation 22 Annexe 4.

Le terme « classification » est remplacé par le terme « catégorisation », et le terme « groupe » est remplacé par le terme « catégorie » tout au long des règles pour éviter tout conflit entre la terminologie de WS et celle du CIP.

## CHAPITRE 2 – QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Les règles du chapitre 2 s'appliquent entre des bateaux qui naviguent dans ou près de la zone de course, et ont l'intention de **courir**, sont **en course**, ou ont été **en course**. Cependant, un bateau qui n'est pas **en course** ne doit pas être pénalisé s'il enfreint une de ces règles, à l'exception de la règle 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou de la règle 23.1.

Quand un bateau qui navigue selon ces règles rencontre un navire qui n'y est pas soumis, il doit respecter le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ou les règles gouvernementales de priorité. Si les instructions de course l'avis de course le prescrivent **prescrit**, les règles du chapitre 2 sont remplacées par les règles de priorité du RIPAM ou par les règles gouvernementales de priorité.

### [CLA]

1. Actuellement, une autorité organisatrice peut stipuler dans l'avis de course que l'épreuve sera régie par les RCV. Quand le concurrent s'inscrit et qu'il reçoit les IC, il s'aperçoit que le RIPAM remplace les règles du Chapitre 2 entre le coucher et le lever du soleil. Il peut ne pas avoir le temps de prendre les dispositions nécessaires pour s'adapter au RIPAM et aux règles applicables.

2. Il faut informer les concurrents de l'utilisation du RIPAM ou des règles gouvernementales de priorité avant qu'ils décident de participer à l'épreuve ou non. Il faut donc que l'avis de course stipule l'application du RIPAM.

## 14 ÉVITER LE CONTACT

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible. Cependant, un bateau prioritaire ou un bateau ayant droit **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*, et

~~doit être exonéré s'il enfreint cette règle et que le contact ne cause pas de dommage ou de blessure.~~

### [NEW]

1. Les règles actuelles 14(b) et 21 n'appartiennent pas au chapitre 2. Ce ne sont pas des règles qui régissent la façon dont un bateau navigue quand il rencontre un autre bateau.

2. Les règles actuelles 14(b), 21 et 64.1(a) sont déplacées dans la nouvelle règle 43 : quand un bateau décide qu'il a enfreint une règle du chapitre 2 ou la règle 31, il doit décider s'il est exonéré, si non, quelle pénalité s'appliquera.

La nouvelle règle 43 énonce les trois conditions selon lesquelles il peut être exonéré. S'il n'est pas exonéré, la règle 44 précise quelles pénalités sont à sa disposition sur l'eau. Pour ces raisons, il est logique de mettre ces règles les unes à côté des autres.

## 16 MODIFIER SA ROUTE

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

### [NEW]

1. Il a été prouvé que la règle 16.2 actuelle ne fonctionne pas pour la course par équipe, en particulier quand, sur un bord de près, le bateau tribord navigue au-dessous de 90° du vent réel. Les mêmes problèmes existent en course en flotte.

2. Une nouvelle règle 16.2 test a été développée et largement utilisée au printemps et à l'été 2018, en particulier avec des quillards en course par équipe, tant en Europe qu'aux Etats Unis. Suite aux rapports reçus sur ces essais, la règle test a été modifiée et testée plus profondément en 2019.

pour tenter de répondre à cette question, la règle 18.2(d) a été modifiée en ajoutant la phrase « quand la place à la marque lui a été donnée ». À la suite de ce changement de 2017, les règles 18.2(b) et (c) cessent de s'appliquer « quand le bateau ayant droit à la *place à la marque* l'a obtenue ».

Malheureusement, la règle 18.2(d), combinée à la définition actuelle *Place à la marque* induit une conséquence involontaire qui introduit un changement de jeu indésirable.

Nous en avons assez vu pour aujourd'hui. La fameuse règle 18 est pour le prochain épisode.

