



LIVRE DES DECISIONS

COURSE PAR EQUIPES

2013 - 2016

International Sailing Federation

Sailing.org

Novembre 2012

En tant qu'autorité supérieure du sport, la Fédération Internationale de Voile (ISAF) promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

Contacts secrétariat ISAF :

Ariadne House
Town Quay
Southampton
Hampshire S014 2AQ
UK

Tél +44 (0) 2380 635111
Fax +44 (0) 2380 635789
Email : secretariat@isaf.com

sailing.org / isaf.com

Première édition : Juillet 2001
Deuxième édition : Février 20092
Troisième édition : Décembre 2004 + mises à jour
Cinquième édition : Novembre 2012

Publié par ISAF (UK) Ltd, Southampton, UK
© International Sailing Federation Ltd.
Tous droits réservés.

Avant-propos

La Course par équipes continue à se développer comme une partie importante de notre sport. Pratiquée en dériveur ou quillard, elle attire les coureurs de tous âges et expériences, depuis la voile scolaire et les jeunes coureurs sur des épreuves locales jusqu'à des champions du monde ou olympiques. Son point d'orgue est le Championnat du Monde ISAF de Course par Equipes tous les deux ans.

Le Livre des Décisions a été élaboré et peaufiné avec la participation de coureurs aussi bien que d'umpires pour répondre aux besoins d'une cohérence maximale dans les réponses aux réclamations sur l'eau. Le but de ce Livre des Décisions est d'aider à lever le doute parmi les coureurs et les umpires sur les situations qui y sont exposées.

La dernière édition met à jour des décisions selon les Règles de Course à la Voile 2013 – 2016, introduit de nouvelles décisions et précise le texte existant.

Il est important de souligner que ce Livre des Décisions, comme les éditions précédentes, ne fait autorité que pour la Course par équipes.

Le Comité des Règles de Course de l'ISAF souhaite que les coureurs et les umpires continuent à lui fournir de la matière pour permettre le développement de ce Livre des Décisions.

Les commentaires et suggestions des lecteurs doivent peuvent être adressés à la Commission Centrale d'Arbitrage de la FFVoile.

David Tillett,
Président du Comité des Règles de Course,
Novembre 2012

Préface

Voici la cinquième édition du Livre de Décisions pour la Course par équipes. Elle reflète les modifications des Règles de Course à la Voile 2013-2016 et en particulier les règles de l'annexe D. Remerciements spéciaux aux membres du groupe de travail des règles de Match et Team Racing : Richard Thompson, Rob Overton, John Standley, Bruce Hebbert, et Marina Psychogiou pour leur aide dans la mise à jour de ce livre.

Même si la plupart des modifications ne sont que des changements de références, il existe certaines modifications notables du jeu et nous conseillons aux coureurs et umpires d'étudier attentivement ce nouveau livre en détail !

Voici une liste non exhaustive des modifications :

- les décisions B8 et E11 sont supprimées. Lorsqu'une décision est supprimée, la numérotation des décisions restantes ne change pas. Cependant, une nouvelle décision peut être insérée dans une édition ultérieure en utilisant le numéro d'une décision supprimée.
- l'ancienne décision D9 a été déplacée à la section E, la Marque au vent, et s'appelle maintenant E14.
- les nouvelles décisions de cette édition sont : E10, E12, E13, J8 et M9. Elles ont transité par le système de réponse rapide et ont ensuite été approuvées par le Comité des règles de course de l'ISAF.
- les décisions E7, E10, L4 et M7 ont été complètement ou partiellement modifiées
- de plus, des changements moins notables existent dans de nombreuses décisions et dans de nombreuses références aux règles, qui n'affectent pas le contenu des décisions.

Le but de ce livre de décisions est de définir pour les umpires et les concurrents les décisions relatives aux incidents lors d'une course par équipes.

Les décisions sont réparties en sections suivant l'ordre de déroulement du parcours, en citant les situations typiques dans l'ordre où elles peuvent vraisemblablement se produire et en expliquant les règles applicables. Il en résulte que certaines décisions sont plus simples que d'autres et que certaines contiennent des répétitions d'explications précédentes. Le fait que les décisions soient regroupées dans une même section ne signifie pas qu'elles ne s'appliquent pas à d'autres moments. De nombreuses décisions (par exemple celles de la section pré-départ) s'appliquent à tout moment.

Les schémas sont de simples instantanés en deux dimensions de chaque situation. Ils ne peuvent montrer la force du vent, les vagues, la houle, la vitesse des bateaux et toutes ces choses qui contribuent à la réalité du scénario. Ils ne doivent donc pas être utilisés trop au pied de la lettre mais constituent plutôt un moyen de reconnaître rapidement et clairement la décision à laquelle ils font référence.

Les décisions de ce livre ne peuvent couvrir l'intégralité des incidents possibles. Avec le développement de nouvelles tactiques, de nouvelles décisions seront nécessaires. Si la lecture de ce livre de décisions ou un incident sur l'eau vous amène à commenter ou à proposer une décision supplémentaire, merci d'envoyer un email à la Fédération Française de voile (cca@ffvoile.fr). Si vous êtes incertain au sujet d'un incident, il mériterait peut-être d'être rédigé et proposé pour faire l'objet d'une nouvelle décision.

La publication du livre des Décisions est régie par la régulation ISAF 28. Ce qui signifie que ce document n'a autorité que pour la course par équipes. Cela signifie aussi que les modifications ne peuvent être faites que par la même procédure de soumissions de modifications des règles.

Les réglementations de l'ISAF prévoient un système de réponse rapide aux décisions de course par équipes. Les décisions proposées selon ce système doivent être rédigées sous une forme similaire aux décisions existantes et envoyées à l'ISAF à Southampton. Une décision approuvée en tant que Réponse Rapide à une décision sera communiquée immédiatement à tous les umpires internationaux et aux fédérations. De plus, elle sera mise sur le site web de l'ISAF, <http://www.sailing.org>.

Le groupe de travail des règles de Match Racing et de course par équipes fera des recommandations au comité des règles de course sur les décisions soumises et sur les décisions « réponse rapide » approuvées, lors de chaque assemblée générale en novembre.

J'accueille favorablement tout commentaire visant à l'amélioration de ce livre de décision.

Marianne Middelthon,
Présidente du groupe de travail des règles de Match Racing et Course par équipes
Novembre 2012

Traduction : Yves Léglise, Corinne Aulnette

Note : le tableau n° de règles/Call en fin de ce livret comporte des liens sur chaque call (ctrl/clique) renvoyant directement sur le cas choisi.

TABLE DES MATIERES

Section	Sujet	
Introduction	Principes généraux	p
A	Définitions et principes fondamentaux	
B	Avant le départ	
C	Le départ	
D	Bord de près	
E	Marque au vent	
F	Bord de large	
G	Le vent arrière	
H	La marque d'empannage	
J	La marque sous le vent	
K	L'arrivée	
L	Autres règles	
M	Les méthodes d'umpiring	
Index des règles		

Commentaires

1. A l'exception de certaines décisions de la section M, les décisions présupposent que tous les pavillons, appels et signaux (soit des concurrents, soit des umpires) ont été effectués selon les règles.
2. Certaines décisions mettent en exergue des principes importants des règles. Pour un référencement plus simple, ces explications sont imprimées en italique à la fin de la décision.
3. Les nuances des bateaux différencient les équipes. Les bateaux A, B et C sont gris et forment une équipe, X, Y et Z sont blancs et forment l'autre équipe. Quand seulement deux bateaux sont impliqués, on les appellera normalement Y et B.
4. Quand les bateaux sont déjà engagés en position 1 d'une décision, la phrase «Y n'a pas de restriction à sa route normale» signifie que Y n'est pas soumis à la règle 17 et peut naviguer au-dessus de sa route normale. L'autre possibilité est «Y est soumis à la règle 17».
5. Sauf indication autre, le vent souffle depuis le haut du schéma.
6. Les décisions font référence aux «umpires» prenant des décisions. Bien qu'il soit normal d'avoir deux umpires par bateau, il n'existe pas d'obligation et les décisions s'appliquent à l'identique lorsqu'il n'y a qu'un seul umpire.

PRINCIPES GENERAUX DES DECISIONS D'UMPIRES

Quatre principes généraux s'appliquent aux décisions des umpires :

1. « Moment d'ultime conviction »

Les umpires sont fréquemment amenés à juger (sans être parfaitement positionnés) le moment précis où l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau change – par exemple, dépasser la position bout au vent ou établir un engagement.

Dans ces cas-là, les umpires supposeront que cet état ou cette relation n'a pas changé tant qu'ils ne seront pas convaincus du contraire.

2. Désaccord entre umpires

Parfois, les umpires ne sont pas d'accord sur ce que doit être la décision. En ce cas, même s'il y a eu contact, les umpires signaleront « pas de pénalité » plutôt que de pénaliser un bateau ou l'autre.

3. Règle 14 : éviter le contact

Tout incident concernant un contact impliquera également la règle 14. Cependant, quand les umpires décident qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart ou de donner de la place doit être pénalisé pour une infraction à une autre règle du chapitre 2, une infraction à la règle 14 ne donnera pas lieu à une pénalité supplémentaire sauf en cas de dommage. A l'exception de ce cas, la règle 14 est sans conséquence sur la décision immédiate des umpires et n'est donc pas traitée séparément dans chaque décision de ce livre.

4. Définition : Place et signification de « en bon marin »

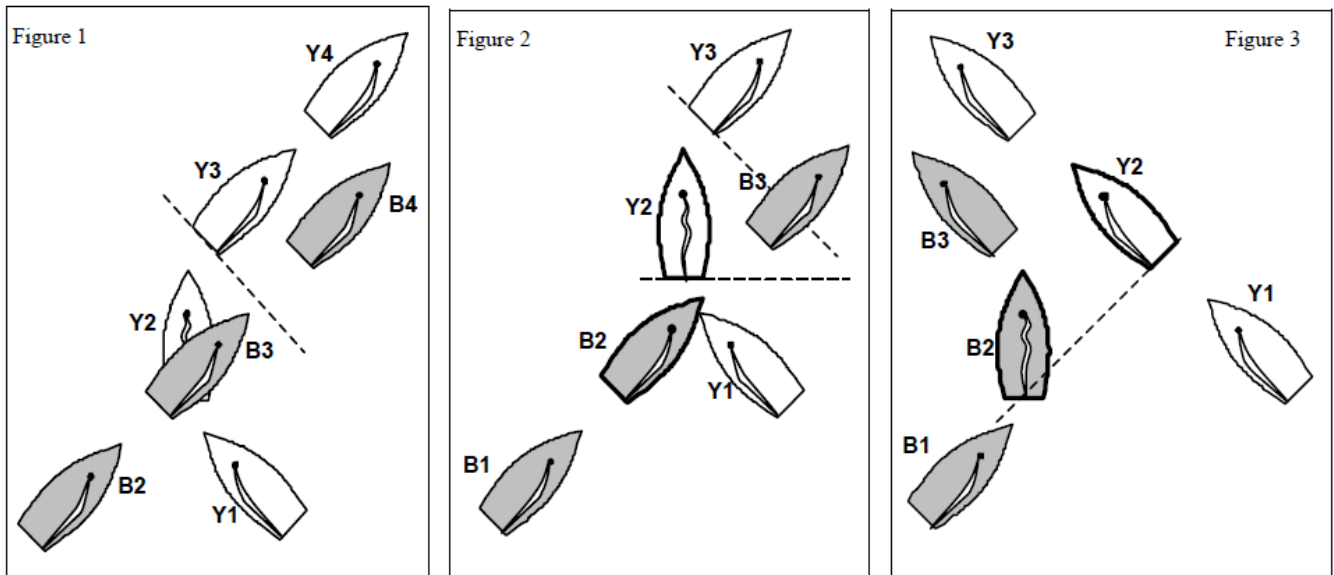
Le cas ISAF 21 établit que des manœuvres « extraordinaires » et « anormales » ne sont pas des manœuvres en bon marin. Certaines actions anormales et qui ne sont donc pas des manœuvres en bon marin dans une flotte nombreuse seront considérées comme normales et donc en bon marin dans une course par équipes. Cependant, toute manœuvre qui crée un risque de dommage pour un bateau ou un équipage n'est pas une manœuvre en bon marin. Les umpires jugeront chaque incident en se basant sur les actions du bateau en relation avec les conditions de vent et de mer rencontrées à ce moment-là.

TR CALL A1

Règle 13 **Pendant le virement de bord**
Règle 17 **Sur le même bord, route normale**

Question

Sur un bord de près, un engagement est établi pendant qu'un bateau vire de bord, ou peu de temps après. A quelle condition B, bateau sous le vent, est-il autorisé à naviguer au-dessus de sa route normale ?



Réponse

- Schéma 1 :** Engagement établi depuis la position en route libre derrière – B n'acquiert pas de droit de lof. Y termine son virement de bord à la position 3, quand il est en route libre devant B. Peu de temps après, B établit un engagement depuis la position en route libre derrière et enfreindra la règle 17 s'il navigue au-dessus de sa route normale pendant cet engagement et pendant que les bateaux restent à moins de deux longueurs de coque l'un de l'autre, sauf si, ce faisant, il passe rapidement derrière Y.
- Schéma 2 :** Engagement établi depuis la position en route libre derrière – B acquiert le droit de lof. Au moment où Y passe la position bout au vent en position 2, les bateaux sont sur le même bord, mais non engagés. L'engagement est établi avant que Y n'atteigne une route au plus près – c'est-à-dire pendant que Y est soumis à la règle 13. Donc la règle 17 ne s'applique pas et B peut naviguer au-dessus de sa route normale.
- Schéma 3 :** Engagement établi « instantanément ». En position 2, quand B passe par la position bout au vent, les deux bateaux sont sur le même bord et engagés. Puisqu'aucun n'a établi cet engagement depuis la position en route libre derrière, l'engagement est dit « instantané ». La règle 17 ne s'applique pas et B peut naviguer au-dessus de sa route normale.

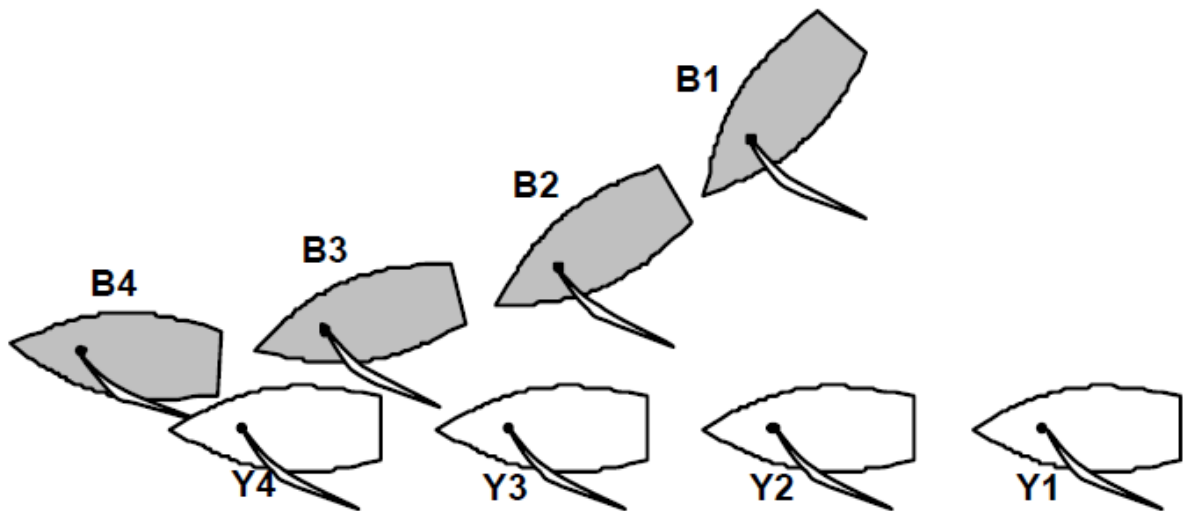
Un bateau vire de bord au moment où il passe bout au vent. Cependant, il est le bateau tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 13, depuis le moment où il passe bout au vent jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. Si un autre bateau devient engagé sous son vent depuis la position en route libre derrière pendant cette période, la règle 17 ne s'applique pas et le bateau sous le vent peut naviguer au-dessus de sa route normale – il a par exemple « droit de lof ».

TR CALL A2

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Définitions **Se maintenir à l'écart**

Question

B se rapproche de Y depuis une position au vent. A quel moment B cesse-t-il de se maintenir à l'écart de Y ?



Réponse

B se maintient à l'écart de Y tant que Y, bateau prioritaire, peut suivre sa route sans avoir à agir pour l'éviter et, puisqu'ils sont engagés, tant qu'il peut modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact avec l'autre bateau.

En positions 1 & 2 :	B se maintient à l'écart.
En position 3 :	si Y lofe, il y aura contact, mais pas immédiatement, donc B se maintient encore à l'écart.
En position 4 :	Y ne peut pas modifier sa route en lofant sans créer de contact immédiat avec B. B ne se maintient plus à l'écart et serait pénalisé selon la règle 11 si Y réclamait, qu'il y ait contact ou pas entre les bateaux.

A tout moment, la route d'un bateau (au sens utilisé dans le chapitre 2 et dans les Définitions) correspond à la direction vers laquelle pointe son étrave. Cela ne signifie pas sa route normale ni la route qu'il pourrait suivre prochainement.

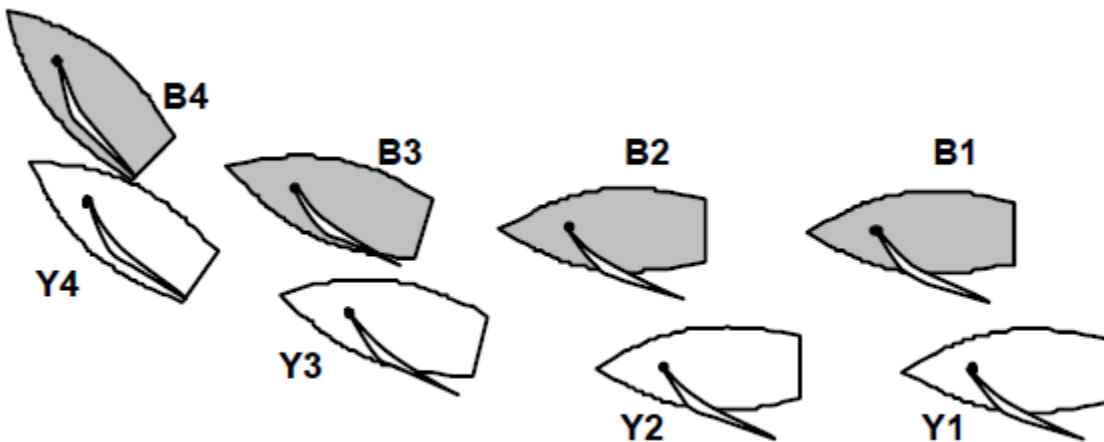
Un contact n'est pas nécessaire pour qu'un bateau manque à se maintenir à l'écart.

TR CALL A3

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Définitions	Se maintenir à l'écart

Question

Y et B sont engagés, naviguent sur des routes parallèles, séparés d'environ $\frac{1}{2}$ largeur de coque. Y n'a pas de restriction de route normale. Juste avant la position 3, Y lofe lentement et B répond rapidement. Y continue de lofer et B n'a plus aucun moyen d'éviter Y. B tente de se maintenir à l'écart en lofant et un contact se produit. Y réclame. Quelle devrait être la décision?



Réponse

Positions 1 et 2 : B se maintient à l'écart puisqu'il est suffisamment éloigné de Y pour que celui-ci puisse modifier sa route dans les deux directions sans créer de contact immédiat.

Position 3 : Après la première modification de route de Y, B a encore la place de se maintenir à l'écart. B doit, rapidement et en bon marin, faire tout son possible pour établir une distance suffisante entre Y et lui, afin de se maintenir à l'écart. Si B agit ainsi, il est protégé par la règle 16.1.

Entre 3 et 4 : Y continue de modifier sa route, et B n'est plus capable de se maintenir à l'écart. Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

Si Y continue de lofer alors que B continue de répondre rapidement et en bon marin à chaque lof, Y devra finalement arrêter de lofer lorsque les deux bateaux seront si proches que tout lof supplémentaire de Y ferait que B serait incapable de se maintenir à l'écart. Si Y cesse de lofer à ce moment-là et que B continue de répondre en se maintenant à l'écart, aucun bateau n'enfreint de règle.

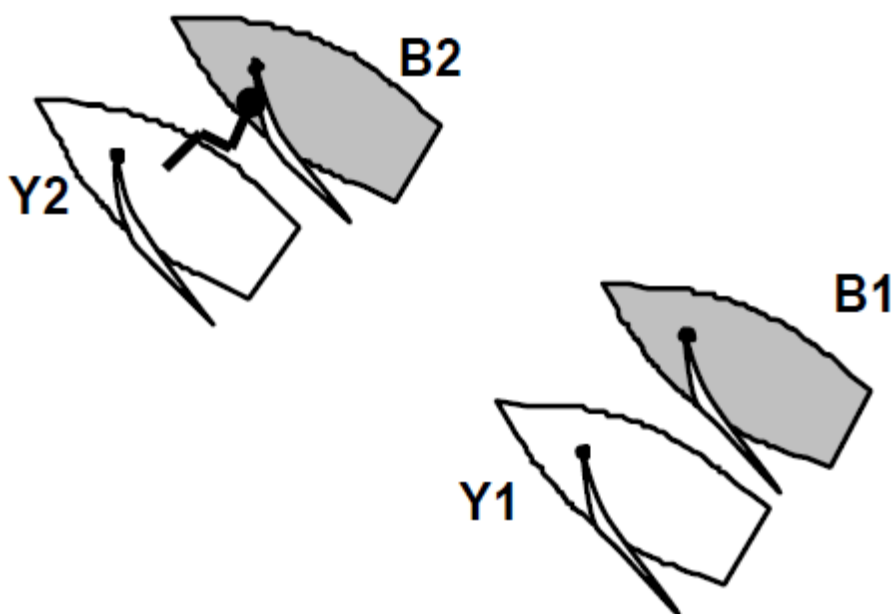
Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit rapidement saisir toute opportunité de le faire quand un bateau prioritaire modifie sa route, mais il n'a normalement pas à anticiper une modification de route d'un bateau prioritaire.

TR CALL A4

Règle 2	Navigation loyale
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Définitions	Se maintenir à l'écart

Question

Y et B sont de petits dériveurs et naviguent au près, proches l'un de l'autre. Au passage d'une risée, l'équipier de Y se met au rappel et son corps touche le plat-bord sous le vent de B. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser B selon la règle 11. Le bateau Y ne modifie pas sa route. Les actions de Y sont cohérentes avec une navigation en bon marin dans les conditions existantes et B manque à respecter ses obligations de bateau non prioritaire.

Si les actions de Y ne sont pas cohérentes avec une navigation en bon marin dans les conditions existantes et visent uniquement à provoquer un contact, il enfreint la règle 2, navigation loyale.

(Voir également les cas ISAF 73 et 74.)

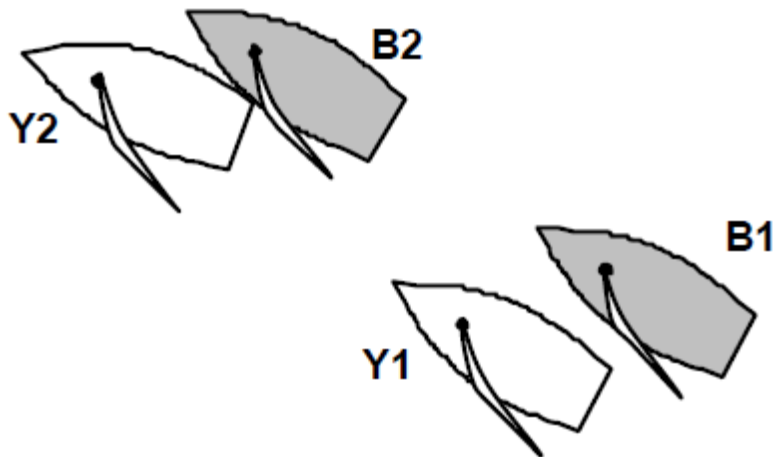
Un bateau modifie sa route lorsqu'il modifie son cap compas. Se mettre au rappel, ralentir ou faire giter le bateau ne sont pas des modifications de route.

TR CALL A5

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Définitions	Se maintenir à l'écart

Question

B et Y naviguent sur des routes parallèles très proches l'un de l'autre. Y abat et sa poupe touche B. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Les umpires considèreront la distance entre les bateaux leur permettant de naviguer dans les conditions existantes et permettant au bateau sous le vent de lofer et abatter sans immédiatement entrer en contact avec le bateau au vent ainsi que les raisons qui ont amené ces deux bateaux à naviguer si proches.

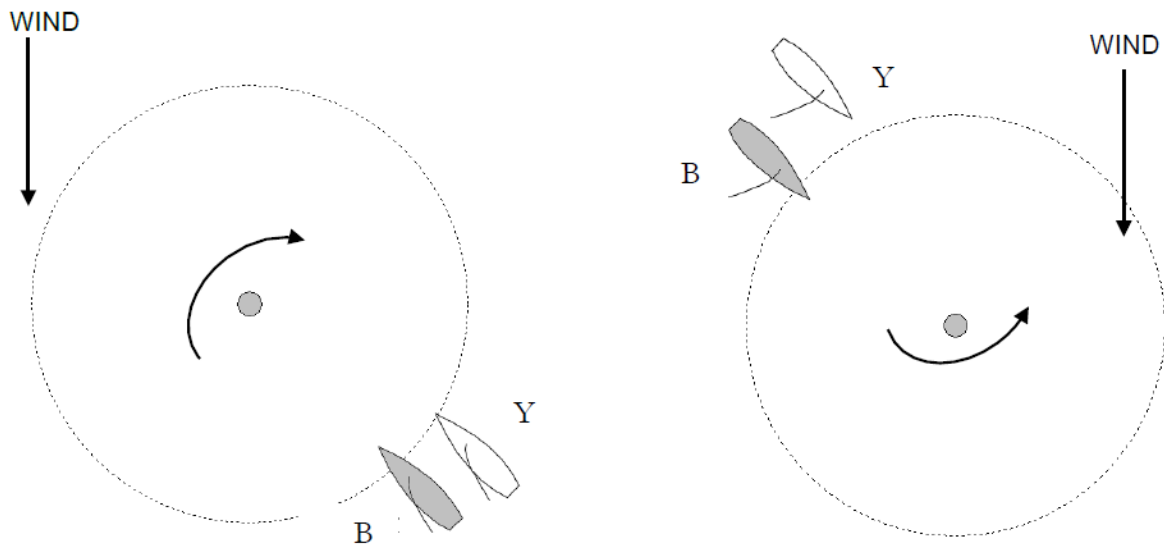
- Cas 1 : Quand B a eu la possibilité de se maintenir à l'écart mais a alors navigué si près de Y que tout lof ou abattée de Y aurait immédiatement provoqué un contact, B manque à se maintenir à l'écart et enfreint la règle 11. Pénaliser B.
- Cas 2 : Si B ne se maintient pas à l'écart mais que les bateaux sont devenus si proches en conséquence de la précédente modification de route de Y, à laquelle B a répondu rapidement, et si B n'a depuis lors pas eu la possibilité d'augmenter la distance entre les bateaux, alors Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.
- Cas 3 : Si B se maintient à l'écart et que Y abat brutalement, alors Y ne laisse pas à B la place de se maintenir à l'écart et enfreint en conséquence la règle 16.1. Pénaliser Y.

TR CALL A6

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 21	Exonération
Définitions	Zone

Question 1

Y et B s'approchent d'une marque à laisser comme indiqué par les flèches. La règle 17 ne s'applique pas à B. Jusqu'à quel moment B peut-il lofer ?



Réponse 1

La règle 18 commence à s'appliquer quand une partie quelconque de la coque d'un des deux bateaux est dans la zone. A partir de ce moment, si B lofe puis doit ensuite abattre pour laisser la place à la marque à Y, alors B enfreint la règle 18.2. B n'enfreint pas la règle 18.2 s'il est capable de lofer tout en laissant la place à la marque. Y est tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 11. Cependant, il sera exonéré selon la règle 21 s'il enfreint la règle 11 en raison du manquement de B à lui laisser la place à la marque.

Question 2

Si B doit abattre pour donner la place à la marque, quand est-il tenu de le faire ?

Réponse 2

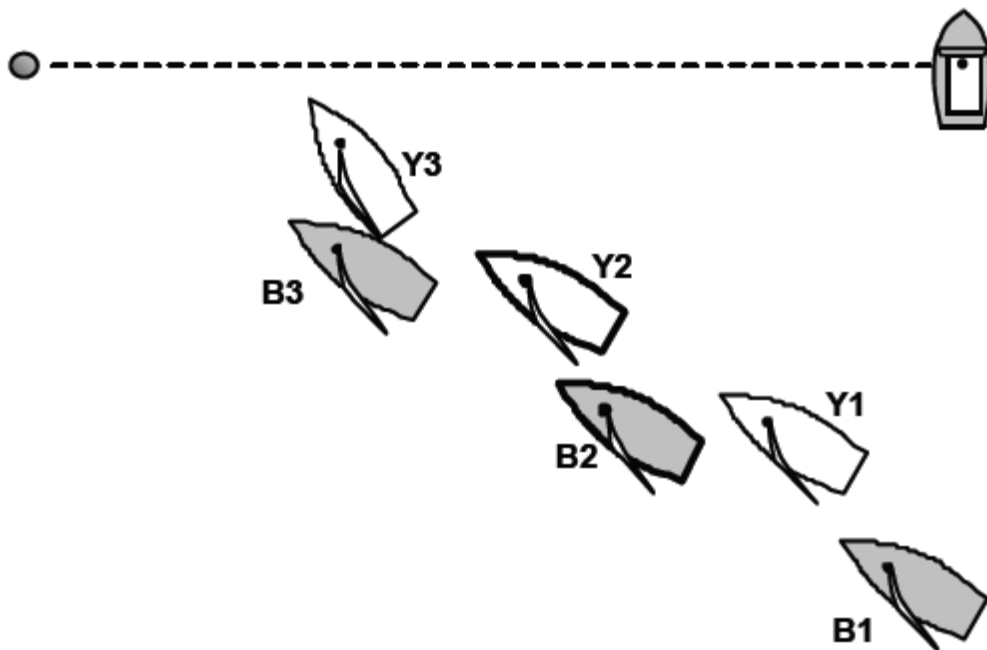
B est tenu d'abattre rapidement quand le premier des bateaux entre dans la zone.

TR CALL B1

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 15 **Acquérir une priorité**

Question

Avant le départ, Y avance lentement et B établit un engagement depuis la position en route libre derrière. Au moment où l'engagement est établi, Y peut se maintenir à l'écart en poursuivant sa route et en accélérant. Au lieu de cela, Y tarde à répondre puis lofe et sa poupe touche B. Il y a une réclamation. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y. Quand B établit son engagement, il doit au début laisser à Y la place de se maintenir à l'écart. B remplit ses obligations selon la règle 15, puisque, quand l'engagement est établi, Y peut se maintenir à l'écart en poursuivant sa route et en accélérant, ou en lofant. Cependant, quand Y tarde à répondre puis choisit de lofer et qu'un contact se produit, il manque à se maintenir à l'écart. Y enfreint la règle 11.

Quand un bateau non prioritaire réagit correctement et en temps voulu mais est incapable de se maintenir à l'écart, le bateau prioritaire manque à lui laisser de la place et sera pénalisé pour infraction à la règle 15.

Quand un bateau non prioritaire réagit lentement ou de façon inadéquate, puis manque ensuite à se maintenir à l'écart, celui-ci sera pénalisé pour avoir manqué à se maintenir à l'écart.

Quand un bateau acquiert une priorité, l'autre bateau doit rapidement agir pour tenter de se maintenir à l'écart. En fonction des circonstances, cette action peut comprendre une accélération ou un virement de bord.

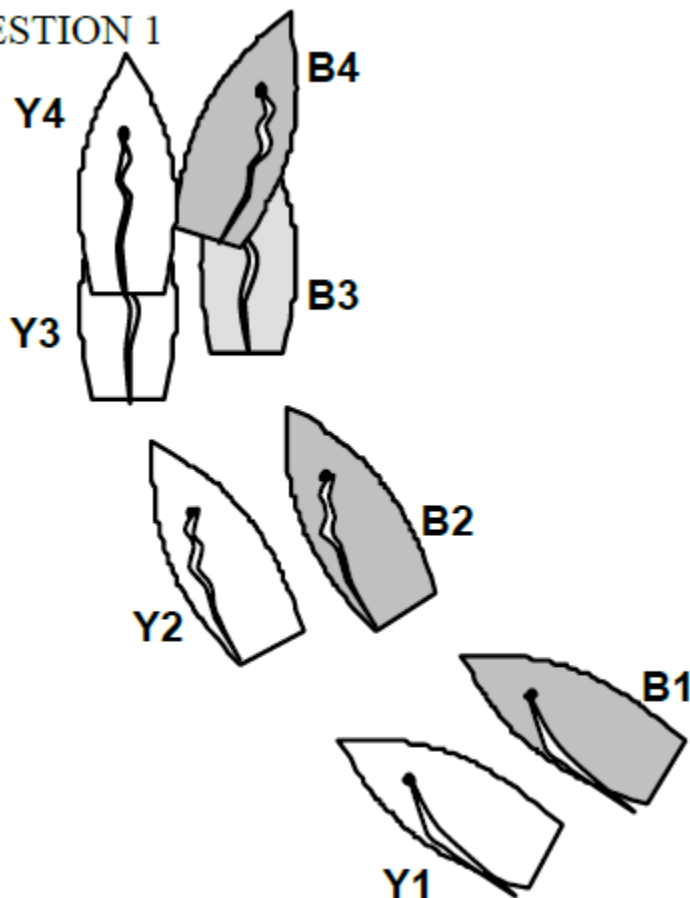
TR CALL B2

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 16.1	Modifier sa route
Définitions	Se maintenir à l'écart

Question 1

Les bateaux B et Y sont engagés et B, bateau au vent, se maintient à l'écart. Y lofe jusqu'au bout au vent, B lofe en réponse et tous deux se retrouvent face au vent, côte à côte. B continue de modifier sa route et dépasse la position bout au vent. En conséquence, B entre en contact avec Y. Il y a une réclamation. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 1



Réponse 1

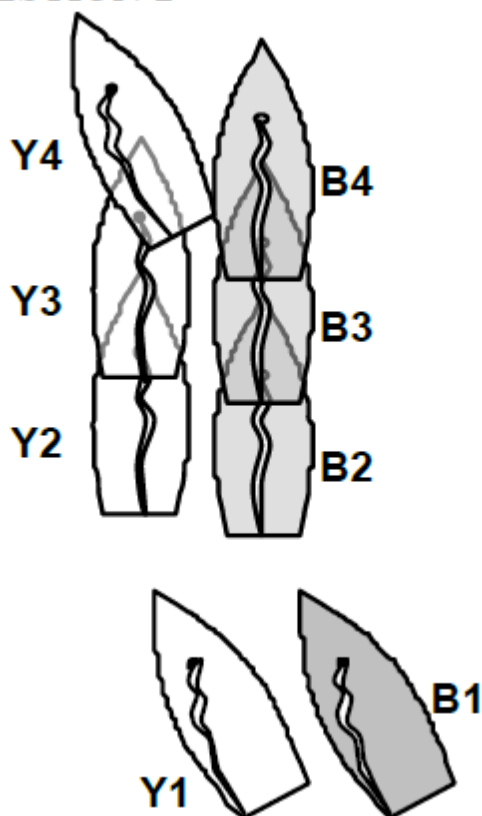
Si, quand Y commence son lof, B répond rapidement et continue à faire tout son possible pour se maintenir à l'écart tout au long de l'incident, mais qu'un contact a lieu malgré tout, alors Y ne donne pas à B la place de se maintenir à l'écart et Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

Si B avait pu se maintenir à l'écart mais soit a répondu trop lentement soit de façon insuffisante ou a trop pivoté, alors B enfreint la règle 11 ou 13. Pénaliser B.

Question 2

Dans des circonstances similaires, Y lofe sans enfreindre la règle 16 et B répond. Lorsqu'il est bout au vent, B maintient sa position alors qu'il aurait pu virer de bord pour s'écarter. Un peu plus tard, Y abat et leurs poupes se touchent. Il y a une réclamation. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 2



Réponse 2

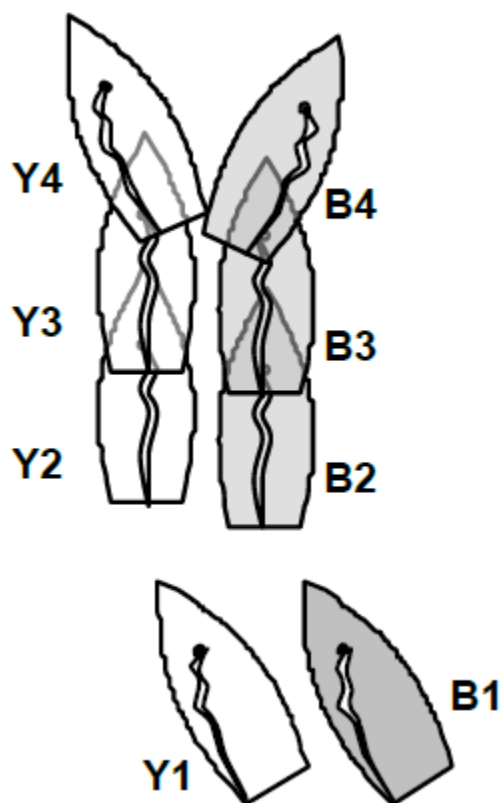
Si la modification de route de Y entraîne immédiatement un contact avec B, alors B ne se maintenait pas à l'écart et a enfreint la règle 11. Pénaliser B.

Si une plus grande distance les sépare et que Y abat violemment sans donner à B la place de se maintenir à l'écart, alors Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

Question 3

Dans des circonstances similaires, B se maintient à l'écart mais, lorsqu'il atteint la position bout au vent, il maintient sa position pendant un instant. B dépasse alors la position bout au vent et un peu plus tard, Y abat et leurs poupes se touchent. Il y a une réclamation. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 3



Réponse 3

Quand B dépasse la position bout au vent, les bateaux ne sont plus engagés sur le même bord et donc le paragraphe (b) de la définition de Se maintenir à l'écart ne s'applique plus.

Si le contact s'était produit sans abattée de Y, B aurait enfreint la règle 13. Pénaliser B.

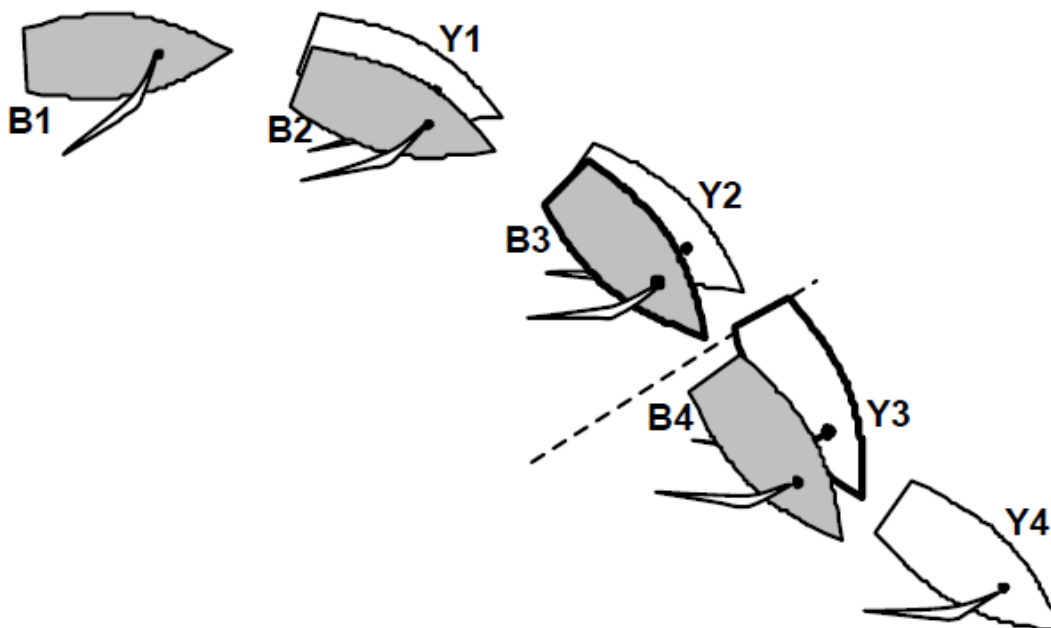
Si le contact ne s'était pas produit sans abattée de Y, Y aurait enfreint la règle 16.1 Pénaliser Y.

TR CALL B3

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route

Question 1

Avant le départ, B et Y sont tous deux bâbord, B en route libre derrière Y. Quand Y abat pour empanner, B abat également sur une route qui va devenir une route de collision si Y abat davantage. A aucun moment pendant la manœuvre, les bateaux ne sont engagés. Y lofe et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pas de pénalité. En tant que bateau prioritaire, Y est tenu de laisser à B la place de se maintenir à l'écart quand il modifie sa route. B est tenu de se maintenir à l'écart, il ne doit donc pas empêcher Y de naviguer dans la direction qu'il suit. En position 3, B se maintient à l'écart mais ses actions empêchent Y d'abattre davantage. Aucun bateau n'enfreint de règle.

Question 2

Si un engagement est établi juste après la position 3, la situation change-t-elle ?

Réponse 2

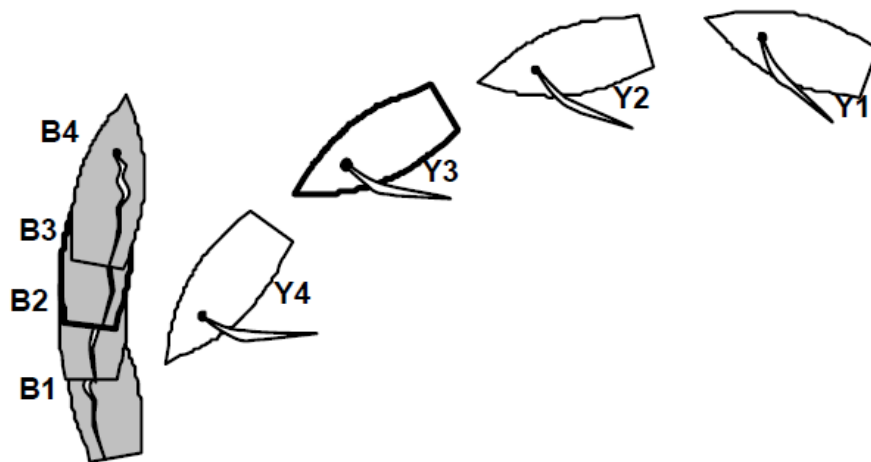
Juste après la position 3, B devient bateau prioritaire, au moins en partie en raison des actions de Y. Donc, à condition qu'il maintienne sa route, B n'a pas besoin au début de laisser à Y la place de se maintenir à l'écart. Puisque Y se maintient à l'écart, il n'enfreint pas de règle. Pas de pénalité.

TR CALL B4

Règle 13 **Pendant le virement de bord**
Règle 16.1 **Modifier sa route**

Question 1

B et Y sont éloignés l'un de l'autre et ne sont pas sur une route de collision. B a l'intention de virer de bord, mais après avoir dépassé la position bout au vent, il perd le contrôle. Avant que B soit sur une route au plus près, Y abat sur une route de collision avec B. B est incapable d'agir pour éviter le contact si Y cesse d'abattre. Cependant, Y continue d'abattre et passe derrière B. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pas de pénalité. La modification de route de Y en position 1 lui impose de laisser à B la place de se maintenir à l'écart (règle 16.1). B ayant perdu le contrôle, il n'a pas la place de se maintenir à l'écart si Y maintient sa route. Y respecte la règle 16.1 en continuant à abattre.

Question 2

La réponse est-elle différente si le barreur de B perd intentionnellement le contrôle et place son bateau dans une situation où il lui est impossible de se maintenir à l'écart si Y modifie sa route vers une route de collision ?

Réponse 2

Non. Qu'il le fasse délibérément ou pas, aucune règle n'interdit à B d'être dans cette position ou ne l'oblige à anticiper la modification de route de Y.

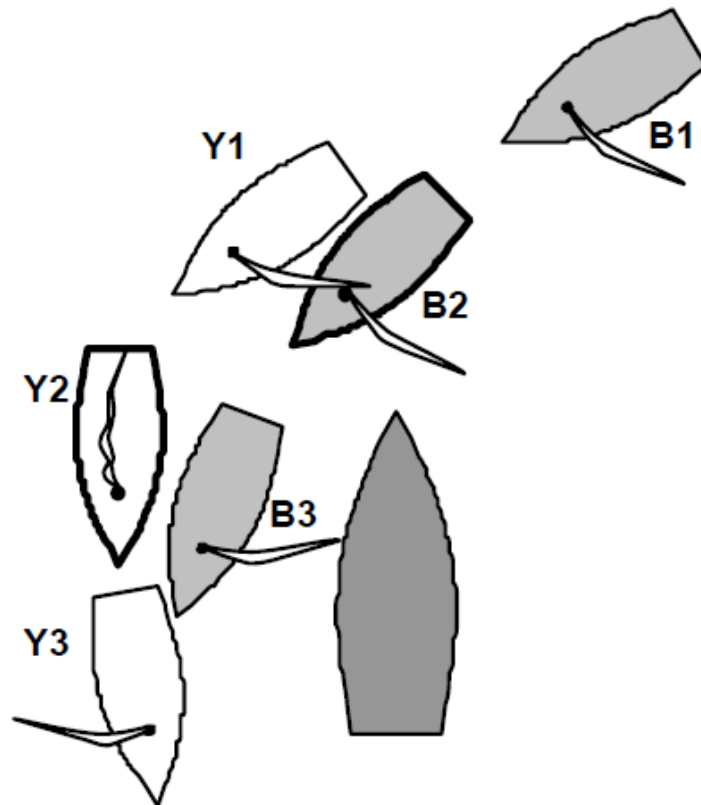
Un bateau prioritaire modifiant sa route peut respecter la règle 16.1 en modifiant davantage sa route et donc en donnant à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart (voir aussi la décision D3).

DECISION B6

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route

Question

Avant le départ, Y et B au large tribord s'approchent d'un bateau au mouillage. Quand Y atteint le bateau au mouillage, il est en route libre devant B. Y passe au vent du bateau, le longe en abattant, puis empanne afin de contourner sa poupe. Très peu de temps après l'empannage de Y, B est toujours tribord et obtient un petit engagement à l'intérieur. B modifie sa route pour tenter d'éviter le contact avec Y mais un contact se produit. Il y a une réclamation. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

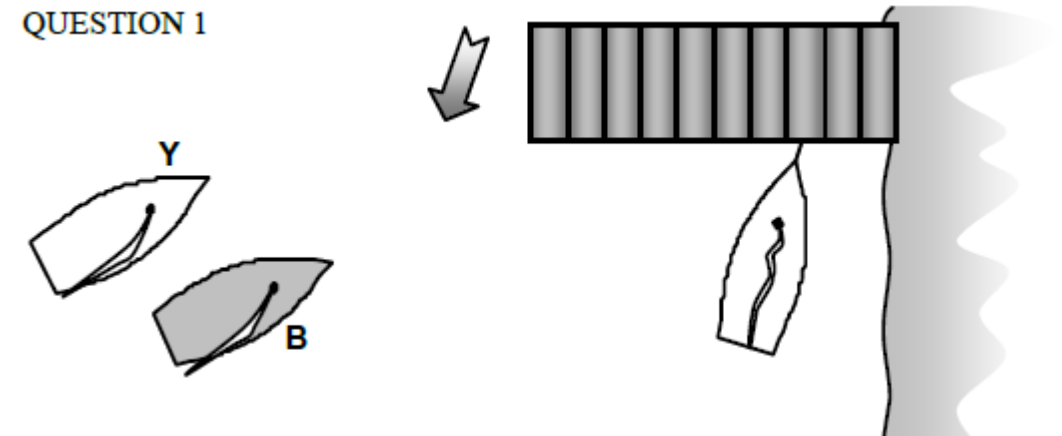
Pénaliser Y. Quand Y empanne en position 2, il perd sa priorité. En conséquence, la règle 15 ne s'applique pas. Il était possible à Y de donner de la place à B, mais au lieu de cela, il a continué à lofer pour contourner l'obstacle. En position 3, Y manque à se maintenir à l'écart de B.

TR CALL B7

Règle 20 Place pour virer de bord à un obstacle

Question 1

Avant le départ, B et Y naviguent au près serré vers un ponton. B demande de la place pour virer de bord. Y répond « non, tu peux passer à l'intérieur ». B réclame. Quelle devrait être la décision ?

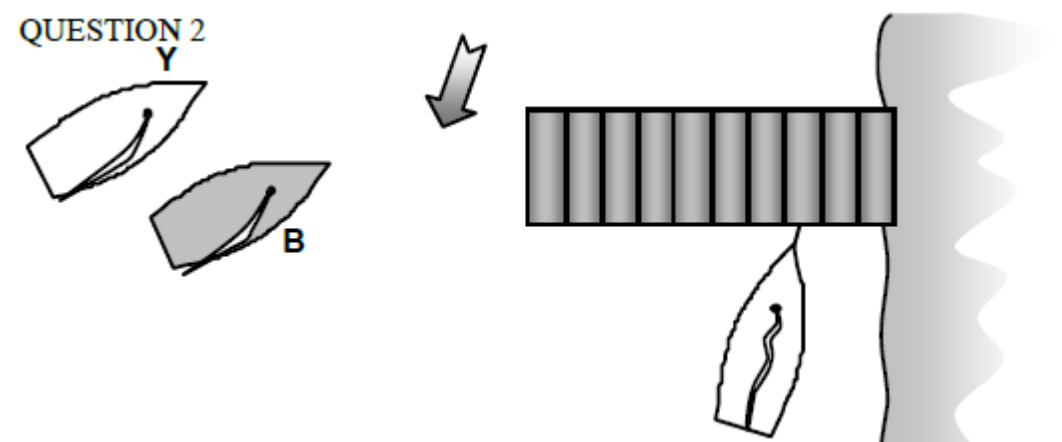


Réponse 1

La règle 20.1 autorise B à héler pour de la place pour virer de bord afin d'éviter l'obstacle, et la règle 20.2(c) exige de Y qu'il réponde. C'est à B de décider s'il vire de bord ou s'il empanne pour éviter l'obstacle. En ne répondant pas, Y enfreint la règle 20.2(c). Pénaliser Y.

Question 2

La situation est identique sauf que B en lofant légèrement peut éviter le ponton. B demande de la place pour virer de bord. Y répond : « non, tu peux lofer un peu ». B le fait et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 2

Pénaliser les deux bateaux. La règle 20.2(b) exige de Y qu'il agisse en réponse à l'appel même si cet appel enfreint la règle 20.1. En ne le faisant pas, il enfreint la règle 20.2(b). De plus, puisque B n'a pas besoin de faire un changement de route conséquent pour éviter le ponton, B enfreint la règle 20.1(a) en hélant pour de la place pour virer.

Au contraire, si Y vire de bord et réclame, alors B enfreint la règle 20.1(a) et Y n'enfreint pas de règle.

Un bateau hélé selon la règle 20.1 doit agir comme si l'appel à la voix est valable, même s'il pense qu'il ne l'est pas. S'il ne le fait pas, il enfreint la règle 20.2(b).

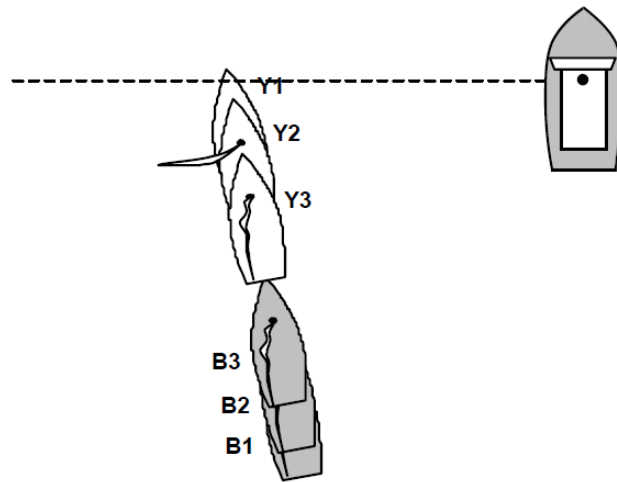
Un bateau qui hèle selon la règle 20.1 alors qu'il n'est pas autorisé à le faire, enfreint la règle 20.1.

TR CALL B9

Règle 22.3 Culer

Question

Peu de temps avant le départ, B et Y avancent très lentement, Y une demi-longueur devant B. Y risque de couper la ligne de départ avant le départ et met brièvement sa voile à contre. En conséquence, il cule vers B. Il cesse alors de mettre sa voile à contre, mais continue de culer vers B. B maintient sa position et il y a un contact. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y.

La règle 21.3 exige d'un bateau qui cule au moyen d'une voile à contre qu'il se maintienne à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même. Bien que Y n'ait plus sa voile à contre, il cule parce qu'il avait mis sa voile à contre et est encore soumis à la règle 21.3. Y manque à se maintenir à l'écart et enfreint la règle 21.3.

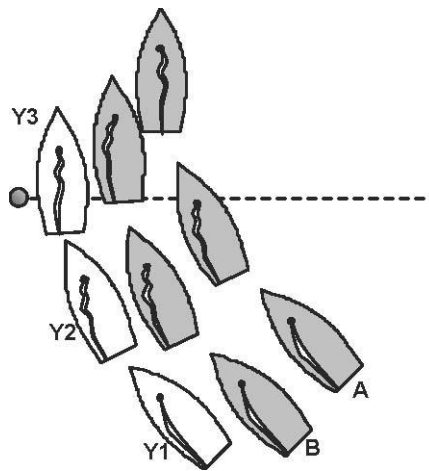
Un bateau « cule au moyen d'une voile à contre » et est en conséquence soumis à la règle 21.3 s'il cule par rapport à l'eau et s'il a initié ou participé à ce recul au moyen de sa voile à contre. S'il cesse de mettre sa voile à contre mais continue de culer, il est encore soumis à la règle.

TR CALL C1

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Chapitre 2	Section C, Préambule Quand les règles ne s'appliquent pas

Question

Avant le signal de départ, Y établit un engagement depuis la position en route libre derrière, sous le vent de B et A. Après le départ, Y lofe au-delà du plus près pour passer la marque de départ sous le vent. B lofe immédiatement pour tenter de se maintenir à l'écart mais a un contact avec son coéquipier A qui tente également de se maintenir à l'écart. A réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

La règle 18 ne s'applique pas à une marque de départ quand les bateaux s'en approchent pour prendre le départ (préambule de la section C). Puisque Y établit l'engagement depuis la position en route libre derrière à l'intérieur des deux longueurs de coque, il ne peut naviguer au-dessus de sa route normale après le signal de départ (un bateau n'a pas de route normale avant le signal de départ). Dans ce cas, la route normale de Y est de lofer pour passer la marque. Si Y respecte la règle 16.1 lorsqu'il lofe, il n'enfreint pas de règle.

La règle 16.1 exige de Y, lorsqu'il modifie sa route, qu'il laisse à B et A la place de se maintenir à l'écart. Si A se maintenait à l'écart de B mais est dorénavant incapable de le faire en raison du lof de B pour se maintenir à l'écart de Y, alors la modification de route de Y enfrait la règle 16.1. Pénaliser Y.

Cependant, si A est si proche de B qu'il ne se maintient pas à l'écart quand Y commence à lofer, ou si A répond tardivement ou insuffisamment quand B modifie sa route pour se maintenir à l'écart de Y, alors A manque à se maintenir à l'écart et enfrait la règle 11. Pénaliser A.

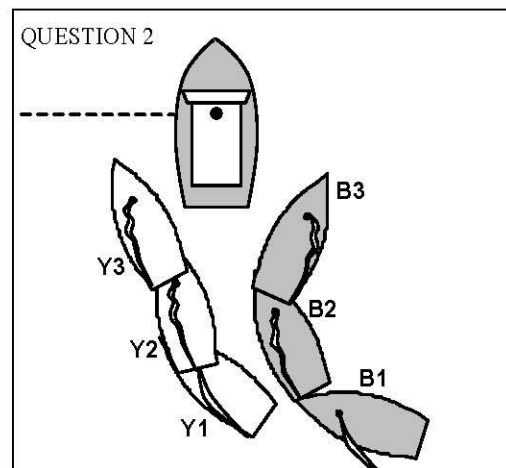
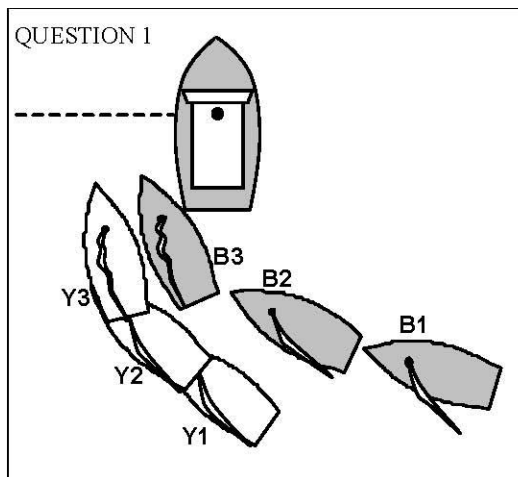
Quand un bateau prioritaire soumis à la règle 16 modifie sa route, il doit laisser à tout bateau non prioritaire concerné par cette modification de route la place de se maintenir à l'écart.

TR CALL C2

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Chapitre 2	Section C, Préambule Quand les règles ne s'appliquent pas

Question 1

Y et B s'approchent de la ligne de départ pour prendre le départ, Y en route libre devant et sous le vent de B. B établit un engagement au vent entre Y et le bateau comité. En position 3, Y lofe en hélant « Pas de place ». B répond au lof, et ce faisant, entre en contact avec le bateau comité. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Ni la règle 18 ni la règle 19 ne s'appliquent quand les bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ. Y n'est donc pas tenu de laisser à B la place de passer le bateau comité. Cependant, la règle 16.1 exige de Y qu'il laisse à B la place de se maintenir à l'écart quand il modifie sa route. Quand Y modifie sa route après la position 2, il manque à laisser à B la place de se maintenir à l'écart. Pénaliser Y.

Question 2

Si la modification de route de Y se produit après la position 1, en qu'en conséquence B passe du mauvais côté du bateau comité, quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

A condition qu'il réagisse rapidement, B peut encore se maintenir à l'écart en passant du mauvais côté du bateau comité. Y n'enfreint donc pas la règle 16.1. Pas de pénalité.

Si B ne répond pas rapidement au lof et manque ainsi à se maintenir à l'écart, il enfreint la règle 11. Pénaliser B.

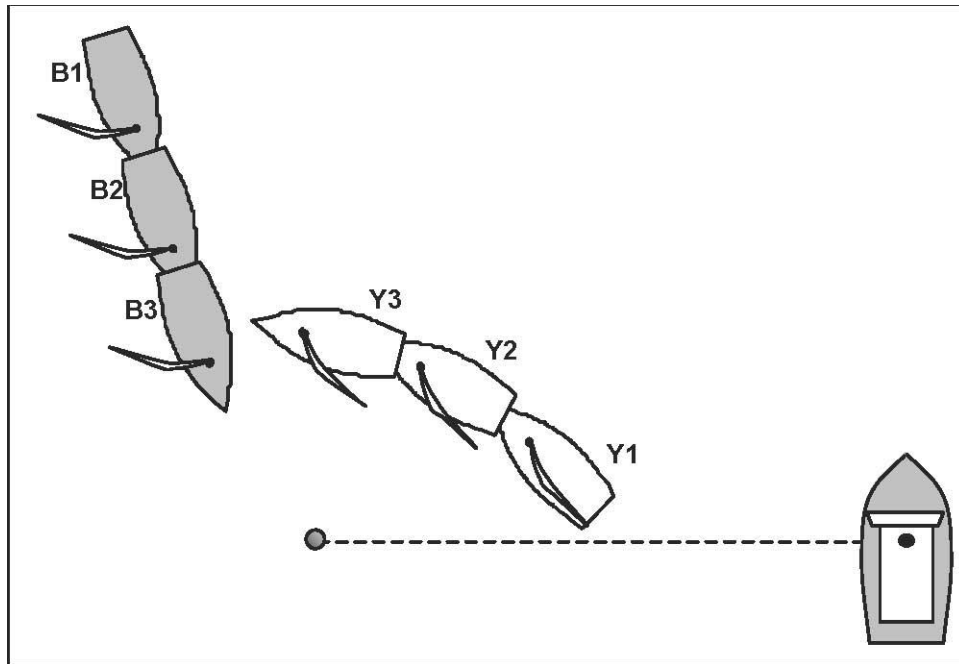
TR CALL C3

Règle 22.1
Règle 24.2

Erreurs de départ
Gêner un autre bateau

Question

Après le départ, B navigue bâbord depuis le côté parcours de la ligne de départ, sans avoir pris le départ. Le bateau Y a pris le départ correctement et abat sous sa route normale sur une route de collision avec B. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y. B et Y ne sont pas sur le même bord du parcours. En conséquence, quand Y abat sous sa route normale et gêne B, il enfreint la règle 24.2.

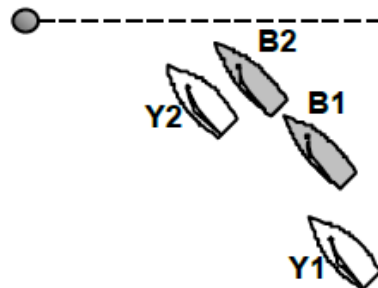
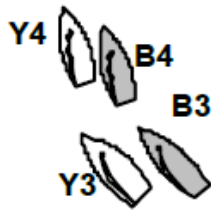
Un bateau qui, après le signal de départ, navigue vers le côté pré-départ de la ligne sans avoir pris le départ correctement, n'est pas sur le même bord du parcours que les bateaux qui ont pris le départ. Si les umpires ne sont pas certains qu'un bateau naviguant vers la ligne de départ après le signal de départ a pris le départ correctement, ils appliqueront le principe du «moment d'ultime conviction ». Dans ce cas, les umpires supposeront que le bateau n'a pas pris le départ tant qu'ils ne sont pas convaincus du contraire.

TR CALL C4

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

Question 1

Avant le signal de départ, Y établit un engagement sous le vent de B depuis la position en route libre derrière. Après le signal de départ, les deux bateaux continuent sur tribord et B se maintient à l'écart tout le temps. Environ une minute après avoir pris le départ, Y commence à prendre de l'avance, mais les bateaux sont encore engagés. Y gîte au vent et lofe au-delà du plus près. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser Y. Y établit son engagement depuis la position en route libre derrière et enfreint donc la règle 17 en naviguant au-delà du plus près après le signal de départ. Cependant, si Y gîte au vent pour ralentir B, sans modifier sa route, il n'enfreint pas de règle.

Question 2

En conséquence du lof de Y, les bateaux entrent en contact. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Si B avait pu répondre au lof et se maintenir à l'écart, mais soit n'a pas répondu, soit n'a pas répondu suffisamment, il enfreint la règle 11 et Y enfreint la règle 17. Pénaliser les deux.

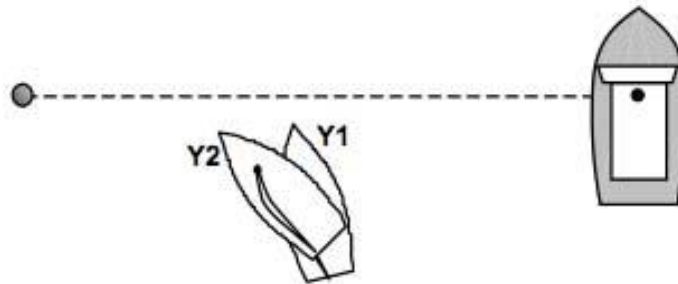
Si B répond au lof mais n'est pas capable d'éviter le contact, alors le lof de Y enfreint à la fois la règle 16.1 et la règle 17. Pénaliser Y seulement.

TR CALL C5

Règle 42.3(d) Propulsion ; Exceptions

Question

Au départ, le bateau Y est quasiment bout au vent sur tribord depuis un certain temps et n'est plus manœuvrant. Il revient sur une route au plus près en tirant vivement à plusieurs reprises sa barre au vent. Un autre bateau réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Y n'enfreint pas de règle. Il est au-delà du plus près et progresse doucement, ses mouvements de « godille » visent à mettre le bateau sur une route au plus près. C'est explicitement autorisé par la règle 42.3(d).

Des mouvements répétés de la barre soit en force, soit pour propulser le bateau vers l'avant ou l'empêcher de culer enfreignent la règle 42.2(d). Cependant, il est permis de godiller pour faire pivoter un bateau quasiment stationnaire depuis une position au-delà du plus près jusqu'à une position au plus près.

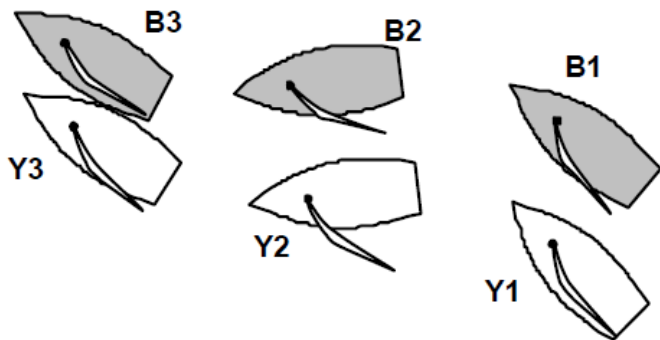
TR CALL D1

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Définitions	Se maintenir à l'écart

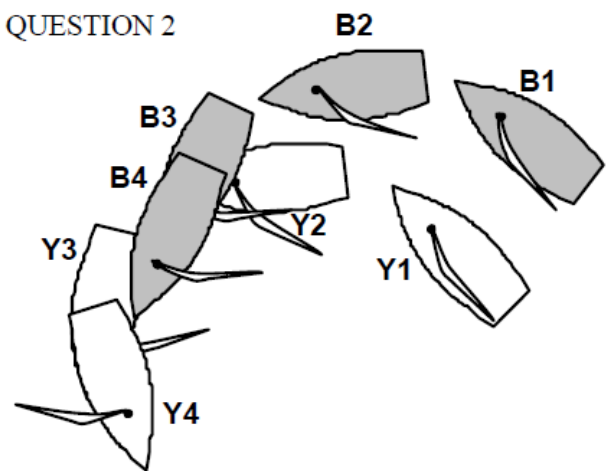
Question 1

Y et B sont au près tribord, engagés, à $\frac{1}{4}$ de longueur l'un de l'autre. Y abat pour se laisser de l'espace pour virer de bord derrière B, mais B abat sur une route parallèle pour empêcher Y de virer de bord. Y lofe ; B répond rapidement, mais il y a contact. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 1



QUESTION 2



Réponse 1

En position 2, Y est bateau prioritaire et B s'en maintient à l'écart. La règle 16.1 exige de Y qu'il donne à B la place de se maintenir à l'écart lorsqu'il modifie sa route. Y manque à donner à B la place lorsqu'il lofe. Pénaliser Y.

Question 2

Y et B sont au près tribord. Y abat pour empanner et B abat également. En position 3, Y est en route libre devant. Quand Y empanne sur bâbord, B maintient sa route et il y a contact. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

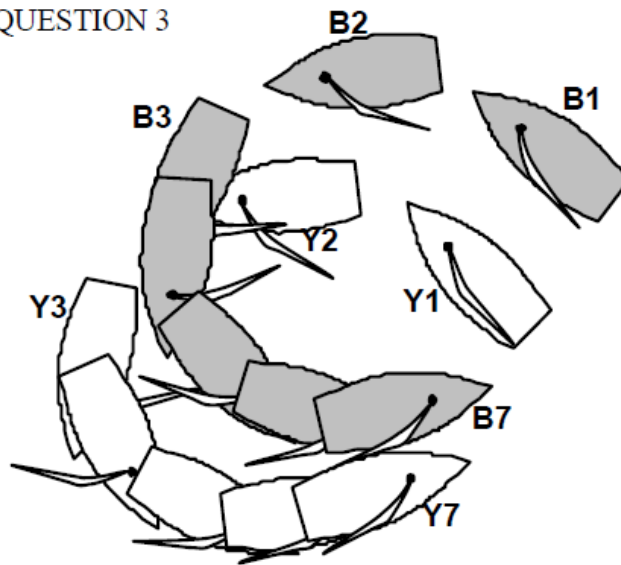
Y perd sa priorité quand il empanne, donc B n'est plus soumis à la règle 15. Y enfreint la règle 10. Pénaliser Y.

Question 3

Même situation que pour la question 2, mais Y peut empanner et se maintenir à l'écart de B. B choisit d'empanner puis lofe brutalement pour tourner à l'intérieur de Y. Puisque Y (désormais

bateau sous le vent bâbord) lofe également, un contact se produit. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 3



Réponse 3

Quand B empanne, il devient bateau non prioritaire. La règle 15 ne s'applique pas puisque B a perdu la priorité. Cependant, la règle 16.1 s'applique maintenant si Y modifie sa route. En modifiant sa route sans laisser à B la place de se maintenir à l'écart, Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

Si Y cesse de modifier sa route au moment où B empanne et que le contact a quand même lieu (ou si Y modifie sa route mais qu'un contact se serait de toute évidence produit même sans modification de route), alors B enfreint la règle 11.

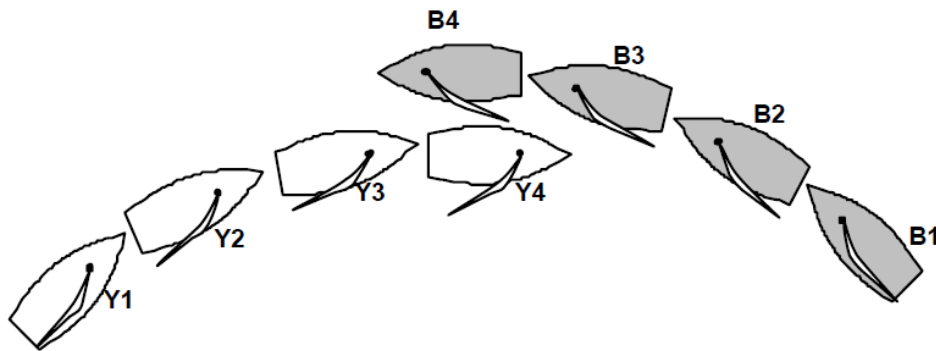
TR CALL D2

Règle 10
Règle 16.2

Sur des bords opposés
Modifier sa route, sur des bords opposés

Question

Sur un bord de près par vent faible, B tribord et Y bâbord sont sur des routes convergentes. A environ trois longueurs de B, Y abat pour l'éviter. B abat alors, et en conséquence les bateaux restent sur une route de collision. Y et B continuent tous deux d'abattre jusqu'à ce qu'ils se croisent finalement approximativement au large. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser B. Après le départ, la règle 16.2 interdit à un bateau tribord de modifier sa route si cette modification oblige un bateau bâbord qui se maintient à l'écart en naviguant de sorte à passer derrière lui, à modifier sa route immédiatement pour continuer à se maintenir à l'écart.

Quand B modifie sa route entre les positions 1 et 2, Y n'a pas à modifier sa route immédiatement, donc aucune règle n'est enfreinte.

Quand B modifie sa route entre les positions 2 et 3, il enfreint la règle 16.2. Le bateau Y se maintenait à l'écart en naviguant pour passer derrière B, mais après la dernière modification de route de B, Y doit modifier immédiatement sa route pour continuer à se maintenir à l'écart.

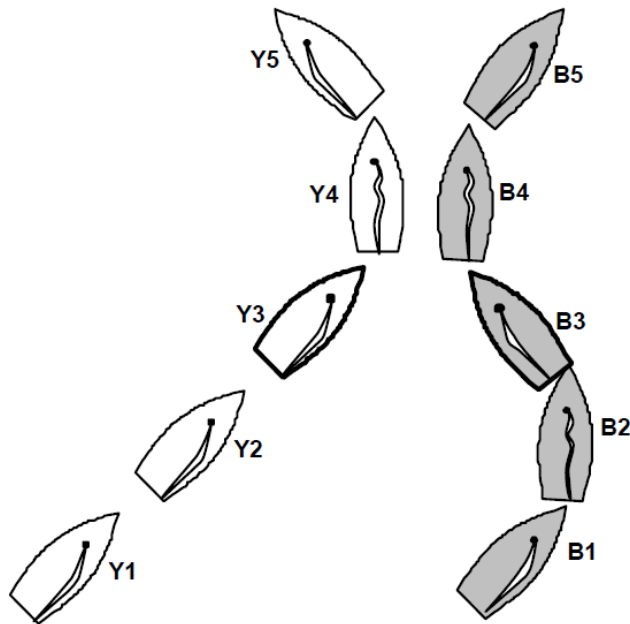
Quand le vent est plus fort ou que les bateaux avancent plus vite, si B effectue une manœuvre similaire, il enfreindra la règle 16.2 tout en étant plus éloigné de Y.

TR CALL D3

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 15	Acquérir une priorité

Question

Y et B naviguent bâbord sur un bord de près. B vire de bord sur tribord près de Y. Quand B termine son virement de bord sur tribord, les deux bateaux sont contraints de lofer immédiatement et de virer de bord pour éviter le contact. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité. Aucun bateau n'enfreint de règle. En position 3, B acquiert une priorité par ses propres actions et doit au début donner à Y la place de se maintenir à l'écart. En virant de bord sur bâbord, il donne à Y la place de se maintenir à l'écart.

Si Y doit faire une manœuvre d'évitement avant que B ne termine son virement de bord, B enfreint la règle 13.

Si en position 4, les bateaux sont si proches qu'il y a un risque de contact, ou si Y doit virer d'une façon qui ne soit pas « en bon marin », alors B enfreint la règle 15.

Un bateau qui acquiert une priorité peut respecter la règle 15 en modifiant lui-même sa route. Ce principe s'applique sur n'importe quel bord du parcours.

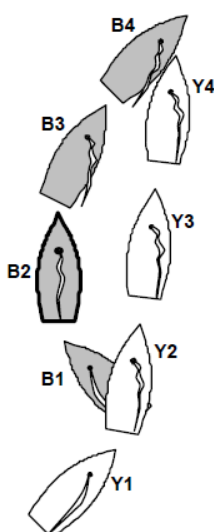
TR CALL D4

Règle 13 **Pendant le virement de bord**
Règle 16.1 **Modifier sa route**

Question 1

Sur un bord de près B, tribord, croise devant Y, bâbord. Quand Y passe la poupe de B, B lofe et vire de bord sur bâbord. Pendant ce temps, après être passé derrière B et pendant que B est toujours sur tribord, Y lofe au-delà du plus près et gite au vent pour que B ait des difficultés à terminer son virement de bord sans entrer en contact avec lui. Un contact se produit et B réclame. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 1



Réponse 1

Pénaliser B. Après la position 2, B perd sa priorité, donc la règle 15 ne s'applique pas. Y établit un engagement sous le vent soit instantanément, soit pendant que B est soumis à la règle 13, donc la règle 17 ne s'applique pas. Puisque Y ne modifie pas sa route après la position 2, la règle 16 ne s'applique pas. B enfreint la règle 13.

Question 2

Si Y lofe après que B dépasse la position bout au vent et qu'un contact en résulte, la réponse sera-t-elle la même ?

Réponse 2

Cela dépend. Après que B dépasse la position bout au vent, la règle 16.1 s'applique à Y quand il modifie sa route. Si Y donne à B la place de se maintenir à l'écart, mais qu'un contact se produit, B enfreint la règle 13. Pénaliser B.

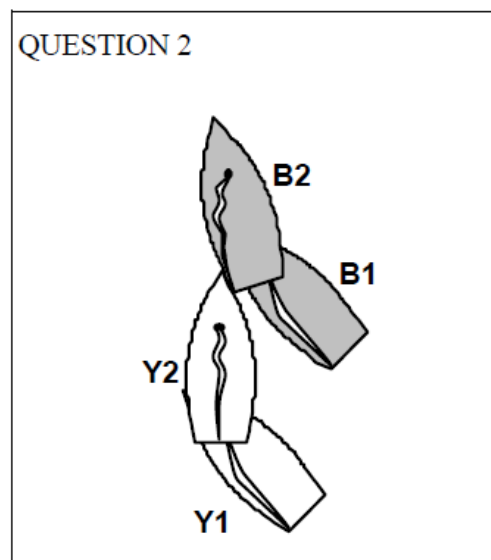
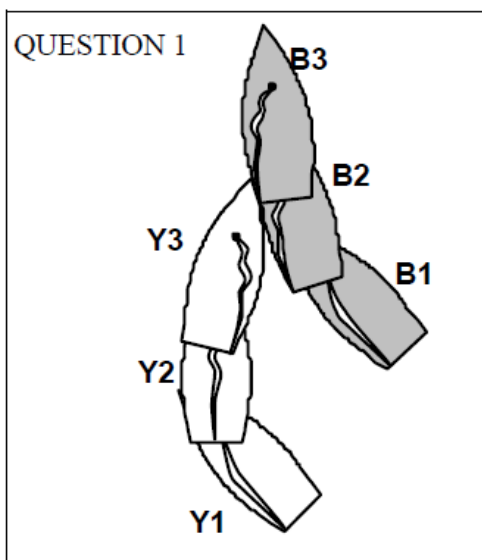
Si Y lofe sans donner à B la place de se maintenir à l'écart, même si B annule rapidement son virement de bord, Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

TR CALL D5

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 16	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

Question 1

Deux bateaux, B et Y, sont sur un bord de près, s'affrontant par une série de virements de bord serrés. Tous deux sont tribord et Y est soumis à la règle 17. Y lofe pour virer de bord derrière B, ce qu'il peut faire si B ne modifie pas sa route. Dès que Y commence à lofer, B lofe aussi. Y dépasse la position bout au vent et entre en contact sur le quart arrière de B. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Jusqu'à ce que Y dépasse la position bout au vent, la seule obligation de B est de se maintenir à l'écart. Y est soumis à la règle 17 et peut naviguer au-dessus de sa route normale seulement s'il passe rapidement derrière B.

Dès que Y dépasse la position bout au vent, B devient bateau prioritaire et à partir de ce moment, toute modification de route doit respecter les règles 16.1 et 16.2. Si le contact est causé par la modification de route de B après la position 2, B enfreint les règles 16.1 et 16.2. Pénaliser B.

Si le contact s'était produit même si B maintenait sa route entre les positions 2 et 3, Y enfreint les règles 17 et 13. Pénaliser Y.

Question 2

La réponse sera-t-elle différente si le contact se produit avant que Y n'atteigne la position bout au vent ?

Réponse 2

Y enfreint la règle 17.

De plus, si B peut répondre à la modification de route de Y mais manque à le faire et ne se maintient pas à l'écart, il enfreint alors la règle 11. Pénaliser les deux bateaux.

Cependant, si la modification de route de Y ne donne pas à B la place de se maintenir à l'écart, alors Y enfreint aussi la règle 16.1. Pénaliser seulement Y.

Un bateau « navigue en arrière » (référence règle 17) d'un autre bateau si, pendant qu'il navigue sur l'un ou l'autre bord, il se situe complètement en arrière d'une ligne perpendiculaire au point le plus arrière de la coque et de l'équipement de l'autre bateau.

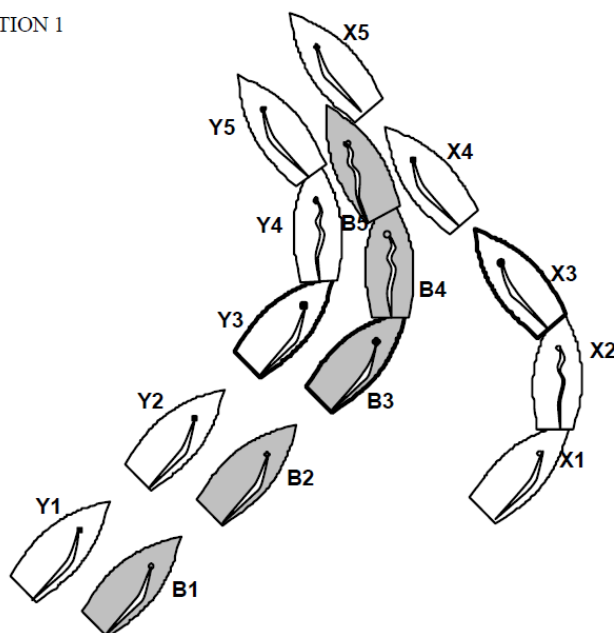
TR CALL D6

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 19.2	Donner de la place à un obstacle
Règle 20	Place pour virer de bord à un obstacle
Règle 21	Exonération

Question 1

Sur un bord de près, X est bâbord, en avant et sous le vent d'un adversaire B et d'un coéquipier Y. X vire sur tribord. En position 3, son virement de bord est terminé et B demande de la place pour virer de bord. Y vire de bord aussitôt que possible, mais B n'a pas la place de virer entre X et Y. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

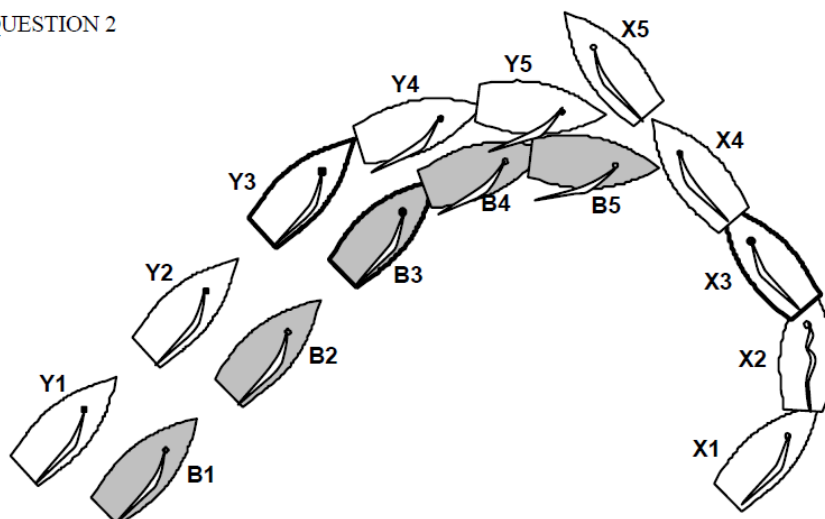
QUESTION 1



Question 2

Les circonstances sont identiques, sauf que, en position 3, B abat pour passer derrière X. Y abat également pour passer derrière, mais la place est insuffisante, et il entre en contact à la fois avec X et B. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 2



Réponse aux questions 1 et 2

Si X termine son virement de bord si près de B et Y qu'ils ne peuvent ni se maintenir à l'écart en virant de bord, ni se maintenir à l'écart en abattant pour passer derrière X, alors X enfreint la règle 15, acquérir une priorité. Pénaliser X.

Si B et Y pouvaient se maintenir à l'écart en virant de bord mais que B choisisse d'abattre sur l'arrière de X et qu'il n'y ait pas assez de place pour Y, alors B enfreint la règle 19.2(b). Pénaliser B. Y est exonéré de son infraction aux règles 10 et 11 selon la règle 21 car il naviguait dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 19.

Si B et Y pouvaient se maintenir à l'écart en abattant mais que B choisisse de heler pour demander de la place pour virer de bord et que Y réponde aussitôt que possible à l'appel, mais qu'il y a quand même contact entre les bateaux, alors B enfreint la règle 20.2(a) en ne donnant pas à Y le temps de répondre à l'appel. Pénaliser B.

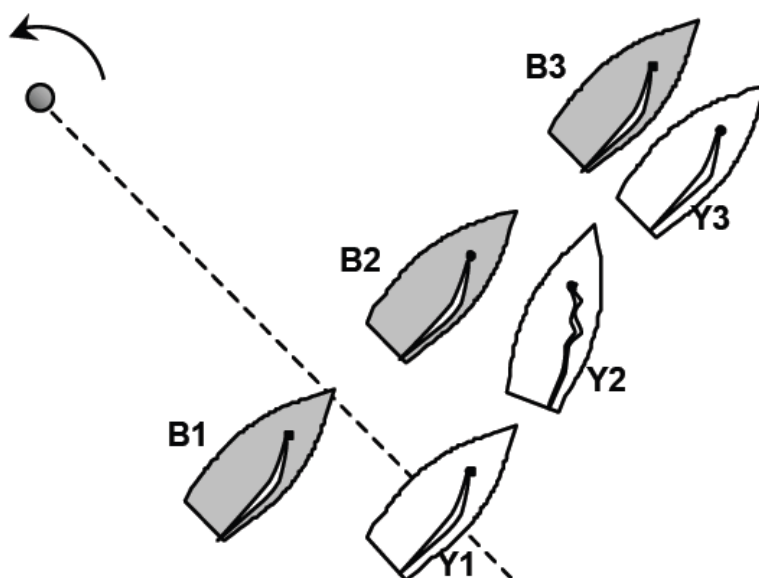
Si, quand un bateau acquiert une priorité, il oblige un autre bateau à enfreindre une règle pendant qu'il se maintient à l'écart, il n'a pas donné à cet autre bateau la place de se maintenir à l'écart et enfreint donc la règle 15.

TR CALL D7

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

Question 1

B et Y, au plus près bâbord, approchent de la layline tribord, près de la marque au vent. Y est soumis à la règle 17. Les deux bateaux naviguent au-delà de la layline et sont nettement au-dessus de la marque. Y lofe et est ensuite obligé d'abattre pour éviter le contact avec B qui a maintenu sa route. Il y a une réclamation. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser B. Quand Y lofe, il est clair que sa route normale est de lofer pour virer vers la marque. Y donne à B la place de se maintenir à l'écart, comme requis par la règle 16.1. Y est ensuite incapable de suivre sa nouvelle route sans avoir à faire une manœuvre d'évitement. B ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 11.

Question 2

Quelle devrait être la décision, si en raison de vents instables et/ou d'une mer forte, le fait que les bateaux soient au-dessus de la marque n'est pas évident ?

Réponse 2

Pénaliser les deux. Il n'est déjà pas évident que la seule route normale de Y soit sur l'autre bord. Y enfreint la règle 17 quand il navigue au-dessus de sa route normale (au plus près) sans passer rapidement derrière B. Si B avait pu répondre au lof et se maintenir à l'écart, mais soit n'a pas répondu soit a répondu insuffisamment, il enfreint la règle 11.

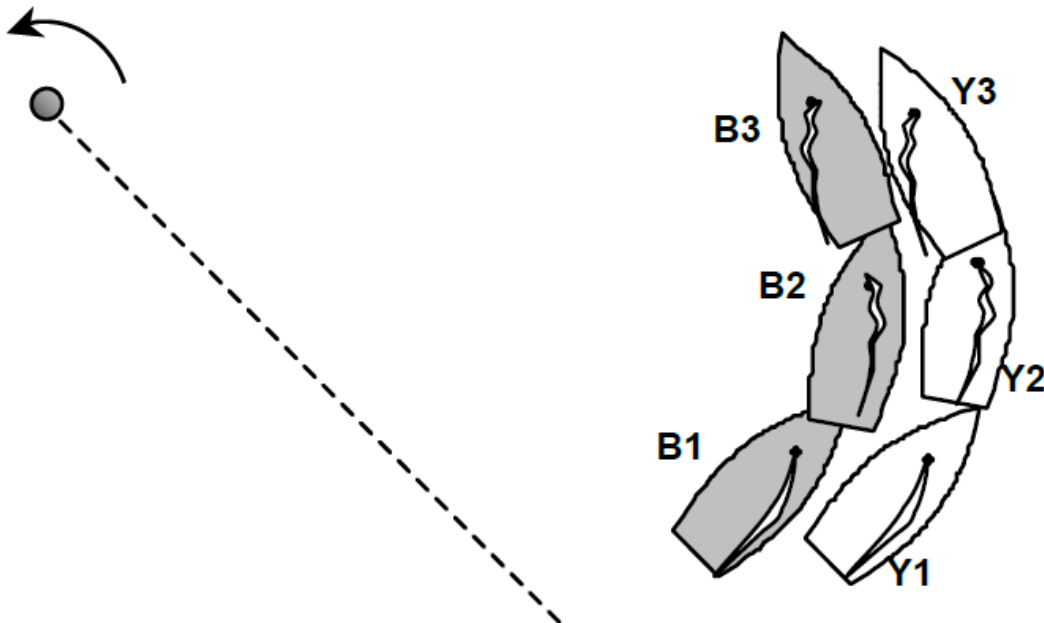
TR CALL D8

Règle 13 Pendant le virement de bord

Question 1

B a entraîné Y, tous deux sur bâbord, au-delà de la layline de la marque au vent, pour laisser passer des membres de son équipe. A un moment donné, B commence à virer de bord, et Y fait de même, de sorte que tous deux sont au même moment entre la position bout au vent et le plus près sur tribord.

Avant d'atteindre le plus près sur tribord, B redresse son gréement et touche le gréement de Y. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser B. Les deux bateaux étant soumis à la règle 13, B doit se maintenir à l'écart de Y.

Question 2

La réponse serait-elle identique si les bateaux étaient plus éloignés de la marque ?

Réponse 2

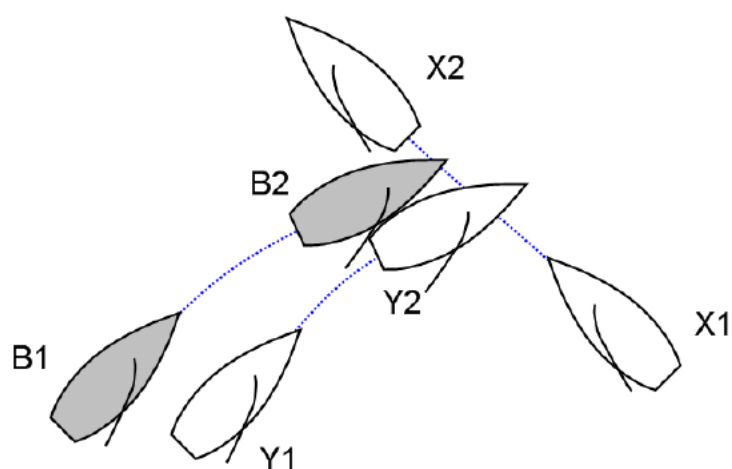
Oui.

TR CALL D10

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 19.1	Quand la règle 19 s'applique
Règle 19.2(b)	Donner de la place à un obstacle
Règle 21	Exonération
Définitions	Obstacle

Question 1

B et Y bâbord sont engagés et s'approchent de X tribord. Y navigue pour passer derrière X ; B tente de passer entre X et Y, mais l'espace est insuffisant et il entre en contact avec Y. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



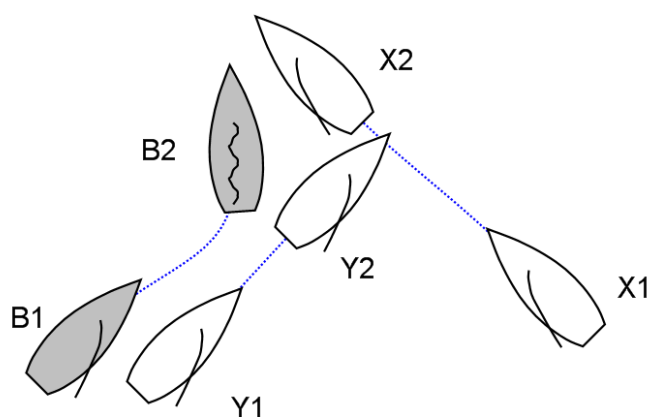
Réponse 1

Puisque B et Y doivent tous deux se maintenir à l'écart de X, X est un obstacle et la règle 19 s'applique. La règle 19.2(b) exige que le bateau à l'extérieur donne au bateau à l'intérieur de la place entre lui et l'obstacle. Pénaliser Y puisqu'il a manqué à donner de la place.

La règle 11 s'applique également et exige de B qu'il se maintienne à l'écart de Y. Cependant, B est exonéré selon la règle 21 parce qu'il naviguait dans la place à laquelle il avait droit lorsqu'il a enfreint la règle 11.

Question 2

La situation est la même, sauf que, en position 1, Y crie « Pas de place ». B vire et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 2

Dans ce cas, il est clair pour B que Y ne va pas donner de place. B respecte les règles 11 et 14 en virant.

Y et B sont engagés quand ils arrivent à l'obstacle et la règle 19.2(b) exige de Y qu'il donne à B de la place entre lui et l'obstacle. Pénaliser Y puisqu'il manque à donner de la place.

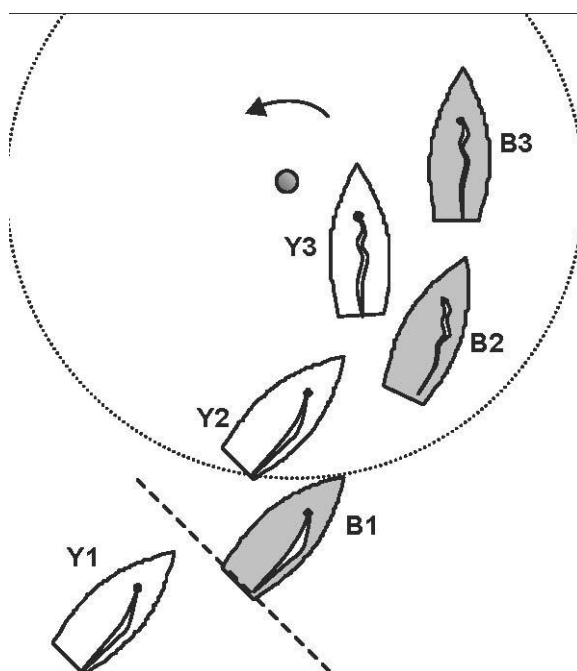
TR CALL E1

Règle 13
Règle 18.2

Pendant le virement de bord
Donner la place à la marque

Question

Y et B sont tous deux au plus près bâbord quand B atteint la zone d'une marque au vent à laisser à bâbord. B est en route libre devant Y. B lofe pour virer autour de la marque, mais la présence de Y empêche B de virer de bord et B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité.

B est en route libre devant quand il atteint la zone, et Y doit lui donner la place à la marque selon la règle 18.2(b). Quand Y devient engagé à l'intérieur de B, il doit continuer à donner la place à la marque, voir la règle 18.2(c). Y doit également se maintenir à l'écart, au début selon la règle 12 puis selon la règle 11. Cependant, si B dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer et B devient bateau non prioritaire selon la règle 13. De plus, pendant que les bateaux sont sur des bords opposés sur le bord de près, aucune partie de la règle 18 ne s'applique.

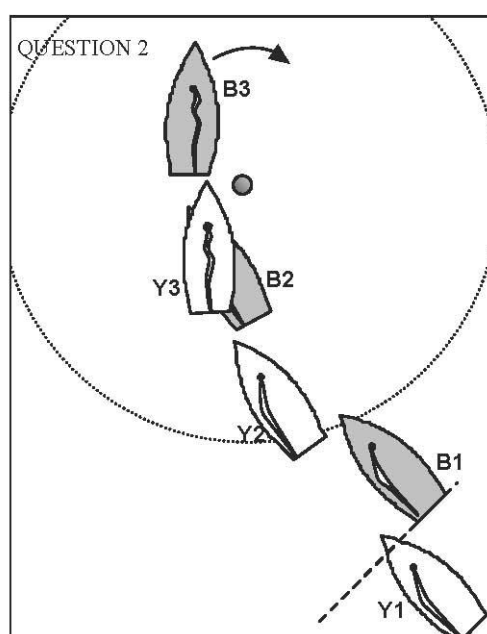
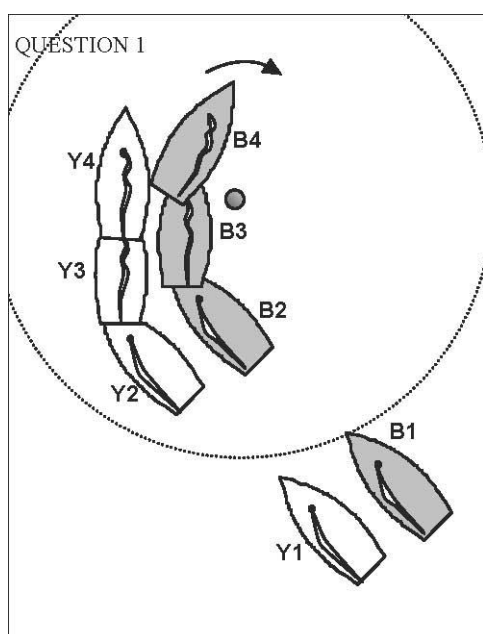
B peut donc lofer jusqu'au bout au vent et Y doit donner la place à la marque et se maintenir à l'écart de B, ce qu'il fait.

TR CALL E2

Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 21	Exonération
Définitions	Place à la marque

Question 1

A l'approche d'une marque au vent à laisser à tribord, B et Y tribord sont engagés et au même niveau à l'entrée de la zone. Y laisse assez de place à B pour lofer jusqu'à la position bout au vent, mais quand B commence à virer de bord, sa poupe pivote et touche Y. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Y est bateau prioritaire à l'extérieur lorsque B atteint la zone et doit laisser à B la place à la marque. La place à la marque inclut la place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours. La définition de place à la marque donne également à B droit à la place pour virer parce que, au moment où sa route est de virer de bord, il est engagé au vent et à l'intérieur du bateau tenu de donner la place à la marque. Y manque à donner à B la place à la marque et enfreint la règle 18.2(b).

Pénaliser Y et exonérer B de son infraction à la règle 13 selon la règle 21(a).

Question 2

A la même marque, Y et B sont juste engagés tribord à la zone, Y est en arrière. Y devient rapidement en route libre derrière mais modifie ensuite sa route pour être juste derrière B. Quand la poupe de B est au niveau de la marque, Y hèle «Ne vire pas» et empêche B de virer autour de la marque. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pas de pénalité.

Y est le bateau engagé à l'extérieur quand B atteint la zone et il doit donner à B la place à la marque. Cependant, bien que B continue à avoir droit à la place à la marque, au moment où sa route est de virer, il n'est pas engagé au vent de Y et donc la définition de place à la marque n'inclut la place pour qu'il vire. Y donne à B la place à la marque et se maintient à l'écart, comme il y est tenu par la règle 12.

Question 3

Les réponses 1 et 2 seront-elles identiques si B avait été en route libre devant à la zone ?

Réponse 3

Oui.

Quand un bateau a droit à la place à la marque, la place pour qu'il navigue sur sa route à la marque ne comprend pas la place pour virer sauf si, au moment où sa route est de virer, il est engagé au vent et à l'intérieur de l'autre bateau. C'est également vrai que les bateaux soient engagés ou pas à la zone.

Si un contact se produit quand un bateau au vent à l'intérieur vire à la marque, le contact peut prouver le fait que le bateau à l'extérieur a manqué à donner au bateau à l'intérieur la place dont il avait besoin pour virer.

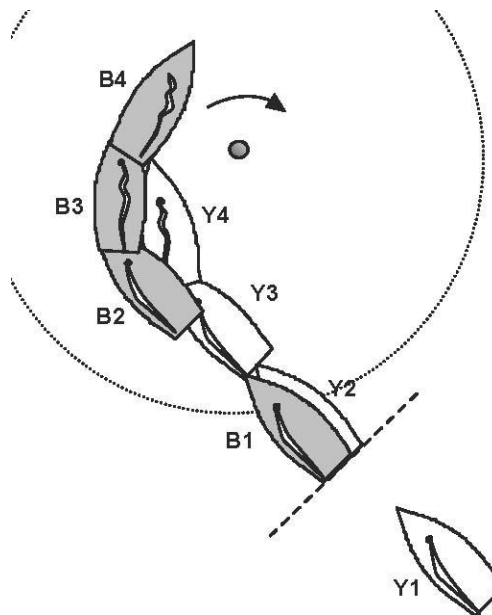
TR CALL E3

Règle 13
Règle 16.1
Règle 18.1

Pendant le virement de bord
Modifier sa route
Quand la règle 18 s'applique

Question

B est tribord à la zone d'une marque au vent à laisser à tribord. Il est en route libre devant d'une demi-longueur et légèrement sous le vent de Y. A la marque, B lofe et vire. Y lofe pour contourner la marque et en conséquence, Y entre en contact avec B pendant que Y est toujours tribord. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y.

Quand B dépasse la position bout au vent, les bateaux se retrouvent sur des bords opposés au près et en conséquence, aucune partie de la règle 18 ne s'applique. Y devient bateau prioritaire soumis à la règle 16. A condition que B se soit maintenu à l'écart de Y, si Y n'avait pas modifié sa route après que B dépasse la position bout au vent, alors Y manque à donner à B la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1.

TR CALL E4

Règle 11

Règle 18.2(b)

Règle 19.2(b)

Règle 20

Sur le même bord ; engagés

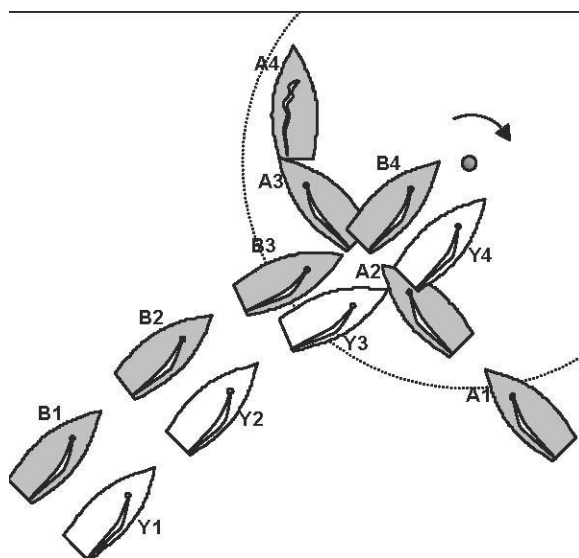
Donner la place à la marque

Donner de la place à un obstacle

Place pour virer de bord à un obstacle

Question

Y et B s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord, engagés et à égale distance, sur bâbord. Y, sous le vent, est sur la layline. B est sur une route de collision avec son coéquipier A, qui est tribord. B hèle Y pour de la place pour passer derrière A. Y lui donne de la place mais, en conséquence, est obligé de passer du mauvais côté de la marque. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité.

Par rapport à la marque au vent, Y est bateau à l'intérieur et a priorité sur B, donc B doit se maintenir à l'écart de Y et lui donner la place à la marque.

Par rapport à A, Y et B doivent tous deux s'en maintenir à l'écart de A, donc A a rang d'obstacle pour eux deux. En position 2, Y et B sont tous deux sur le point de passer du même côté de A, donc la règle 19.2(b) s'applique. Y est bateau à l'extérieur et doit donner à B la place de passer sur l'arrière de A.

Lorsque Y a donné à B la place de passer derrière A, B est obligé de continuer à se maintenir à l'écart de Y et de lui donner la place à la marque. Puisque Y est incapable de passer la marque du côté requis, la seule obligation de B est de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait.

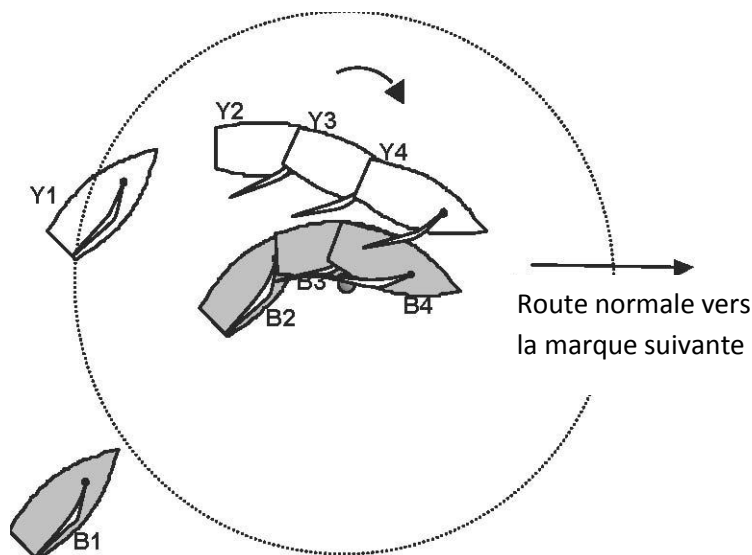
La règle 20, Place pour virer de bord à un obstacle, ne s'applique pas quand Y et B rencontrent A, puisque Y n'a pas lui-même à effectuer de modification sensible de route pour éviter A.

TR CALL E5

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 21	Exonération
Règle 64.1(a)	Pénalités et exonération

Question

Y atteint la zone d'une marque au vent à laisser à tribord, en route libre devant B et légèrement au-dessus de la layline. Les deux bateaux sont bâbord. Le bord suivant est un large serré. Y s'arrête, son étrave à une longueur et demie au vent et au même niveau que la marque. B, sur la layline bâbord, tente de passer entre Y et la marque, mais Y abat au large pour « fermer la porte ». B entre en contact avec Y et la marque et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y. Quand Y entre dans la zone, il est en route libre devant B et a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b). La place à la marque inclut la place pour Y pour contourner la marque tel que nécessaire pour naviguer sur sa route et, quand B devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(c)(2) exige de B qu'il donne également à Y la place de suivre sa route normale. Après la position 2, Y abat nettement plus qu'il n'est nécessaire pour suivre sa route normale vers la marque suivante.

Après que B devienne engagé sous le vent de Y, Y est tenu de se maintenir à l'écart. Il manque à le faire et enfreint la règle 11. Il n'a pas droit à exonération selon la règle 21(a) puisqu'il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit.

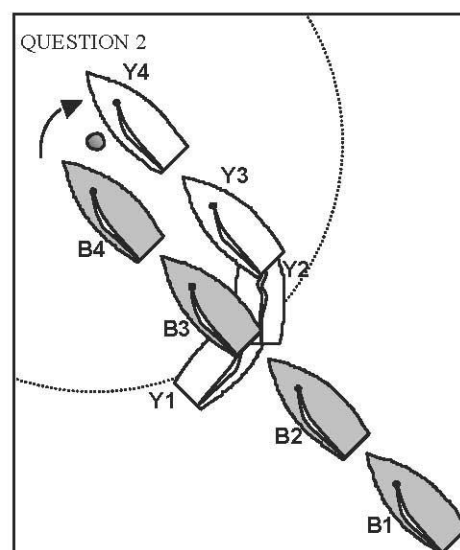
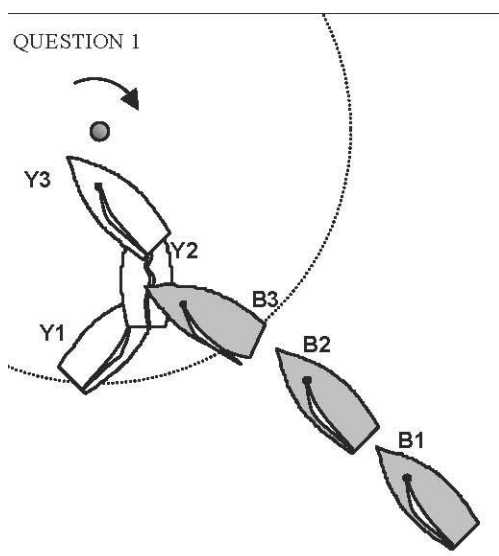
B enfreint la règle 31 mais ne l'aurait pas fait si Y s'était maintenu à l'écart. Exonérer B selon la règle 64.1(a).

TR CALL E6

Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 18.3	Virer de bord dans la zone

Question 1

Y, bâbord, s'approche d'une marque au vent à laisser à tribord et termine un virement de bord à l'intérieur de la zone, en route libre devant B. Après que Y soit sur une route au plus près, B abat pour l'éviter. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pas de pénalité.

Y termine son virement de bord en position 3, sans enfreindre les règles 13 ou 15. B ne pare pas la marque donc la règle 18.3 ne s'applique pas. Y devient en route libre devant et B est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait.

Question 2

Y, bâbord, s'approche d'une marque au vent à laisser à tribord. Y passe la position bout au vent dans la zone, devient en route libre devant B puis immédiatement engagé à son vent. B est sur la layline et ne donne pas à Y la place à la marque, obligeant Y à passer la marque du mauvais côté. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pénaliser B.

Puisque B ne pare pas la marque, la règle 18.3 ne s'applique pas. B est prioritaire tout du long mais, quand les bateaux deviennent engagés alors que Y est soumis à la règle 13, la règle 18.2(a) exige de B qu'il donne à Y la place à la marque. B manque à donner la place à la

marque. Cependant, puisque l'engagement a été créé par le virement de Y au vent de B, la règle 18.2(e) s'applique.

Si B est capable de donner la place à la marque après que Y devienne engagé comme montré sur le schéma, pénaliser B pour infraction à la règle 18.2(a).

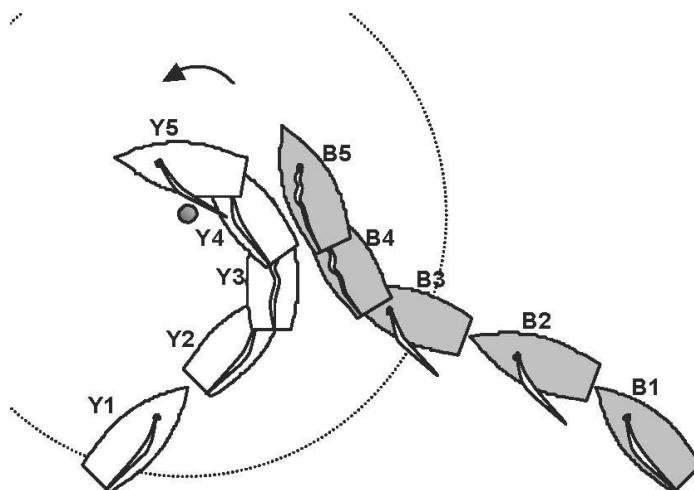
Si B est incapable de donner la place à la marque, il n'est pas requis de le faire et n'enfreint pas la règle 18.2(a). Y est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait. Pas de pénalité.

TR CALL E7

Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.3	Virer de bord dans la zone
Règle 31	Toucher une marque
Définitions	Parer

Question

Y bâbord et B tribord s'approchent d'une marque au vent à laisser à bâbord. B abat et en conséquence Y n'est plus capable de se maintenir à l'écart de B en passant derrière lui. Y passe la position bout au vent dans la zone, devant et sous le vent de B qui pare la marque. Après que Y termine son virement de bord, il passe près de la marque et B doit lofer et naviguer au-delà du plus près pour éviter Y. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Quand B modifie sa route, la règle 16.1 exige de lui qu'il donne à Y la place de se maintenir à l'écart de B, y compris, dans cette situation, la place pour satisfaire à ses obligations selon les règles 18.3(a) et 31.

Si Y ne répond pas rapidement mais aurait pu naviguer du mauvais côté de la marque sans la toucher s'il l'avait fait, pénaliser Y pour infraction à la règle 18.3(a).

Si Y n'a pas répondu rapidement à la modification de route de B, mais était incapable de virer et de passer la marque du mauvais côté, alors Y a droit à la place pour respecter les règles 18.3(a) et 31. B a donné cette place à Y en lofant. Envoyer le pavillon vert et blanc.

Si B avait maintenu la route qu'il suivait à la position 1, Y aurait été obligé de se maintenir à l'écart de B et, s'il avait viré, de respecter la règle 18.3.

Lorsqu'un bateau prioritaire modifie sa route et par là-même crée une situation qui va entraîner une infraction à une règle de la part de l'autre bateau, il enfreint la règle 16.1 s'il maintient cette route. Cependant il peut modifier sa route de nouveau pour respecter la règle 16.1, auquel cas aucun bateau n'enfreint de règle. Voir également le call B4.

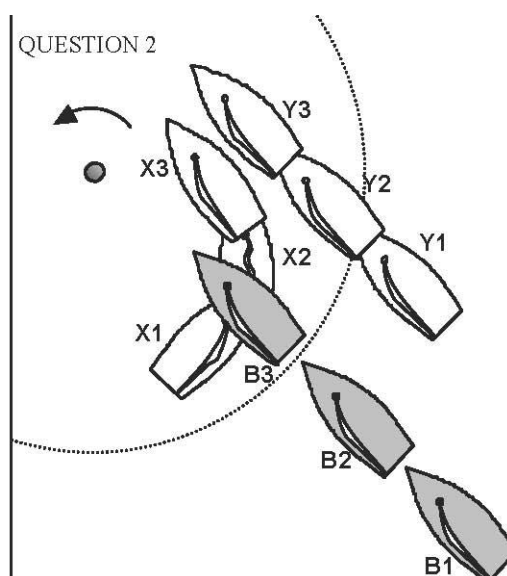
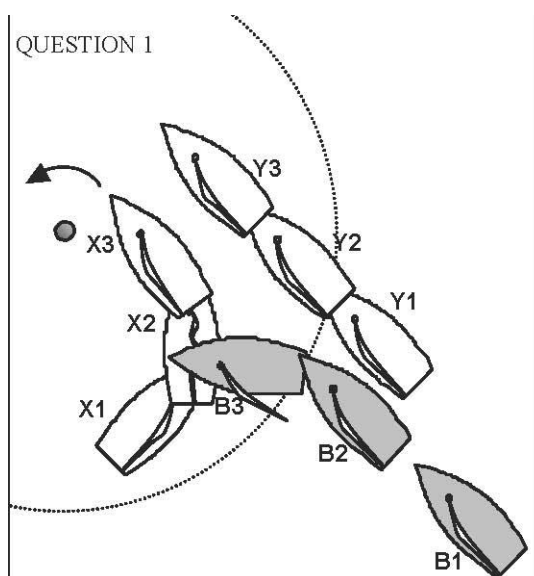
TR CALL E8

Règle 18.3
Règle 21

Virer de bord dans la zone
Exonération

Question 1

Y atteint la zone d'une marque au vent à laisser à bâbord, en route libre devant B. Les deux bateaux sont tribord et parent la marque. X s'approche bâbord et vire de bord à l'intérieur de la zone devant B. X se retrouve sur une route au plus près et B doit abattre pour l'éviter en raison de la présence de Y. En conséquence, B passe du mauvais côté de la marque. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser X.

Comme Y atteint la zone en route libre devant B, B doit lui donner la place à la marque. Après le virement de bord de X, B doit s'en maintenir à l'écart selon la règle 12 et ne peut le faire qu'en passant du mauvais côté de la marque. Le virement de bord de X empêche B de passer la marque du côté requis. X enfreint la règle 18.3(a).

Question 2

La situation est identique, sauf que X vire de bord légèrement plus au vent et B établit un engagement sous le vent de X. La présence de Y empêche X de donner la place à la marque à B, et B entre en contact avec X et la marque. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pénaliser X. Exonérer B de son infraction aux règles 15,16.1 et 31 selon la règle 21.

X passe la position bout au vent à l'intérieur de la zone et B pare la marque. Quand B établit un engagement à l'intérieur, X est tenu de donner la place à la marque à B. Il manque à le faire et enfreint la règle 18.3(b).

B devient prioritaire quand il devient engagé sous le vent de X et doit donner à X la place de se maintenir à l'écart selon la règle 15. Cependant, quand B lofe, il contourne la marque tel que nécessaire pour suivre sa route et il sera exonéré de son infraction aux règles 15, 16.1 et 31.

Un bateau empêche un autre de passer une marque quand ses actions obligent l'autre bateau à passer du mauvais côté de la marque.

TR CALL E9

Règle 18.2	Donner la place à la marque
Définitions	Place à la marque
Définitions	Place

Question

Les bateaux A, Y et B, engagés, s'approchent d'une marque, A étant tenu de donner la place à la marque à Y et Y étant tenu de donner la place à la marque à B. La règle 18.2 exige-t-elle de A qu'il donne assez de place à Y pour lui permettre de donner la place à la marque à B avant que B ne soit à la marque ?

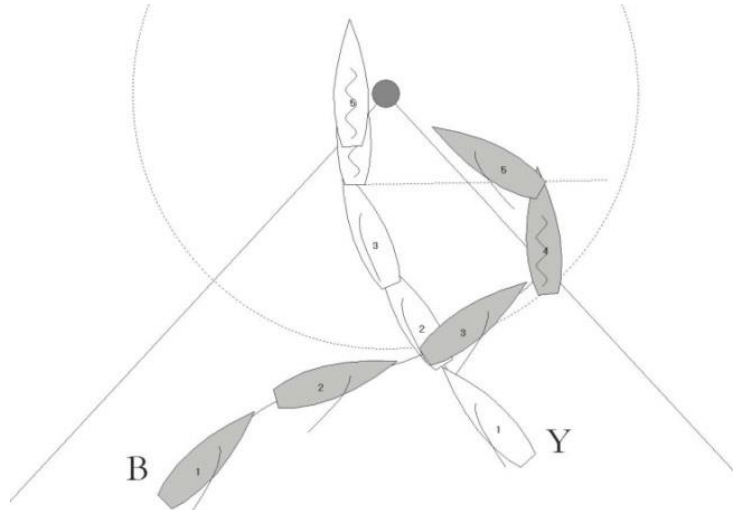
Réponse

Oui.

Quand la place à la marque inclut la place pour naviguer vers la marque, la place pour un bateau inclut l'espace dont il a besoin pour remplir ses obligations envers les autres bateaux selon les règles du chapitre 2 et la règle 31. En conséquence A est tenu de donner la place à la marque à B.

TR CALL E10

Règle 18.1	Place à la marque ; quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle D1.1(b)	Modifications à la règle 18.2(b)



Question 1

Y tribord et B bâbord, tous deux au plus près, s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord. B abat et passe derrière Y. Y lofe lentement et, face au vent, s'arrête quasiment par le travers de la marque. Pendant que Y lofe, B vire sur tribord et abat vers la marque. Y ne donne pas à B la place à la marque, et B lofe pour éviter une collision. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 1

Quand Y pénètre dans la zone, les bateaux sont sur des bords opposés sur un bord de près et aucune partie de la règle 18 ne s'applique. Quand B dépasse la position bout au vent, il devient engagé à l'intérieur de Y et a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(a). Cependant, la règle 18.2(e) s'applique parce que l'engagement a été établi par le virement de B au vent de Y.

Si Y est incapable de donner la place à la marque, il n'est pas obligé de la donner et il n'enfreint donc pas la règle 18.2(a). B se maintient à l'écart comme exigé par la règle 11. Pas de pénalité.

Si Y est capable de donner la place à la marque après que B devienne engagé (quand B dépasse la position bout au vent), pénaliser Y pour infraction à la règle 18.2(a).

Question 2

La réponse serait-elle différente si Y est en route libre devant quand B dépasse la position bout au vent ?

Réponse 2

Oui. La règle D1.1(b) s'applique et B n'a pas droit à la place à la marque. En lofant, B se maintient à l'écart. Pas de pénalité.

Question 3

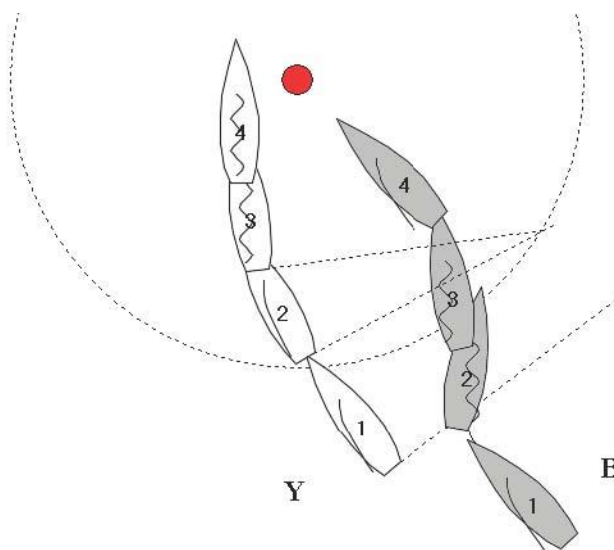
Les réponses 1 et 2 seraient-elles différentes si B termine son virement de bord à l'extérieur de la zone ?

Réponse 3

Non, pourvu que Y soit dans la zone à ce moment-là.

Question 4

Y atteint la zone d'une marque au vent à laisser à tribord, en route libre devant B. Les deux bateaux sont tribord. Y lofe lentement et s'arrête quasiment à côté de la marque. B lofe et dépasse la position bout au vent puis dépasse à nouveau la position bout au vent à nouveau, sur tribord. Quand B dépasse la position bout au vent pour la deuxième fois, il est engagé au vent de Y. Y est-il alors tenu de donner à B la place à la marque ?



Réponse 4

Non. B est tenu de donner la place à la marque à Y. En position 1, Y pénètre dans la zone en route libre devant B. Donc la règle 18 s'applique et B est tenu de donner la place à la marque à Y selon la règle 18.2(b). Quand B dépasse la position bout au vent sur bâbord en position 2, la règle 18 ne s'applique plus car les bateaux sont alors sur des bords opposés sur un bord de près ; voir la règle 18.1(a). Quand B dépasse à nouveau la position bout au vent en position 3, les bateaux sont à nouveau sur le même bord et donc la règle 18 s'applique.

Puisque Y était en route libre devant quand il a atteint la zone en position 1, la règle 18.2(b) exige de l'autre bateau qu'il lui donne la place à la marque par la suite. Cette obligation reste valable à condition que :

- (1) la règle 18 s'applique et
- (2) la règle 18.2(b) ne soit pas annulée par une des conditions de la règle 18.2(c).

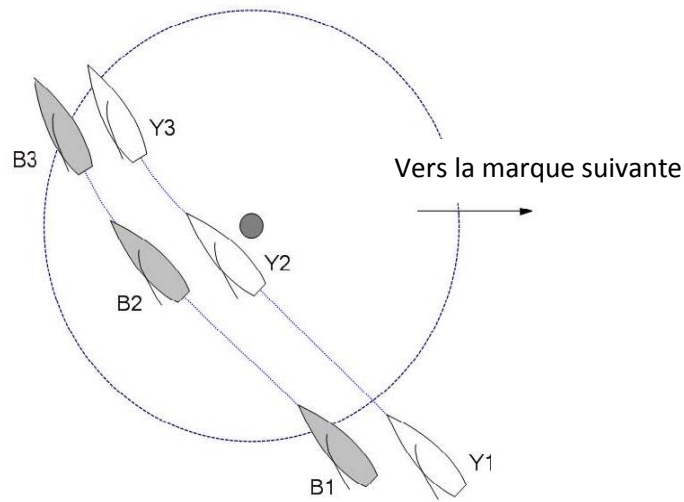
Donc, quand les bateaux sont à nouveau tous deux sur tribord et que la règle 18 s'applique à nouveau, la règle 18.2(b) exige toujours de B qu'il donne la place à la marque à Y.

TR CALL E12

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Définitions	Place à la marque

Question

B et Y s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord. B est engagé à l'extérieur de Y à la zone et doit donner la place à la marque à Y. Il le fait, en laissant également à Y la place pour virer à la marque. En position 3, B a lofé légèrement tout en laissant à Y la place de se maintenir à l'écart. Y répond juste assez pour se maintenir à l'écart mais il n'y a plus assez de place pour qu'il puisse virer. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité.

La place à la marque comprend la place pour que Y vire de bord car il est engagé au vent et à l'intérieur de B. L'obligation de B de donner la place à la marque disparaît quand il a donné à Y la « place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours » (voir définition de Place à la marque). En position 3, B a donné la place à la marque à Y tel que requis et il en résulte que B n'est plus tenu par la règle 18.2(b) de donner la place à la marque. Y s'est maintenu à l'écart tel que requis par la règle 11.

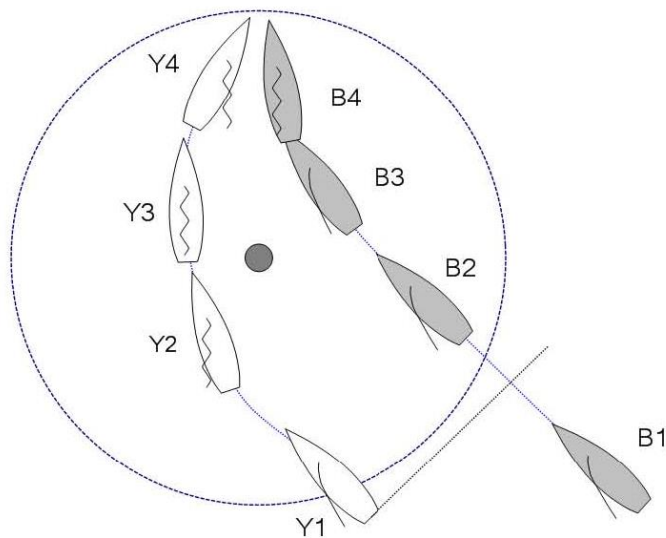
Quand la place à la marque pour un bateau engagé à l'intérieur comprend la place pour virer mais qu'au lieu de virer il navigue nettement au-delà de l'endroit où il aurait eu besoin de place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours, le bateau à l'extérieur n'est plus tenu de lui donner la place à la marque.

TR CALL E13

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 24.2	Gêner un autre bateau

Question 1

Y et B s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord. Y est en route libre devant quand il pénètre dans la zone. B laisse la marque à bâbord. Y dépasse la position bout au vent mais ne peut pas abattre sur une route au plus près en raison de la présence de B. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser les deux, B pour infraction à la règle 24.2 et Y pour infraction à la règle 13. Quand la règle 24 s'applique, les règles de la Section A continuent de s'appliquer.

Y a déjà passé la marque et est sur le bord de parcours vers la marque suivante. B doit encore passer du côté requis de cette marque, pour continuer à effectuer le parcours. Donc, ils sont sur des bords différents du parcours.

Question 2

Y a contourné la marque et est sur le bord suivant du parcours. B est en train de contourner la marque. La règle 17 ne s'applique pas à Y. Y lofe au-dessus de sa route normale pour ralentir B. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 2

Aucune pénalité.

Puisque les deux bateaux naviguent vers la marque suivante, ils sont sur le même bord du parcours. En conséquence, Y n'enfreint pas la règle 24.2.

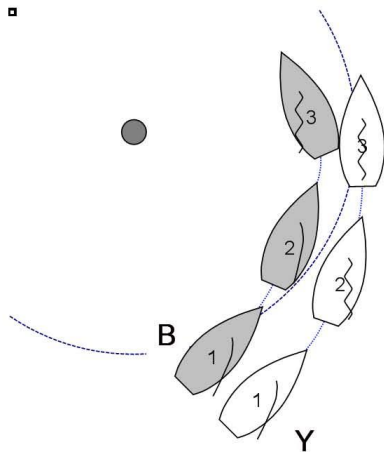
Quand des bateaux contournent une marque du même côté requis, même si l'un d'eux ou les deux peuvent faire un contournement très large, ils naviguent sur le même bord du parcours.

Après le signal de départ, un bateau qui passe du mauvais côté d'une marque n'est pas sur le même bord du parcours qu'un bateau qui passe la marque du côté requis.

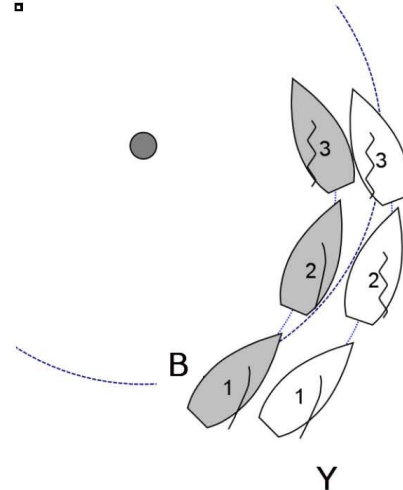
TR CALL E14

Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 18.3	Virer de bord dans la zone
Règle 21	Exonération
Définitions	Place à la marque

Question 1



Question 2



Question 1

B et Y bâbord engagés pénètrent dans la zone d'une marque au vent qui doit être contournée à bâbord. Les deux bateaux sont au près serré et B se maintient à l'écart de Y. B lofe pour virer de bord et, après qu'il ait dépassé la position bout au vent, un contact se produit entre les bateaux. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 1

A partir du moment où l'un des bateaux pénètre dans la zone, la règle 18 s'applique et Y est tenu par la règle 18.2(b) de donner à B la place à la marque. Puisque B est engagé à l'intérieur et au vent de Y et qu'il pare la marque après son virement de bord, la place à la marque comprend la place pour virer de bord.

Bien que la règle 18 cesse de s'appliquer après que B ait dépassé la position bout au vent puisque les bateaux sont maintenant sur des bords opposés sur un bord de près, le contact qui s'ensuit montre que, avant que B ne dépasse la position bout au vent, Y avait manqué à donner la place à la marque à B.

Pénaliser Y pour infraction à la règle 18.2(b) et exonérer B selon la règle 21 pour infraction à la règle 13, une règle de la Section A.

Question 2

La situation est la même, sauf que le contact se produit alors que les deux bateaux sont soumis à la règle 13.

Réponse 2

Puisque B est déjà tribord quand Y dépasse la position bout au vent vers le même bord dans la zone, la règle 18.3 s'applique et non la règle 18.2. Les bateaux deviennent immédiatement engagés lorsque Y dépasse la position bout au vent, donc Y doit donner à B la place à la marque, ce qu'il ne fait pas.

Pénaliser Y pour infraction à la règle 18.3(b). Puisque B est sur le côté bâbord de Y pendant que les deux bateaux virent de bord, B doit se maintenir à l'écart selon la règle 13 jusqu'à ce qu'il ait terminé son virement de bord en revenant sur une route au plus près. Donc, B enfreint la règle 13. Cependant, puisque la règle 13 est une règle de la Section A, B est exonéré selon la règle 21

TR CALL F1

Règle 17 Sur le même bord ; route normale

Question

Dans quelles circonstances Y peut-il établir un engagement sous le vent depuis la position en route libre derrière et conserver le droit de naviguer au-dessus de sa route normale ?

Figure 1

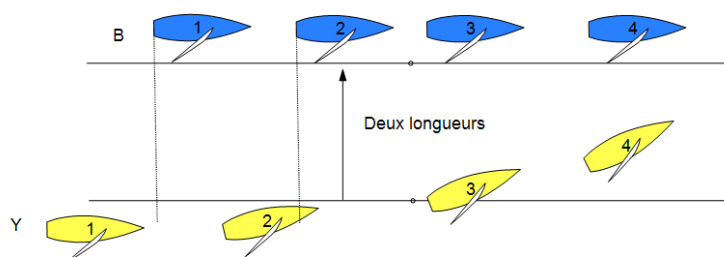
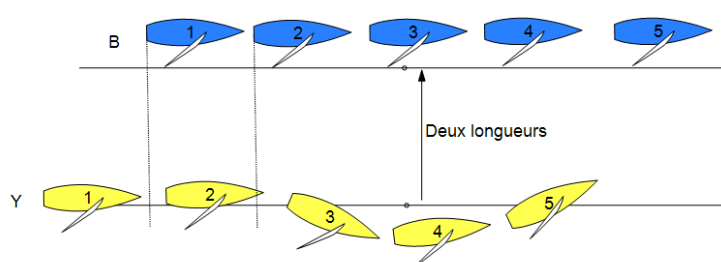


Figure 2



Réponse

Figure 1 : l'engagement est établi quand les bateaux sont séparés de plus de deux longueurs de coque. La règle 17 ne s'applique pas à Y et il est autorisé à naviguer au-dessus de sa route normale.

Figure 2 : l'engagement est établi quand les bateaux sont séparés de moins de deux longueurs de coque. Y ne peut pas naviguer au-dessus de sa route normale tant que les bateaux restent à cette même distance. Cependant, si Y s'éloigne de plus de deux longueurs de coque de B sans rompre l'engagement, il n'a plus de restriction à sa route normale et est autorisé à naviguer au-dessus de sa route normale.

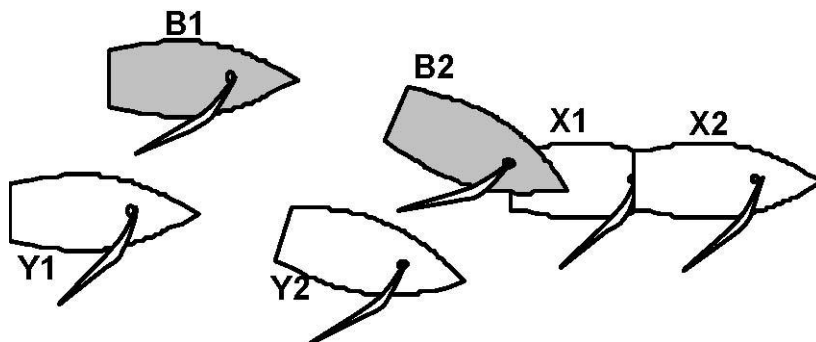
La distance entre les bateaux est mesurée entre les points les plus proches des coques, équipiers ou équipement en position normale.

TR CALL F2

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 19.1	Quand la règle 19 s'applique
Règle 19.2	Donner de la place à un obstacle
Règle 21	Exonération
Définitions	Obstacle

Question 1

Trois bateaux, Y, X et B naviguent au large sur des routes normales. Y est derrière, environ à deux longueurs de X, directement dans son axe. B est engagé au vent de Y et une demi-longueur devant lui. X ralentit, avec l'intention de lofer B. B hèle pour de la place pour passer sous le vent de X et abat, obligeant Y à abatter pour l'éviter. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser B.

X est bateau prioritaire et est donc un obstacle pour B et Y. Puisque Y est prioritaire par rapport à B, Y peut choisir de passer X d'un côté ou de l'autre. B doit se maintenir à l'écart de Y, mais si Y choisit de passer X sous le vent, il doit donner à B la place entre lui et X. Quand B abat entre les positions 1 et 2, il manque à se maintenir à l'écart en tant que bateau au vent et enfreint la règle 11.

Question 2

La réponse serait-elle identique si Y navigue pour passer sous le vent de X ?

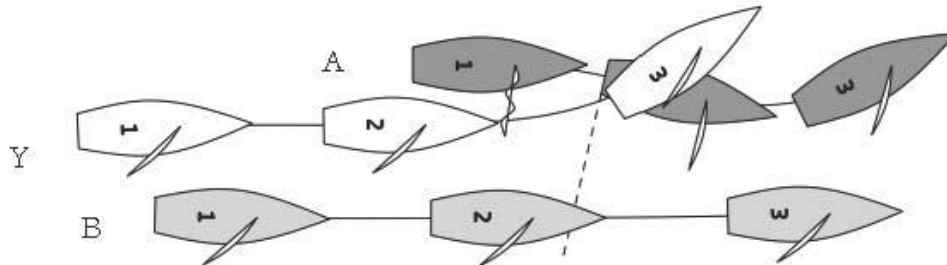
Réponse 2

Non. Si, en position 1, Y suit une route pour passer sous le vent de X et que B hèle pour de la place pour passer également sous le vent de X, alors au moment où B a besoin de s'engager pour passer sous le vent de X, Y est le bateau à l'extérieur et doit donner à B la place selon la règle 19.2(b). S'il manque à le faire, pénaliser Y. B est exonéré selon la règle 21 de son infraction à la règle 11 pendant qu'il naviguait dans la place à laquelle il a droit selon la règle 19.2.

Question 3

B et Y naviguent sur un bord de grand large et s'approchent de A, qui avance lentement.

L'étrave de Y est à environ une demi-longueur en arrière du tableau arrière de B et B navigue pour passer sous le vent de A. En position 1, Y hèle pour de la place pour passer sous le vent de A. En position 2, B est engagé sous le vent de A et il n'y a plus de place pour que Y passe entre eux. Y lofe pour se maintenir à l'écart de A et réclame. Quelle devrait être la décision ?

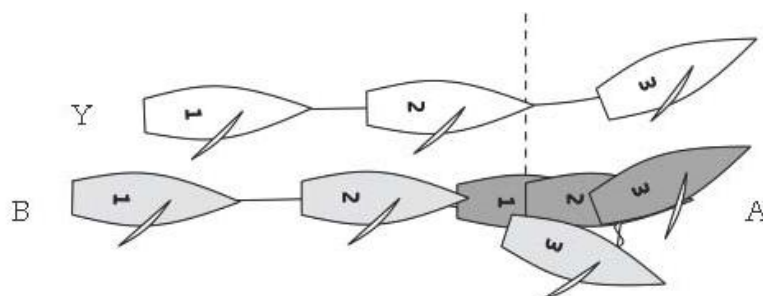


Réponse 3

Pas de pénalité. Quand, après la position 1, les bateaux B et Y arrivent sur l'obstacle A, la règle 19 exige du bateau B à l'extérieur qu'il donne au bateau Y à l'intérieur la place entre B et A. Cependant, en position 2, B n'est plus tenu de se maintenir à l'écart de A et, en conséquence, A n'est plus un obstacle. Puisque A n'est plus un obstacle, la règle 19 ne s'applique plus entre B et Y et B n'est donc plus tenu de donner à Y la place de passer sous le vent de A. Y se maintient respectivement à l'écart de B et A comme requis par les règles 11 et 12.

Question 4

Identique à la question 3, sauf que l'étrave de Y est à environ une demi-longueur en avant de l'étrave de B et B suit une route directe vers le tableau arrière de A. En position 2, Y devient engagé au vent de A. Peu de temps après, B abat et passe sous le vent de A. X réclame. Quelle devrait être la décision ?



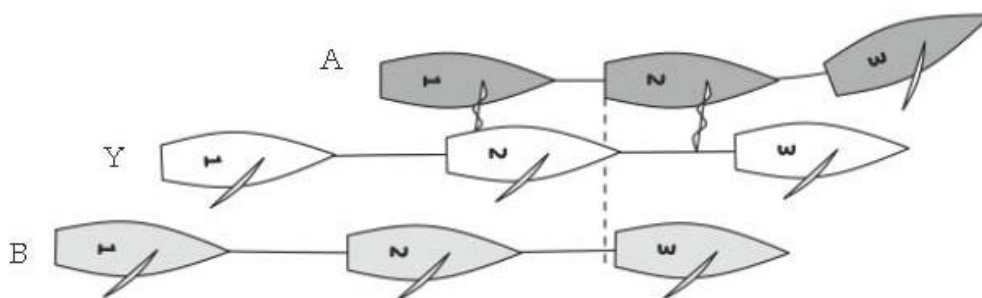
Réponse 4

Pas de pénalité. La règle 19 commence à s'appliquer entre les positions 1 et 2 quand B et Y sont à l'obstacle A. La règle 19.1(a) donne à B le droit de choisir de quel côté passer l'obstacle. Au moment où la règle 19 commence à s'appliquer, ni B ni Y ne sont à l'extérieur ou à l'intérieur par rapport à A et donc la règle 19.2(b) ne s'applique pas.

En position 2, Y devient engagé au vent de A. Y est maintenant le bateau extérieur et doit donner à B la place pour naviguer entre lui et l'obstacle selon la règle 19.2(b) si B choisit d'y passer. Cependant, B choisit de passer sous A. Quand B devient engagé sous le vent de A, B devient un obstacle pour Y et A et, en conséquence, Y doit donner à A la place entre lui et B. Y donne à A la place comme requis par la règle 19.2(b) et s'en maintient à l'écart comme requis par la règle 11.

Question 5

Identique à la question 4, sauf que B et Y suivent une route pour passer sous le vent de A. En position 2, Y devient engagé sous le vent de A. A lofe pour se maintenir à l'écart et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 5

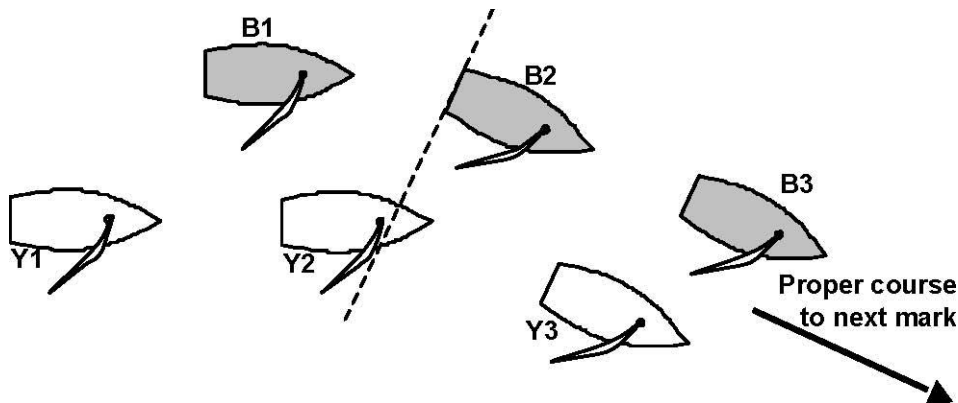
Pas de pénalité. B et Y naviguent sur une route normale et n'enfreignent donc pas la règle 17. En position 1, Y se maintient à l'écart de B comme requis par la règle 11. En position 2, Y devient engagé sous le vent de A. B est maintenant un obstacle pour Y et A. En tant que bateau extérieur, A doit donner à Y la place entre lui et B, à condition d'être capable de le faire depuis le moment où l'engagement a commencé. A doit également se maintenir à l'écart de Y selon la règle 11. A donne de la place et se maintient à l'écart en lofant.

TR CALL F3

Règle 17 Sur le même bord ; route normale

Question

Y et B naviguent au large, tous deux au-dessus de leur route normale, B légèrement en route libre devant et une longueur au vent de Y. B abat de sorte que les bateaux deviennent engagés. Y abat rapidement sur une route normale. B réclame. Quelle devrait être la décision?



Réponse

La règle 17 commence à s'appliquer quand les bateaux deviennent engagés. A partir de ce moment, Y ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale par rapport à sa position de début d'engagement (position 2) – c'est-à-dire qu'il ne doit pas naviguer au-dessus de la route qu'il suivrait en l'absence de B depuis la position 2 pour atteindre la marque suivante aussi rapidement que possible. En abattant rapidement, Y respecte cette règle. Pas de pénalité.

La réponse est identique si l'engagement est établi par Y naviguant plus vite, plutôt que par l'abattée de B.

Un bateau n'est pas tenu d'être sur une route normale pour anticiper l'exigence d'une route normale qui n'existe pas encore. La nouvelle exigence de suivre une route normale s'applique à partir de ce moment et depuis la position qu'a alors le bateau.

TR CALL F4

Règle 11

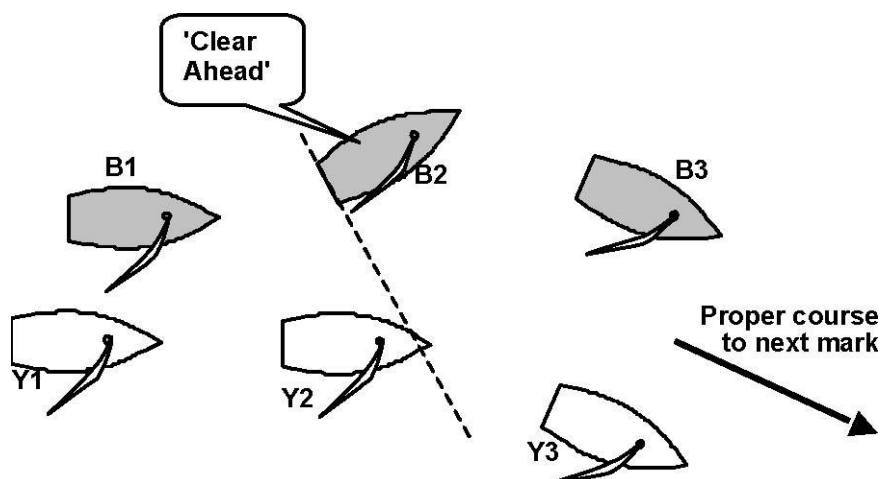
Sur le même bord, engagés

Règle 17

Sur le même bord ; route normale

Question

B et Y sont au large, tous deux au-dessus de leur route normale. Ils sont engagés et Y a le droit de naviguer au-dessus de sa route normale. B lofe, pour essayer de devenir en route libre devant. Puis, pensant (à tort) qu'il est en route libre devant, il hèle « en route libre devant ». Y abat sur une route normale et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité. L'appel à la voix de B de ce qu'il pense être vrai n'a aucune signification dans les règles. Puisque B a manqué à devenir en route libre devant, Y n'a aucune obligation d'abattre sur une route normale.

Si Y n'abat pas, alors B peut réclamer ; dans les circonstances ci-dessus, les umpires ne signaleraient pas non plus de pénalité.

Si B venait à abattre et à causer un contact, il enfreindrait alors la règle 11, que son lof ait rompu ou non l'engagement.

TR CALL G1

Définitions
Définitions

Sous le vent et au vent
Bord, tribord ou bâbord

Question 1

Un bateau naviguant vent arrière sur tribord abat jusqu'à être sur la fausse panne, le vent continuant à remplir sa grand-voile. Sur quel bord est-il ?

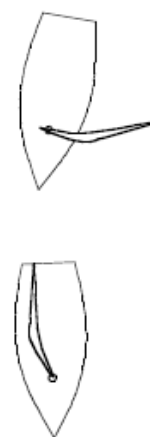
QUESTION 1



QUESTION 2



QUESTION 3



Réponse 1

Tribord. La définition établit que « lorsqu' (un bateau) navigue sur la fausse panne ou plein vent arrière, son côté sous le vent est le côté sur lequel il porte sa grand-voile ». Puisque sa voile reste pleine du côté bâbord, le côté bâbord est son côté sous le vent. Il est sur le bord « correspondant à son côté au vent », c'est-à-dire tribord.

Question 2

Le bateau continue alors à abatter, sa bôme toujours du côté bâbord, son équipier la maintenant dans cette position pendant que le vent la remplit à contre. Sur quel bord est-il maintenant ?

Réponse 2

Bâbord. Il n'est plus maintenant ni plein vent arrière ni en train de naviguer sur la fausse panne. Il est donc sur le bord correspondant au côté opposé au vent. Dans ce cas, il est évident que ce côté est son côté tribord ; il est donc bâbord.

Question 3

Un bateau tribord abat jusqu'à être plein vent arrière. Pour ralentir sa vitesse, son équipier tient la bôme au centre du bateau. Le vent touche le côté bâbord de sa grand-voile, avec pour seule indication sa chute allant du côté tribord. Sur quel bord est-il ?

Réponse 3

Bâbord. Puisqu'il navigue plein vent arrière, son côté sous le vent est défini par le côté sur lequel il porte sa grand-voile. C'est le côté tribord. Il est donc bâbord.

TR CALL G2

Règle 10

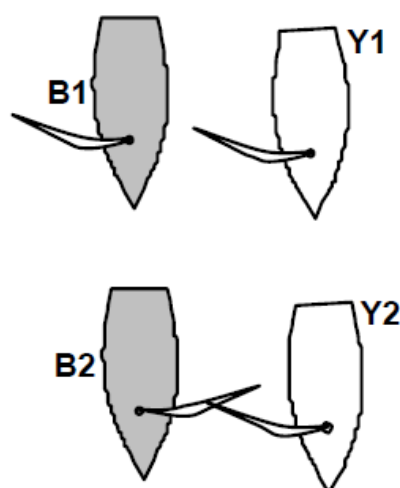
Sur des bords opposés

Règle 11

Sur le même bord ; engagés

Question

Deux bateaux B et Y naviguent plein vent arrière, tous deux bâbord. B, bateau sous le vent, empanne sur tribord sans modifier sa route, et sa bôme touche celle de Y. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y. Y enfreint la règle 10.

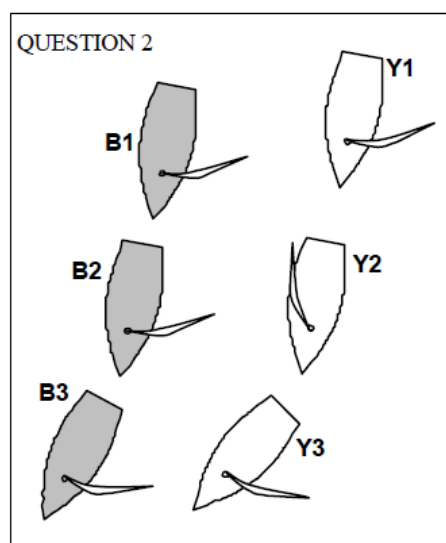
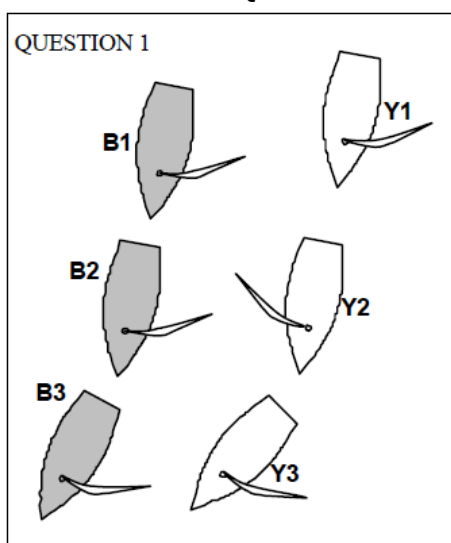
En position 1, Y est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart. Après l'empannage de B, Y est tenu par la règle 10 de se maintenir à l'écart. B ne peut avoir enfreint la règle 16.1 puisqu'il ne modifie pas sa route. Y ayant été le bateau non prioritaire tout le temps, la règle 15 ne s'applique pas à B.

TR CALL G3

Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Définitions	Sous le vent et au vent
Définitions	Engagement
Définitions	Bord, tribord ou bâbord

Question 1

B et Y sont engagés tribord sur un bord de grand largue. Y est soumis à la règle 17. Sans modifier sa route, Y empanne, laissant sa bôme passer complètement de l'autre côté et sa voile se remplir sur la nouvelle amure. Il empanne alors immédiatement à nouveau et lofe B. B répond au lof et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pas de pénalité.

Puisque la voile de Y se remplit en position vent arrière après l'empannage, il navigue sur la fausse panne, il a donc changé d'amure et la règle 17 cesse de s'appliquer. Quand il empanne à nouveau sur tribord, la règle 17 ne s'applique pas.

Question 2

Les circonstances sont identiques, mais le premier « empannage » de Y est effectué en tirant la bôme au centre du bateau, en tenant la bôme pour que la voile se remplisse du nouveau côté, puis en repoussant immédiatement la bôme du côté initial. Y lofe ensuite, B répond et réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pénaliser Y.

Y ne navigue jamais sur la fausse panne. En conséquence, le bord sur lequel il se trouve est déterminé par son côté au vent. Puisque celui-ci ne change pas, il reste sur le bord tribord tout au long de la manœuvre et enfonce la règle 17 quand il lofe.

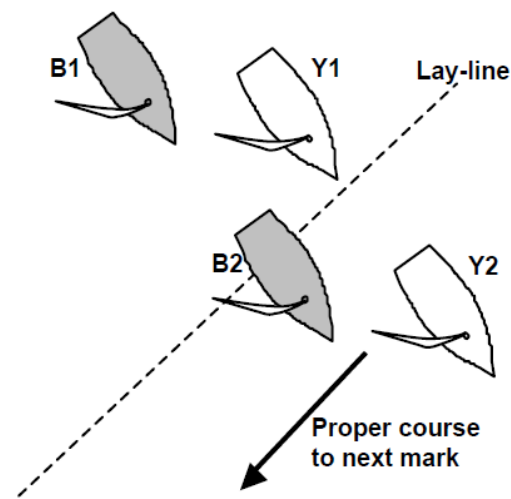
TR CALL G4

Règle 17 Définitions

Sur le même bord ; route normale
Route normale

Question 1

Près de la fin du bord de vent arrière, B et Y sont engagés sur le même bord ; B est soumis à la règle 17 et navigue sur sa route normale. Dans peu de temps, sa route normale sera d'empanner vers la marque. Quand doit-il commencer à abattre pour empanner ?



Réponse 1

B doit abattre pour empanner au moment où il aurait abattu pour empanner pour finir aussi rapidement que possible, en l'absence de Y. S'il retarde clairement ce moment, il enfreint la règle 17 en naviguant au-dessus de sa route normale.

Question 2

Quand B est nettement au-dessus de la layline, Y réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pénaliser B. B enfreint la règle 17.

Lorsqu'il existe un doute pour savoir si B est au-dessus de la layline ou non : pas de pénalité.

TR CALL G5

Règle 10

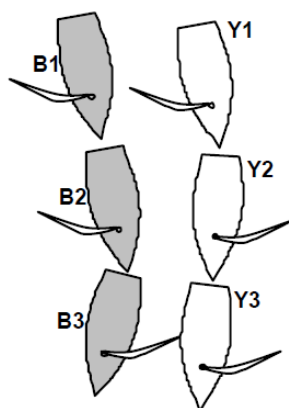
Sur des bords opposés

Règle 15

Acquérir une priorité

Question

B et Y naviguent vent arrière bâbord, engagés et au même niveau, leurs coques séparées d'une longueur et demie. Y, bateau au vent, empanne sur tribord puis maintient sa route. B répond rapidement en empannant mais sa bôme touche la coque de Y. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Quand Y empanne sur tribord, il acquiert la priorité et doit au début donner à B la place de se maintenir à l'écart.

Si B réagit rapidement et en bon marin et qu'un contact a lieu, alors Y enfreint la règle 15. Pénaliser Y.

Si B soit tarde à répondre, soit n'empanne pas en bon marin, et qu'un contact en résulte, alors B enfreint la règle 10. Pénaliser B.

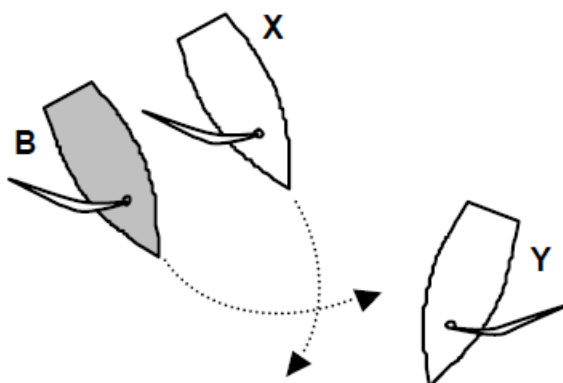
Quand un bateau acquiert la priorité et qu'un autre bateau doit agir pour se maintenir à l'écart, le bateau non prioritaire doit commencer à agir immédiatement et le bateau prioritaire doit lui laisser la place pour ce faire. Un empannage « en bon marin » inclut le fait de laisser la bôme aller jusqu'à la fin de l'empannage, mais pas nécessairement entièrement. Cela inclut également la bascule du bateau, mais seulement dans la limite nécessaire à faciliter la conduite. Voir également le principe d'umpire 4.

TR CALL G6

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 19	Place pour passer un obstacle

Question 1

B et Y sont engagés bâbord sur un bord de vent arrière. B est soumis à la règle 17. Les deux bateaux sont sur une route de collision avec Y tribord. X hèle pour de la place pour empanner mais B lofe pour passer sur l'arrière de Y, ce qui est une route normale pour B. X se maintient à l'écart et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pas de pénalité.

La règle 19 s'applique uniquement entre des bateaux à un obstacle. Le bateau prioritaire peut choisir de passer un obstacle d'un côté ou de l'autre. X doit se maintenir à l'écart de B et B ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. X se maintient à l'écart de B tout en lui donnant de la place.

Question 2

A quelle distance de l'obstacle B peut-il se trouver avant de faire son choix ?

Réponse 2

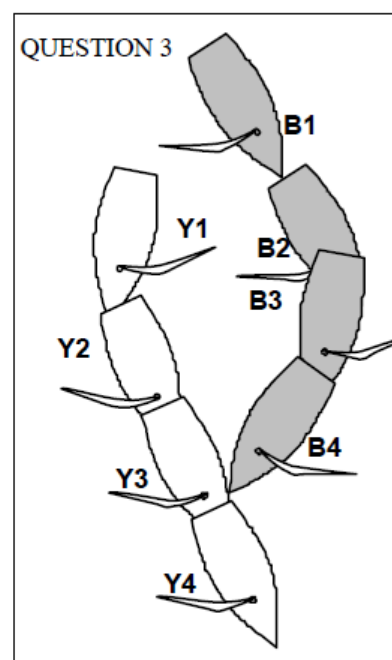
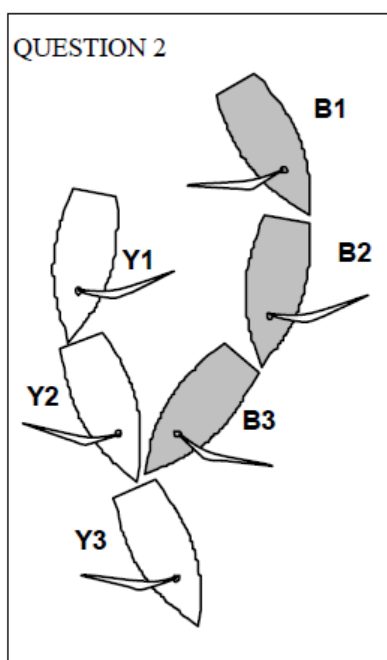
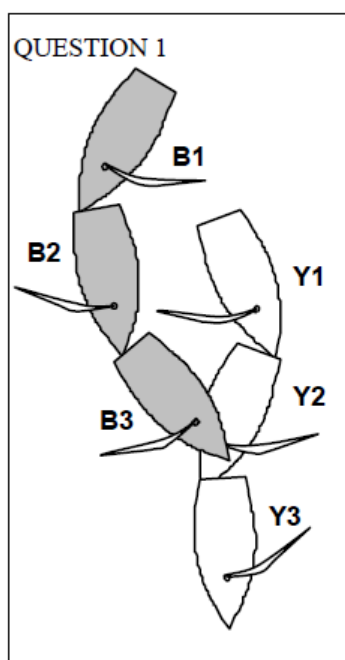
Si B choisit de lofer, il doit être assez loin de Y pour que tous deux se maintiennent à l'écart de Y et pour donner à X la place pour se maintenir à l'écart selon la règle 16.1. Si B choisit d'empanner, il doit être assez éloigné de Y pour donner à X la place de passer du même côté de Y selon la règle 19.2(b).

TR CALL G7

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.2	Modifier sa route

Question 1

B et Y sont sur des bords opposés sur un bord de largue. Y croise devant B sur bâbord, abat et empanne sur tribord. Au même moment, B abat et empanne sur bâbord. B croise derrière Y mais Y abat de nouveau, obligeant B à lofer immédiatement pour éviter le contact. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser Y.

Y acquiert la priorité par ses propres actions et doit au début donner à B la place de se maintenir à l'écart. Y donne de la place à B : en position 2, B se maintient à l'écart de Y et le croise. Quand Y modifie sa route après la position 2, B doit modifier sa route immédiatement pour continuer à se maintenir à l'écart. Y enfreint la règle 16.2.

Question 2

Les circonstances sont identiques sauf que, au début, Y est tribord et B bâbord. Les deux bateaux abattent et empannent en même temps. B doit modifier sa route pour éviter Y. B réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pénaliser Y.

Y perd la priorité en empannant, donc la règle 15 ne s'applique pas. Y manque à se maintenir à l'écart et enfreint la règle 10.

Question 3

Idem question 2 mais Y empanne un court instant avant B.

Réponse 3

Pas de pénalité.

Y conserve la priorité quand il empanne. B acquiert la priorité quand il empanne, donc la règle 15 s'applique et B doit au début donner à Y la place de se maintenir à l'écart. B donne la place à Y en lofant.

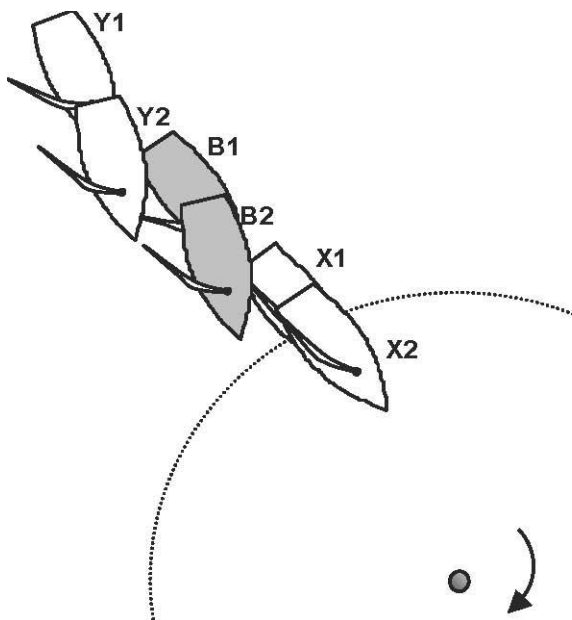
TR CALL H1

Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 19.2	Donner de la place à un obstacle
Définition	Place

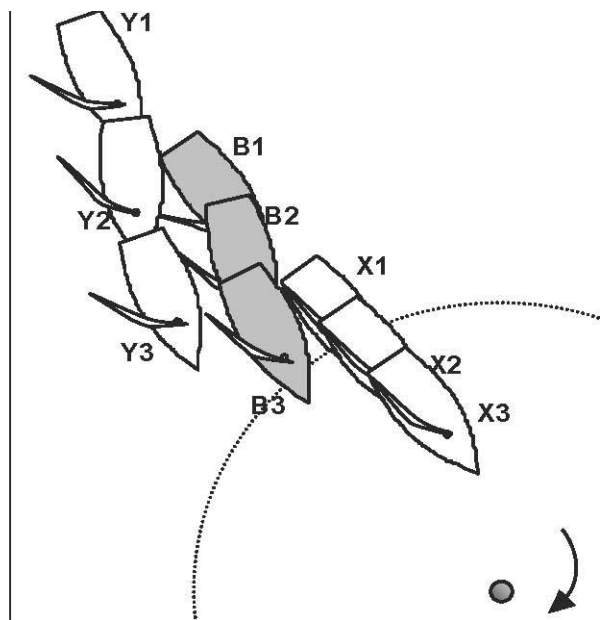
Question 1

Trois bateaux, B, X et Y, tous bâbord, s'approchent d'une marque d'empannage, directement l'un derrière l'autre. X entre dans la zone en route libre devant B puis s'arrête juste à l'intérieur de la zone. Y abat sur une route pour passer sous le vent de B, B abat alors pour passer sous le vent de X, et Y et B deviennent engagés. Lorsque Y et B deviennent engagés, B ne peut plus passer au vent de X. Y abat pour éviter B et réclame. Quelle devrait être la décision ?

QUESTION 1



QUESTION 2



Réponse 1

Pas de pénalité.

Au début, X est un obstacle pour B et Y parce qu'ils sont tous deux tenus de s'en maintenir à l'écart selon la règle 12. En position 1, B est prioritaire sur Y et la règle 19.2(a) lui permet de choisir de quel côté passer l'obstacle X. Quand B et Y deviennent engagés, Y doit donner à B la place selon la règle 19.2(b).

Lorsque les bateaux deviennent engagés sous le vent de X, la priorité change et X n'est plus un obstacle pour B et Y. Cependant, puisque X était en route libre devant B et Y à l'entrée de la zone, ils doivent tous deux donner la place à la marque à X. Y doit donner à B l'espace pour satisfaire son obligation de laisser la place à la marque à X.

La place à la marque pour X est de naviguer près de la marque, puis la place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours. Puisque B et Y établissent un

engagement tardif à l'intérieur de X, X peut également continuer à suivre sa route normale tant que les bateaux sont engagés. Voir aussi le call F2.

Question 2

Si B et Y sont engagés lorsque B atteint la zone de la marque, comment cela limite-t-il les actions des bateaux ?

Réponse 2

B et Y sont tenus de donner à X la place à la marque selon la règle 18.2(b). Y doit également donner à B la place de passer entre lui et X, car X est un obstacle tant que B est engagé sous le vent de X (voir réponse 1 ci-dessus).

Quand B entre dans la zone, il est engagé à l'extérieur de Y et la règle 18.2(b) exige qu'il donne à Y la place à la marque, que l'engagement entre eux ait par la suite été rompu ou pas. Si B a été incapable de donner la place à la marque à partir du début de l'engagement, il n'est pas tenu de donner la place à la marque, voir la règle 18.2(e). Cependant, si B est capable de donner à Y la place à la marque en ralentissant puis en lofant derrière X, la règle 18.2(e) ne s'appliquera pas et si B manque à agir ainsi, il enfreint la règle 18.2(b).

La présence de X peut vouloir dire pour B et Y qu'ils doivent passer du mauvais côté de la marque.

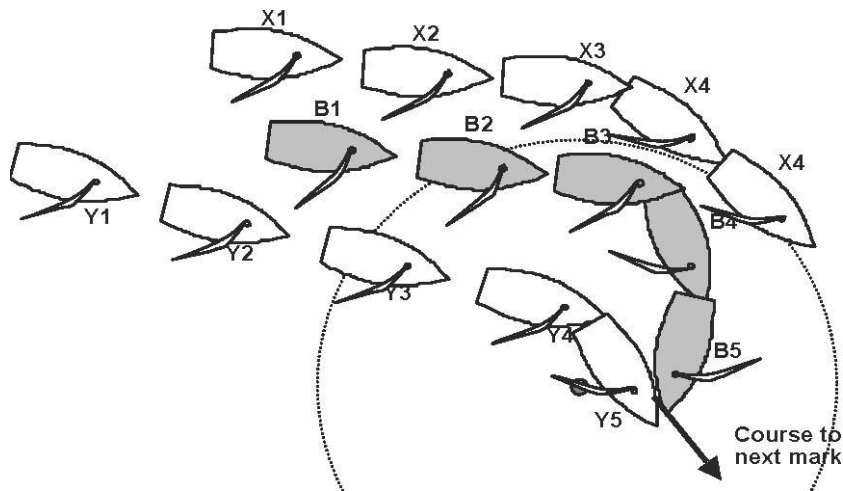
Un bateau en course est un obstacle pour les autres bateaux si et seulement si ils sont tenus de s'en maintenir à l'écart.

TR CALL H2

Règle 15	Acquérir une priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 21	Exonération
Règle 31	Toucher une marque

Question

Trois bateaux, B, X et Y s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à tribord. La route normale après la marque est un grand large bâbord. B n'a pas de restriction à sa route normale et lofe X pour le ralentir. Quand B atteint la zone, Y est en route libre derrière. Quand Y longe la marque, B abat et empanne pour empêcher Y de passer entre la marque et lui. Y touche B et la marque et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser B. En position 2, Y est soumis à la règle 18.2(b) et doit par la suite donner la place à la marque à B. Cependant, quand B abat et empanne après la position 4, sa route normale n'est pas de passer près de la marque. La place a été donnée à B pour qu'il contourne la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours, il n'a donc plus droit à exonération pour avoir enfreint les règles 15 ou 16.1.

Dans cette situation, la présence de la marque et la modification de route de B, empêchent Y de se maintenir à l'écart, donc B enfreint les règles 15 et 16.1. Y respecte la règle 18.2(b) à la marque en donnant à B la place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours, et Y est donc exonéré selon la règle 64.1(a) des infractions aux règles 10 et 31.

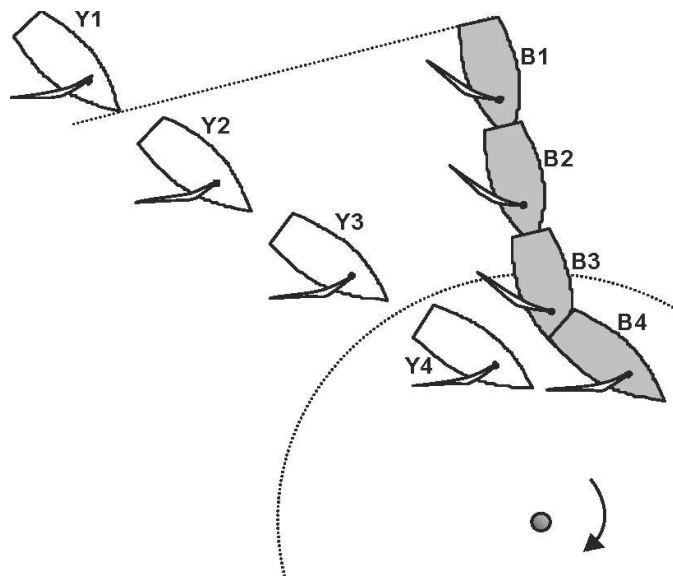
Toucher une marque n'est pas naviguer en bon marin. Quand un bateau non prioritaire se maintient à l'écart puis est ensuite obligé de toucher une marque en raison d'une modification de route d'un bateau prioritaire, la place ne lui a pas été donnée.

TR CALL H3

Règle 17 **Sur le même bord ; route normale**
Règle D1.1(c) **Suppression de la règle 18.4**

Question

A cinq longueurs d'une marque d'empannage à laisser à tribord, Y, naviguant plus vite, établit un engagement depuis l'arrière à trois longueurs, sous le vent de B. Bien que la route normale de Y soit d'empanner pour contourner la marque, il éloigne B de la marque. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité.

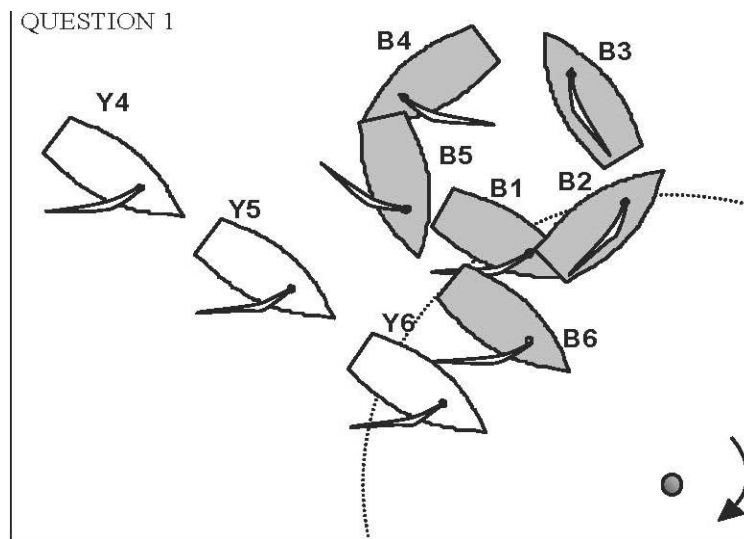
Puisque l'engagement est établi quand Y et B sont séparés de plus de deux longueurs de coque, la règle 17 ne s'applique pas et Y peut naviguer au-dessus de sa route normale. La règle 18.4 ne s'applique pas (voir la règle D1.1(c)) et en conséquence, Y peut retarder son empannage pour éloigner B de la marque.

TR CALL H4

Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 22.2	Effectuer une pénalité

Question 1

B bateau pénalisé, bâbord, est nettement devant Y et à l'intérieur des deux longueurs de coque de la marque à laisser à tribord. B s'exonère alors en faisant un tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Quand B termine sa pénalité, Y est à l'intérieur de la zone et est engagé à l'intérieur de B. Y hèle pour de la place à la marque. B donne de la place et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pas de pénalité. Quand B quitte la zone en position 3, aucun bateau n'est dans la zone et la règle 18 cesse de s'appliquer. Pendant que B effectue sa pénalité, il est soumis à la règle 22.2 et est bateau non prioritaire. Quand B se retrouve sur une route à plus de 90° du vent réel avant la position 4, les bateaux deviennent engagés et quand il termine sa pénalité en position 5, il reste bateau non prioritaire, maintenant selon la règle 11. Quand un des bateaux atteint alors la zone, la règle 18 s'applique à nouveau et B, en tant que bateau extérieur, est également tenu de donner à Y la place à la marque selon la règle 18.2(b).

Question 2

La situation est identique mais la marque est à contourner à bâbord. En position 5, B hèle pour de la place à la marque. Y donne la place à la marque et réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

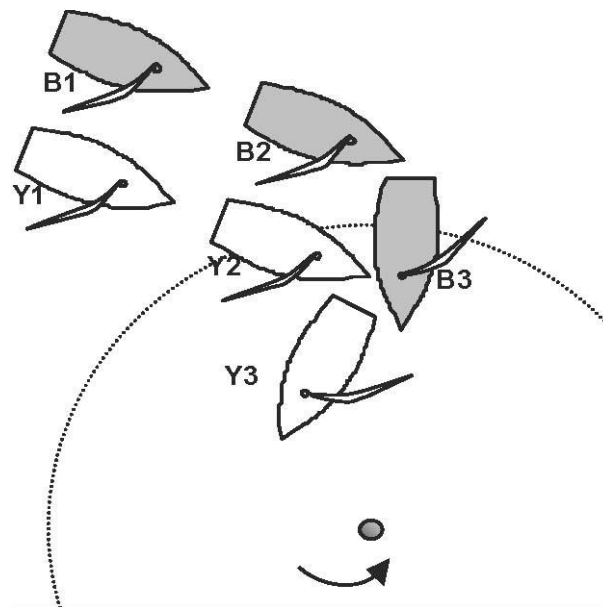
Pas de pénalité. Les bateaux sont engagés quand le premier d'entre eux entre dans la zone. La règle 18.2(b) s'applique et Y doit donner à B la place à la marque.

TR CALL J1

Règle 18. **Quand la règle 18 s'applique**
Règle 18.2 **Donner la place à la marque**

Question

B et Y sont engagés, grand largue bâbord vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Y n'a pas de restriction à sa route normale et suit une route à environ une longueur $\frac{1}{2}$ au vent de la marque. Y maintient sa route jusqu'à ce qu'il soit à une longueur $\frac{1}{2}$ de la marque puis il empanne pour donner à B la place à la marque. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y.

La règle 18 commence à s'appliquer quand un des bateaux entre dans la zone. A partir de ce moment, Y doit suivre une route pour donner la place à la marque à B. En maintenant sa route en position 2, Y enfreint la règle 18.2(b).

Le fait que B hèle ou non pour de la place est sans importance.

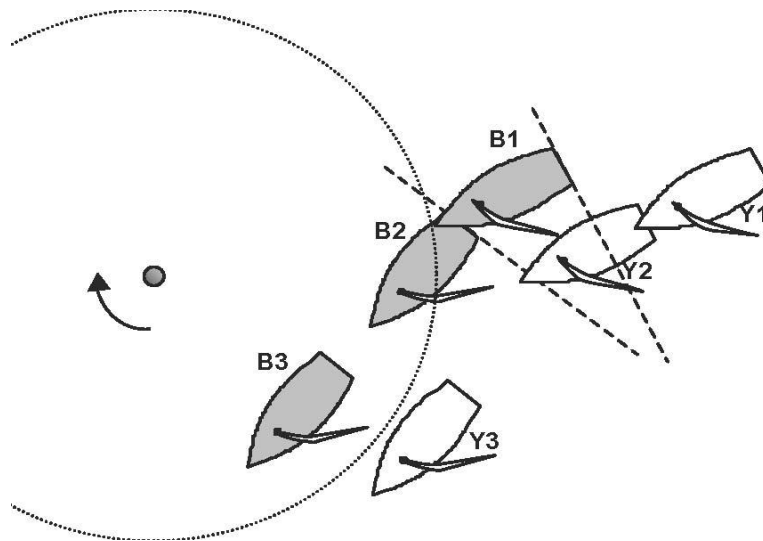
Un bateau tenu de donner la place à la marque est tenu de le faire à partir du moment où la règle 18 commence à s'appliquer.

TR CALL J2

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 21	Exonération
Définitions	Place à la marque

Question

B et Y s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à tribord. Quand B atteint la zone, il est en route libre devant Y. B abat et en position 2, Y établit un engagement sous le vent. B maintient sa route jusqu'à la position 3 quand Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser B.

Quand B atteint la zone, la règle 18 commence à s'appliquer et Y est tenu de lui donner la place à la marque, ce qu'il fait. A partir de la position 2, B est bateau au vent et doit se maintenir à l'écart de Y selon la règle 11. B enfreint la règle 11 quand Y doit modifier sa route pour l'éviter.

La place à la marque comprend la place pour que B aille à la marque, mais puisqu'il navigue sous sa route vers la marque, il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit et ne peut être exonéré selon la règle 21 pour l'infraction à la règle 11.

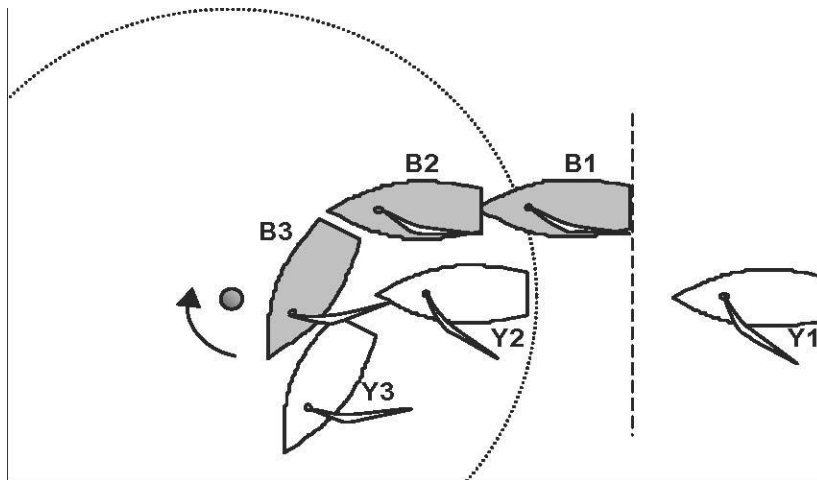
TR CALL J3

Règle 11
Règle 18.2
Règle 21

Sur le même bord, engagés
Donner la place à la marque
Exonération

Question

B est au large en route libre devant Y quand il entre dans la zone d'une marque sous le vent. La route de B l'emmènera au vent de la marque. Il ralentit et Y devient engagé sous le vent et à environ $\frac{1}{2}$ largeur de bateau de celui-ci. B abat alors brutalement pour contourner la marque. Y réagit rapidement mais est incapable de donner de la place. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y.

Y doit donner à B la place pour aller à la marque. En position 2, il manque à le faire et enfreint la règle 18.2(b).

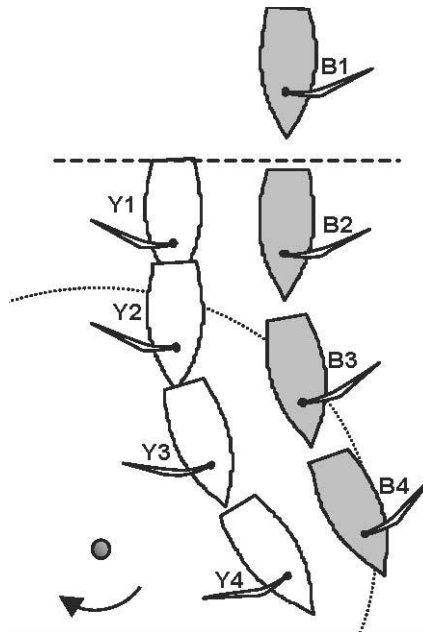
Quand B abat après la position 2, il enfreint la règle 11 (une règle de la section A). Cependant, sa modification de route est cohérente avec sa route vers la marque et, parce qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, B est exonéré selon la règle 21.

TR CALL J4

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque

Question

Les bateaux Y bâbord et B tribord naviguent sur des routes parallèles au vent arrière et s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à tribord. Y est en route libre devant quand il atteint la zone. Y ralentit et B devient engagé à l'extérieur. Y dépasse ensuite la marque et lofe légèrement. B doit modifier sa route et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y.

Quand Y atteint la zone, il est bâbord et doit se maintenir à l'écart. Cependant, il a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b).

En position 2, Y est sur sa route vers la marque et B continue à être obligé de lui donner la place à la marque.

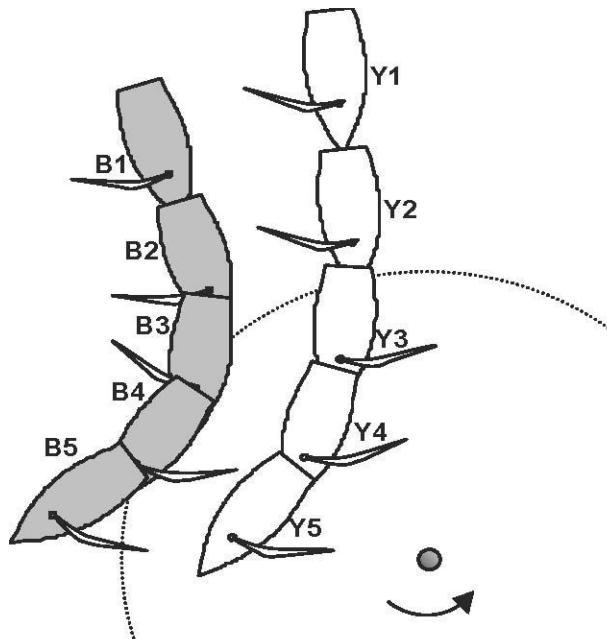
Après la position 3, Y n'est plus sur sa route vers la marque et n'est pas en train de la contourner. Y doit se maintenir à l'écart selon la règle 10, et en obligeant B à modifier sa route, Y manque à se maintenir à l'écart.

TR CALL J5

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle D1.1(c)	Suppression de la règle 18.4
Définitions	Engagement

Question

Y et B sont engagés au vent arrière bâbord vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Lorsqu'il est à l'intérieur de la zone, Y empanne sur tribord et modifie sa route vers B. B est obligé d'empanner, et Y éloigne alors B de la marque en lofant. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité.

Depuis la position 2, B est tenu de donner la place à la marque à Y.

Quand Y empanne, il acquiert la priorité et B doit maintenant également se maintenir à l'écart. La règle 18.4 est supprimée, aussi Y n'a-t-il aucune obligation d'empanner. La règle 17 ne s'applique pas et Y peut naviguer au-dessus de sa route normale.

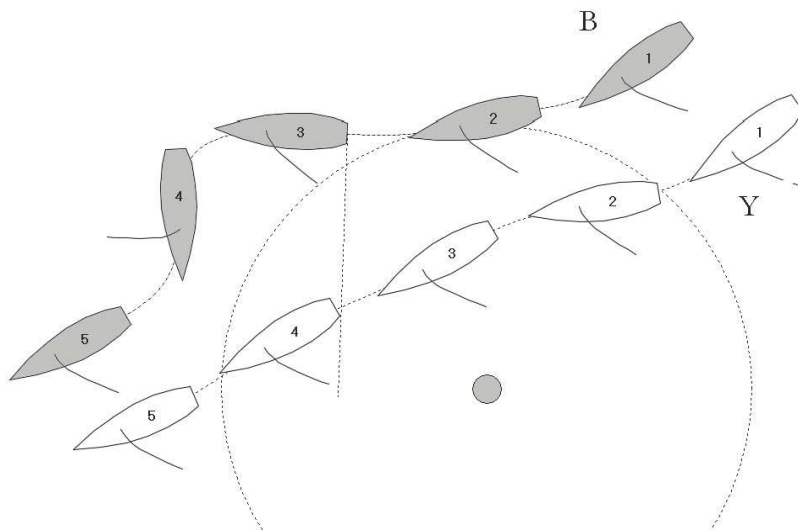
Y est autorisé à lofer à partir de la position 3 à condition qu'il donne à B la place de se maintenir à l'écart.

TR CALL J6

Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Définitions	Engagement

Question 1

Y et B sont engagés et s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. Y est autorisé à naviguer au-dessus de sa route normale. En position 3, B lofe et rompt l'engagement. En position 4, B empanne sur bâbord et, avant qu'il ne change de bord, les bateaux redeviennent engagés. Y poursuit sa route et hèle « Tribord ». B empanne pour se maintenir à l'écart. Il y a une réclamation recevable. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pas de pénalité. B abat avant d'empanner en position 4 et crée un nouvel engagement. Pour un temps très court, B et Y sont sur le même bord, temps pendant lequel Y est tenu par la règle 17 de ne pas naviguer au-dessus de sa route normale. Quand quasiment immédiatement après, B change de bord (position 4), la règle 17 cesse de s'appliquer et reste inapplicable tant que les bateaux restent engagés.

Question 2

La réponse serait-elle identique si aucun bateau n'était dans la zone ?

Réponse 2

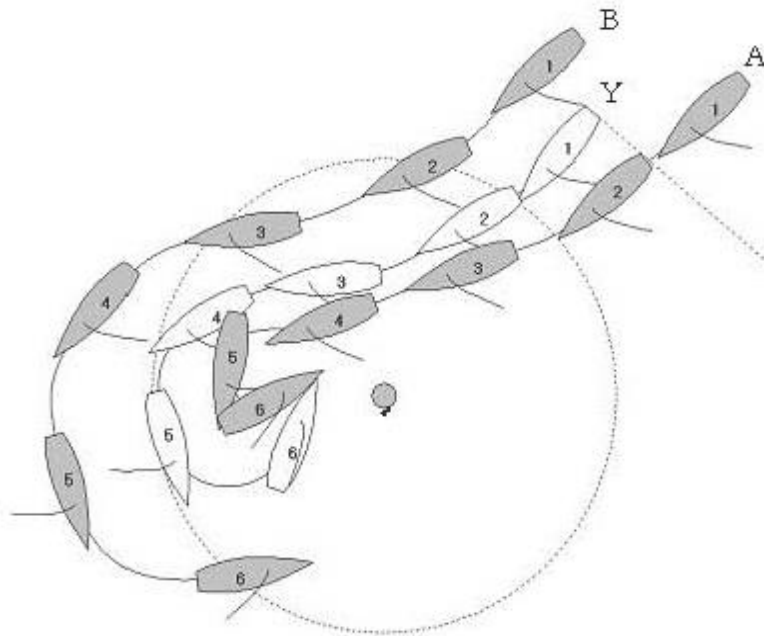
Oui.

TR CALL J7

Règle 11	Sur le même bord ; engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 21	Exonération
Règle 64.1(a)	Pénalités et exonération

Question

Quand Y atteint la zone d'une marque sous le vent à laisser à bâbord, il est en route libre devant A et est engagé au vent de B. La règle 17 ne s'applique pas entre Y et B. Y éloigne B de la marque en lofant sans enfreindre la règle 16. Y reste à l'intérieur de la zone, puis empanne et revient pour empêcher A de contourner la marque à son intérieur. Après l'empannage, Y lofe rapidement, clairement au-dessus de sa route normale pour contourner la marque, sans donner à A la place de se maintenir à l'écart. Il y a contact entre Y et A. Il ya a une réclamation. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser Y.

Puisque A est en route libre derrière Y à la zone, la règle 18.2 exige qu'il donne ensuite la place à la marque à Y. De plus, depuis la position 4 quand il devient engagé à l'intérieur de Y, la règle 18.2(c) exige de A qu'il donne à Y la place de suivre sa route normale. Cependant, Y enfreint la règle 16.1 quand il lofe et manque à donner à A la place de se maintenir à l'écart, et parce que il ne navigue pas sur sa route normale et n'est en train de contourner la marque, il n'est pas exonéré selon la règle 21.

A est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de Y. Cependant, si les umpires décident que A se serait maintenu à l'écart si Y n'avait pas enfreint la règle 16.1, A est exonéré selon la règle 64.1(a) pour cette infraction. Si les umpires décident que A ne se maintenait pas à l'écart

indépendamment du lof de Y, pénaliser les deux ; Y pour l'infraction à la règle 16.1 et A pour l'infraction à la règle 11.

Un bateau ayant droit à la place à la marque est exonéré selon la règle 21 pour avoir enfreint la règle 16.1 quand sa modification de route est cohérente avec le contournement de la marque en bon marin, ou, si la règle 18.2(c) s'applique, avec sa route normale.

TR CALL J8

Règle 17

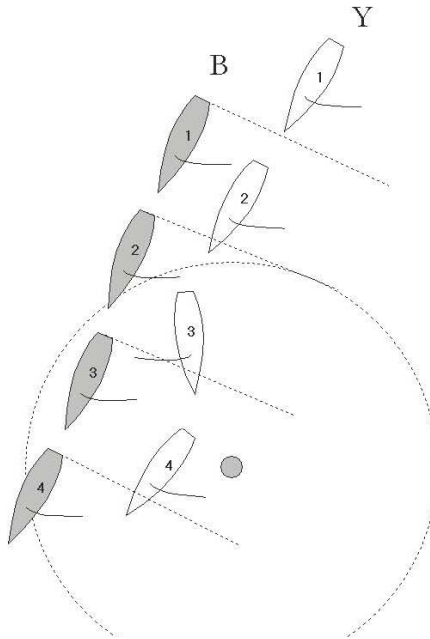
Route normale

Question

A l'approche d'une marque sous le vent à laisser à bâbord, Y établit un engagement sur B depuis une position en route libre derrière, avant que B n'entre dans la zone. Y empanne alors sur bâbord et, tout en étant encore engagé, empanne à nouveau sur tribord.

Y ne contourne pas la marque mais continue sur tribord, naviguant ainsi au-dessus de la route normale.

B dépose une réclamation recevable. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pas de pénalité.

Quand Y établit d'abord l'engagement, il est soumis à la règle 17 et ne peut pas naviguer au-dessus d'une route normale. Lorsqu'il empanne, la règle 17 ne s'applique plus puisque les bateaux sont sur des bords opposés.

Quand Y revient sur tribord - la règle 17 ne s'applique pas puisque lorsque la règle 17 s'éteint, elle ne se rallume jamais à nouveau sur le même engagement. Y a le droit de naviguer au-dessus de sa route normale.

TR CALL K1

Règle 24.1	Gêner un autre bateau
Règle 28.1	Effectuer le parcours
Règle 44.2	Pénalités d'un tour et de deux tours
Règle A5	Scores déterminés par le comité de course
Règle D1.1(e)	Gêner un autre bateau
Définitions	Finir
Définitions	En course

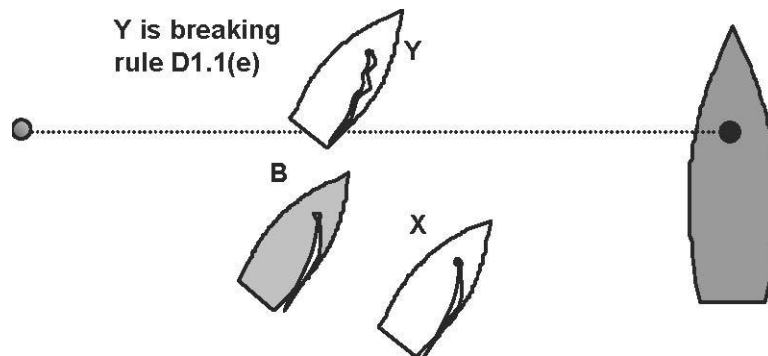
Question 1

Quelles sont les obligations d'un bateau qui a fini ?

Réponse 1

Un bateau qui a fini mais qui n'a pas dégagé la ligne d'arrivée est toujours en course. Il enfreint la règle D1.1(e) si, après avoir fini mais étant toujours en course, il agit pour gêner un bateau qui n'a pas encore fini.

Un bateau qui a fini et dégagé la ligne de départ et ses marques enfreint la règle 24.1 s'il gêne un bateau qui est encore en course alors qu'il aurait été raisonnablement possible d'éviter une telle gêne.



Question 2

Y a-t-il un côté requis de la ligne d'arrivée pour effectuer une pénalité ?

Réponse 2

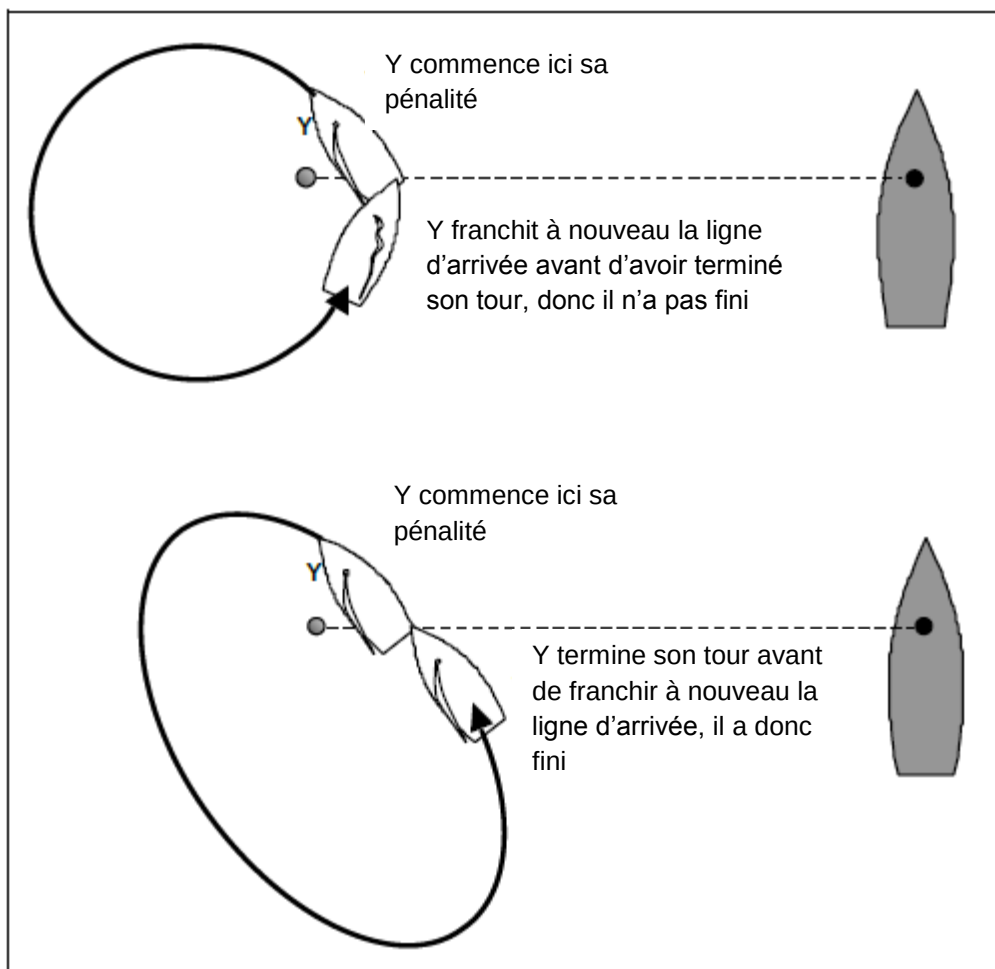
Non. La seule exigence est qu'après avoir effectué la pénalité, le bateau doit naviguer complètement du côté parcours de la ligne d'arrivée avant de franchir la ligne d'arrivée pour finir. Voir le schéma.

Question 3

Un bateau devant effectuer une pénalité peut-il faire le tour de la marque d'arrivée tout en effectuant sa pénalité ?

Réponse 3

Oui. Aucune règle ne l'interdit et sa route respecte encore la règle 28.1. Cependant, il doit effectuer la pénalité avant de recouper la ligne d'arrivée pour finir.



Question 4

Si un bateau recoupe la ligne d'arrivée avant de terminer sa pénalité, que devraient faire le comité de course et les umpires ?

Réponse 4

Le bateau manque à finir suivant la définition et devrait être classé DNF. Le comité de course n'a pas besoin de réclamer contre lui (voir règle A5).

Le bateau comité doit enregistrer chaque heure de franchissement de la ligne par ce bateau. Les umpires doivent juger si la pénalité était terminée ou pas avant de franchir la ligne d'arrivée et en informer le comité de course.

Un bateau termine une pénalité quand, s'il commence par empanner en premier, il se retrouve sur une route au plus près après avoir viré de bord, ou, s'il vire en premier, au moment où sa grand-voile se remplit du nouveau côté après l'empannage.

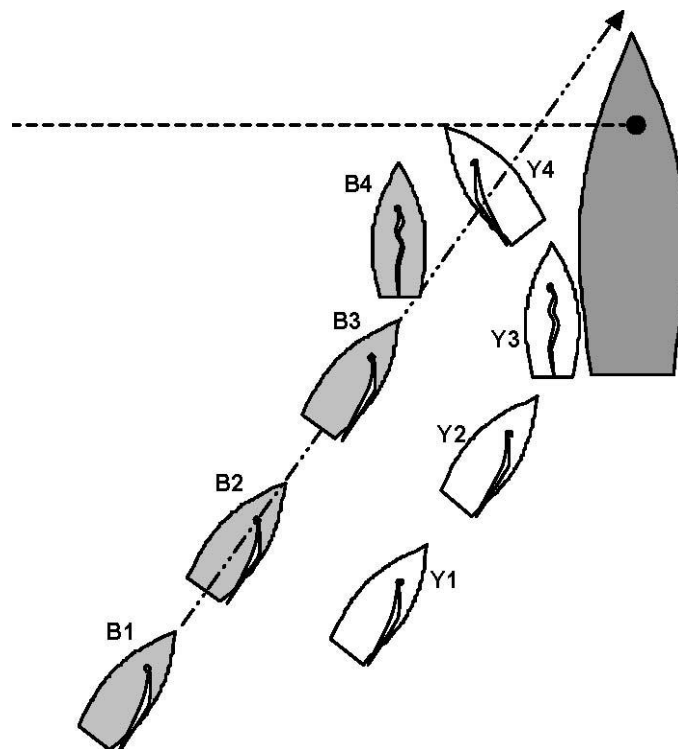
TR CALL K2

Règle 20 Place pour virer de bord à un obstacle

Question

Y et B sont engagés et naviguent au près bâbord vers le bateau comité à l'extrémité tribord de la ligne d'arrivée.

B peut parer le bateau comité mais Y, bateau sous le vent, ne le peut pas. Y navigue jusqu'à hauteur de ce bateau et hèle et fait des signes pour de la place pour virer de bord. B ne répond pas. Y hèle et fait des signes une seconde fois, lofe et dépasse la position bout au vent, moment où B vire de bord et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Pénaliser les deux.

Puisque B peut parer le bateau comité qui est une marque, Y n'a pas droit à heler pour demander de la place pour virer de bord. Y enfreint la règle 20.1(c) en hélant, cependant, quand un bateau hèle pour de la place pour virer, la règle 20.2(b) exige du bateau hélé qu'il réponde à l'appel. B manque à répondre et enfreint la règle 20.2(b).

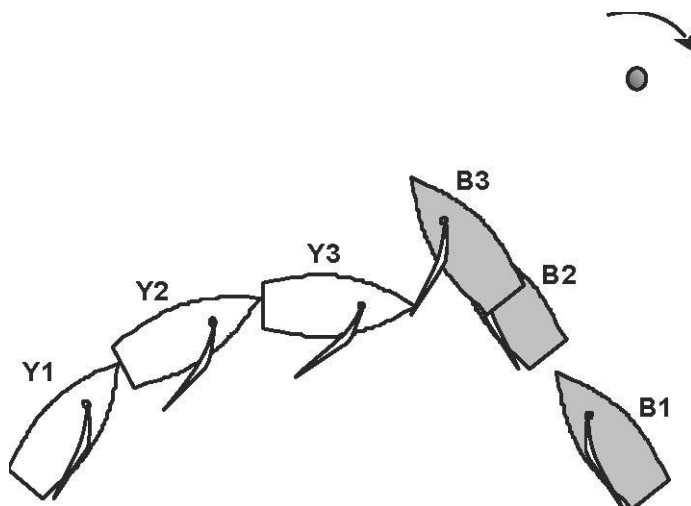
TR CALL L1

Règle 64.1(a)
Règle D2.3(g)

Décisions, exonération
Pénalités à l'initiative d'un umpire

Question

Y, bâbord, s'approche d'une marque au vent, abat pour passer derrière B tribord. Y se maintient à l'écart lorsque l'équipier de B pousse soudainement sa bôme et met sa voile à contre, et sa bôme touche le gréement de Y. B réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

Y enfreint la règle 10, mais est obligé de le faire en raison de l'action de B qui enfreint les principes de sportivité. Pénaliser B selon la règle D2.3(g) et exonérer Y selon la règle 64.1(a) (voir aussi le Cas 73).

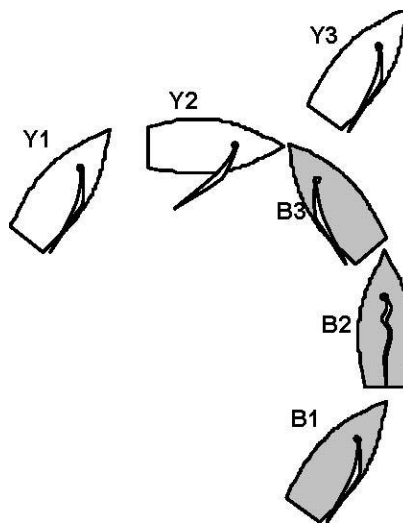
Quand un bateau prioritaire continue à naviguer sur sa route mais, en ne naviguant pas en bon marin intentionnellement (par exemple en poussant sa bôme sur l'extérieur), provoque un contact avec un bateau non prioritaire qui, sinon, se serait maintenu à l'écart, ce bateau commet une violation à la sportivité.

TR CALL L2

Règle 24.2 Gêner un autre bateau

Question

Sur un bord de près, par vent stable, à mi-parcours et à l'écart des autres bateaux, Y bâbord abat pour empanner afin d'effectuer une pénalité. B, également bâbord mais sur une trajectoire sous le vent de Y, vire immédiatement sur tribord et se retrouve en conséquence sur une route de collision avec Y. Y est obligé d'interrompre sa pénalité pour éviter B et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

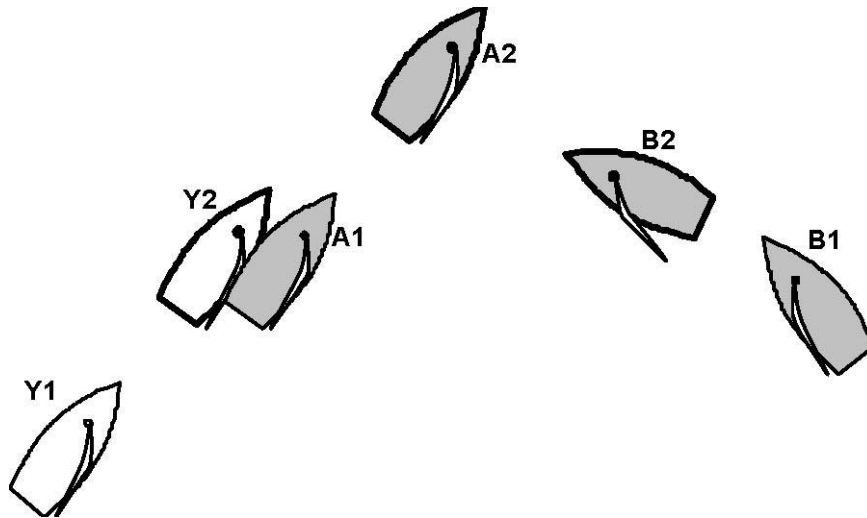
Pas de pénalité. La phrase de la règle 24.2 « sauf quand il navigue sur sa route normale » permet à B de gêner Y, à condition que B n'enfreigne pas la règle 16.1. Il a le choix entre plusieurs routes normales et peut donc en choisir une qui gênera B au maximum. Naviguer sur l'un ou l'autre bord peut être une route normale.

TR CALL L3

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 14	Eviter le contact
Règle 16.2	Modifier sa route
Règle D1.3(c)	Pénalités, règles entre bateaux d'une même équipe

Question 1

Sur un louvoyage au près, A est bâbord, devant Y. B est tribord sur une route de collision avec A. Y se maintient à l'écart en naviguant pour passer derrière B. A trois longueurs de A, B abat sur une route de collision avec Y. Y vire de bord et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Quand B modifie sa route, Y n'a pas besoin de modifier immédiatement sa route, donc B n'enfreint pas la règle 16.2. Pas de pénalité.

Question 2

Quand B passe derrière A, un contact a lieu. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

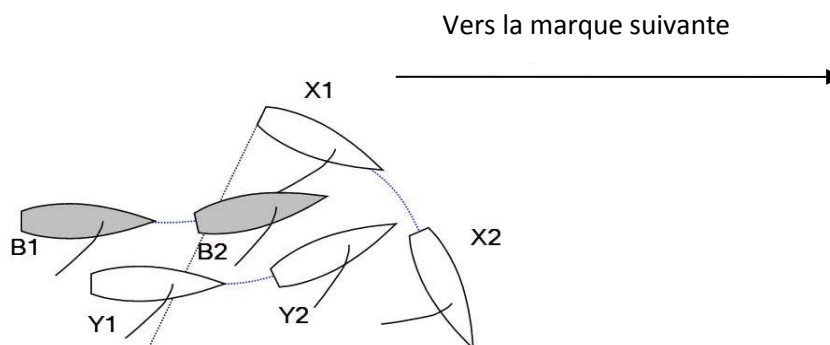
Pénaliser A. Quand un contact a lieu entre des membres d'une même équipe, celui qui a enfreint une règle est pénalisé (la règle D1.3(c) ne s'applique pas puisqu'il y a eu un contact). Dans ce cas, A enfreint la règle 10.

TR CALL L4

Règle 11	Sur le même bord ; engagés
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle D1.3(c)	Pénalités, règles entre bateaux d'une même équipe
Définitions	Route normale

Question 1

X navigue pour s'écarter afin d'effectuer une pénalité. Y est engagé sous le vent de X et B et est soumis à la règle 17 pour les deux engagements. Y et B naviguent tous deux sur une route normale et Y entrera en contact avec X s'il maintient sa route. Y lofe quand il est à 2 longueurs de X et en conséquence, Y et B passent derrière X. B se maintient à l'écart de Y et réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 1

Pénaliser X. X est engagé au vent de Y et est tenu de s'en maintenir à l'écart. Y devant lofer pour éviter X, X manque à se maintenir à l'écart et enfreint la règle 11.

Bien que l'incident ait lieu entre X et Y, qui sont des bateaux d'une même équipe, B est également impliqué. C'est uniquement en raison de l'infraction de X à la règle 11 que la route normale de Y est de lofer pour l'éviter, et ce lof impacte B directement. Si X s'était maintenu à l'écart de Y, le lof de Y aurait enfreint la règle 17. En conséquence, la règle D1.3(c) ne s'applique pas et X est pénalisé.

Question 2

Les circonstances sont identiques à celles de la question 1, mais la règle 17 ne s'applique pas entre Y et B, et s'applique uniquement entre X et Y. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pas de pénalité. Du fait de son engagement avec B, Y est prioritaire et n'est pas restreint par la règle 17. En conséquence, les umpires ne peuvent présumer que la modification de route de Y est due à la proximité de X. Bien que la règle 17 s'applique entre Y et X, Y respecte la règle puisqu'en lofant, il passe rapidement derrière A.

Quand un bateau modifie sa route pour éviter un autre bateau de son équipe, s'il le fait uniquement parce que l'autre bateau enfreint une règle et qu'en conséquence directe un bateau d'une autre équipe doit modifier sa route, l'incident n'est pas uniquement entre bateaux d'une même équipe et la règle D1.3(c) ne s'applique pas.

TR CALL L5

Règle 22.2	Effectuer une pénalité
Règle 44.2	Pénalités d'un tour et de deux tours
Règle D1.3(a)	Pénalités
Règle D2.2(f)	Courses jugées sur l'eau
Règle D2.3	Pénalités à l'initiative d'un umpire

Question 1

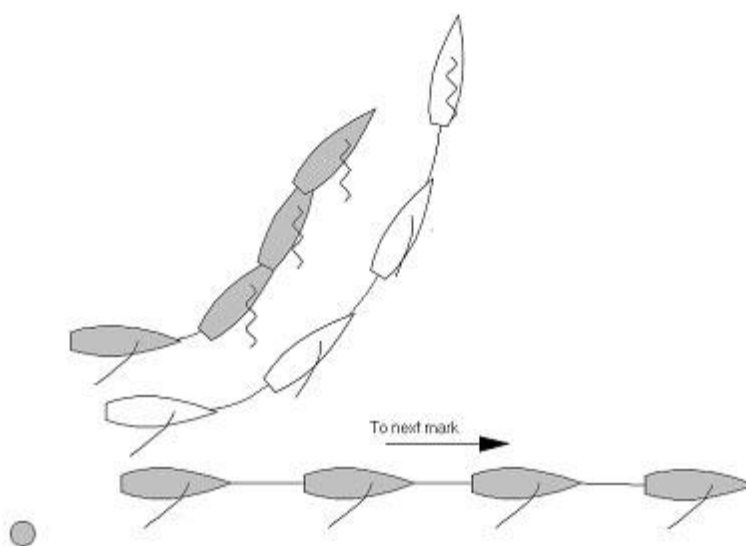
Comment les umpires décideront-ils qu'un bateau a effectué une pénalité correctement selon la règle 44.2 ?

Réponse 1

Un bateau effectue une pénalité correctement quand, aussitôt que possible après un incident ou après avoir été pénalisé par les umpires, il commence par nettement s'éloigner puis effectue le nombre de tours requis. Les réponses ci-dessous clarifient ces exigences.

Question 2

A et B sont des adversaires de Y. Y, qui n'est pas soumis à la règle 17, a reconnu avoir enfreint une règle en contournant la marque et a clairement indiqué qu'il va effectuer une pénalité. A doit modifier sa route et ralentir pour éviter Y et il réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse 2

Bien que Y n'enfreigne aucune règle du chapitre 2, il manque à s'écarter aussitôt que possible. En position 1, il peut ralentir, passer derrière B et A et ensuite s'écarter.

Pénaliser Y selon la règle D2.3(e).

Question 3

Quand un bateau est-il soumis à la règle 22.2 ?

Réponse 3

La règle 22.2 commence à s'appliquer quand un bateau est clairement en rotation afin d'effectuer une pénalité. Elle cesse de s'appliquer quand le bateau termine le dernier virement de bord ou empannage requis ou quand il interrompt sa pénalité avant qu'elle ne soit terminée.

Question 4

A quel moment les umpires peuvent-ils agir envers un bateau qui a manqué à effectuer correctement une pénalité ?

Réponse 4

Les umpires peuvent agir envers un bateau qui a manqué à effectuer une pénalité correctement quand

- a) le bateau signale qu'il va effectuer une pénalité et qu'ensuite il ne le fait pas,
- b) la pénalité était à l'initiative des umpires, ou
- c) les umpires décident que l'infraction était une violation à la sportivité.

Un bateau prioritaire qui navigue pour s'écarter conserve sa priorité jusqu'à ce que la règle 22.2 commence à s'appliquer pour lui. Un bateau qui gêne un autre bateau pendant qu'il s'écarter, alors qu'il avait clairement d'autres choix, ne s'écarter pas aussitôt que possible.

TR CALL L6

Règle 24.2 Gêner un autre bateau

Un bateau passe une marque puis revient sur le bord précédent du parcours.

Question 1

Enfreint-il une règle en agissant ainsi ?

Réponse 1

Non.

Question 2

Pour les besoins de la règle 24.2, sur quel bord du parcours est-il maintenant ?

Réponse 2

Il est maintenant sur le bord précédent.

TR CALL M1

Règle 60.1	Droit de réclamer et de demander réparation
Règle D1.2(a)	Réclamations et demandes de réparation
Règle D1.3(c)	Contact entre bateaux de la même équipe
Règle D2.4	Courses jugées sur l'eau : signaux d'un umpire

Question 1

Un membre d'une équipe est témoin d'un contact entre deux bateaux de l'autre équipe et il réclame. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 1

Puisqu'il y a eu un contact entre deux bateaux de l'autre équipe, le bateau a le droit de réclamer selon la règle 60.1, telle que modifiée par la règle D1.2(a) même s'il n'est pas impliqué dans l'incident. Pénaliser le bateau qui a enfreint une règle.

Question 2

Le bateau A a un contact avec le bateau Y et réclame contre lui. Les umpires jugent qu'un troisième bateau B est en faute et a enfreint une règle. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 2

Pénaliser B.

Le bateau qui réclame n'est pas tenu d'identifier correctement le bateau ayant enfreint une règle. Si la réclamation est faite correctement, les umpires jugeront l'incident et pénaliseront tout(s) bateau(x) ayant enfreint une règle.

TR CALL M2

Règle 61.1(a) Informer le réclamé

Question 1

Un incident a peut-être lieu entre les bateaux B et Y, aucun des deux ne réclame à ce moment-là. Un autre bateau de l'équipe de B crie « Réclame ! Vas-y, réclame ! » Suite à ce conseil, B réclame. Cette réclamation est-elle recevable ?

Réponse 1

Non. Signaler « pas de pénalité ». Pour respecter la règle 61.1(a), un bateau ayant l'intention de réclamer doit héler immédiatement l'autre bateau et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation. Si la réclamation est faite suite au conseil d'un autre bateau de l'équipe, elle n'est pas faite à la première occasion raisonnable.

Question 2

Un bateau a l'intention de réclamer mais ne suit pas correctement la procédure. Il continue ensuite à héler « Umpire » demandant une décision à la réclamation non recevable. Que feront les umpires ?

Réponse 2

Signaler « Pas de pénalité ». Bien qu'aucune réclamation recevable n'ait été déposée, il est correct de signaler clairement au concurrent qu'aucune pénalité ne sera donnée.

TR CALL M3

Règle D1.3(a)	Pénalités, effectuer spontanément une pénalité
Règle D2.3	Pénalités à l'initiative d'un umpire

Question

L'équipe A, B et C, groupée, s'approche tribord d'une marque au vent à laisser à bâbord. X a déjà contourné la marque, Y est tribord juste derrière le groupe et Z bâbord s'approche de la marque au même niveau que le groupe.

Z tente de virer de bord à l'intérieur du groupe à la marque et oblige A, B et C à naviguer au-delà du plus près et à son extérieur à la marque.

En conséquence de l'incident, Y dépasse A, B, C et Z. Z effectue une pénalité d'un tour. X et Y maintenant dégagés, premier et deuxième, conservent leur place jusqu'à l'arrivée.

De quelles options disposent l'autre équipe et les umpires pour influencer le résultat de cette course ?

Réponse

Quand un bateau enfreint une règle et que son équipe obtient un avantage, bien que le bateau en infraction ou un autre bateau de son équipe ait effectué une pénalité, les umpires peuvent pénaliser le bateau sans réclamation d'un autre bateau, ou renvoyer l'incident devant le jury selon la règle D2.3. Dans ce cas précis, l'équipe de Z a clairement obtenu un avantage significatif en enfreignant la règle 18.3(a).

Quand des tours supplémentaires ne peuvent changer le résultat de la course, les umpires doivent agir selon la règle D2.3 et faire un rapport de l'incident au jury. Le jury peut ensuite augmenter le nombre de points de Z pour inverser le résultat obtenu sur l'eau.

Signaler cette intention avec un pavillon noir et blanc. L'action de Z n'a pas besoin d'être une action délibérée.

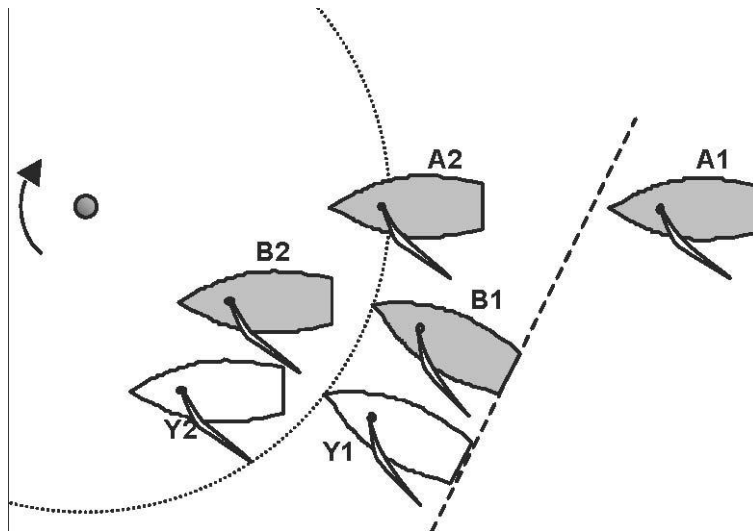
TR CALL M4

Règle 11 Sur le même bord, engagés
Règle 18.2 Donner la place à la marque
Règle D2.3(c) Pénalités à l'initiative d'un umpire : l'équipe gagne un avantage

Question

A une marque sous le vent à laisser à tribord, Y et B naviguent au large serré, engagés et tribord, lorsqu'ils atteignent la zone. A s'approche de la marque sur un bord de large, progressant plus vite mais juste en route libre derrière Y et B lorsqu'ils atteignent la zone.

B abat ce qui donne à A la place pour contourner la marque sur son intérieur. Y réclame. Quelle devrait être la décision ?



Réponse

B est bateau non prioritaire par rapport à Y, mais Y doit lui donner la place à la marque. A étant en route libre derrière quand Y et B atteignent la zone, il doit donner la place à la marque à Y et à B.

En obligeant Y à donner davantage de place à A pour contourner la marque sur son intérieur, B enfreint la règle 11. Pénaliser B.

Si en conséquence de l'incident, A dépasse Y, alors les umpires considéreront si l'équipe de B a obtenu un avantage malgré la pénalité de B (ou son tour de pénalité spontané). Si l'équipe de B a obtenu un avantage, pénaliser davantage B (si cela annule l'avantage) ou faire un rapport de l'incident au jury à terre qui pourra pénaliser davantage l'équipe de B.

TR CALL M5

Règle 44.1 **Effectuer une pénalité**

Règle D2.3(c) **Pénalités à l'initiative d'un umpire : l'équipe gagne un avantage**

Question

Pendant qu'ils sont en course, un contact a lieu entre Y et B et B a un petit trou dans sa voile. Y est fautif et est pénalisé. Sur un bord ultérieur du parcours, le trou dans la voile s'élargit jusqu'à devenir une déchirure importante et B est obligé d'abandonner. Quelle action peut être engagée ?

Réponse

Puisque Y obtient un avantage quand B est obligé d'abandonner, les umpires peuvent initier une action selon D2.3(c) et faire un rapport de l'incident au jury à terre qui peut pénaliser davantage Y afin d'obtenir le résultat le plus juste possible.

B peut également demander réparation selon 62.1(b).

TR CALL M6

Règle 21	Exonération
Règle 64.1(c)	Pénalités et exonération
Règle D1.3(a)	Pénalités, effectuer spontanément une pénalité
Règle D2.4	Signaux d'un umpire
Règle D2.5(c)	Procédure de réclamation à deux pavillons : demander une décision

Question 1

La procédure de réclamation à deux pavillons de la règle D2.5 s'applique. Un incident concernant une règle du chapitre 2 se produit entre B et Y. B réclame contre Y en hélant immédiatement « Protest Y » et en arborant un pavillon rouge. B effectue alors une pénalité d'un tour. Après avoir terminé sa pénalité, B arbore un pavillon jaune et hèle « Umpire ». Quelle devrait être la décision ?

Réponse 1

Quand B demande une décision d'umpire conformément à la règle D2.5(c), les umpires doivent signaler une décision selon la règle D2.4.

- Cas 1 : Les umpires décident que B a enfreint une règle. B a déjà effectué une pénalité telle que décrite dans la règle D1.3(a). En conséquence, il ne peut pas être pénalisé davantage. Signaler « Pas de pénalité ».
- Cas 2 : Les umpires décident que Y a enfreint une règle. La pénalité effectuée par B n'exonère pas Y. Pénaliser Y.
- Cas 3 : Les umpires décident que B et Y ont tous deux enfreint une règle et que les règles 21 et 64.1(a) ne s'appliquent pas. B a déjà effectué une pénalité telle que décrite dans la règle D1.3(a). En conséquence, il ne peut pas être pénalisé davantage. Pénaliser Y uniquement.
- Cas 4 : Les umpires décident qu'aucun bateau n'a enfreint de règle. Signaler « Pas de pénalité ».

Question 2

La situation est identique à la question 1, mais les deux bateaux réclament l'un contre l'autre et arborent un pavillon jaune en hélant « Umpire » après que B a effectué sa pénalité. Cela modifie-t-il la décision ?

Réponse 2

Non. A condition que les umpires décident que les deux réclamations concernent le même incident, ils ne prendront qu'une décision et la signaleront conformément à la procédure décrite dans la réponse 1.

Question 3

La situation est identique à la question 2, mais il y a clairement deux incidents consécutifs entre B et Y. Immédiatement après le deuxième incident, les deux bateaux se hèlent et arborent rapidement un pavillon rouge. B effectue alors une pénalité d'un tour. Quand B a terminé sa pénalité, les deux bateaux arborent un pavillon jaune et hèlent « Umpire ». Cela modifie-t-il la décision ?

Réponse 3

Oui. Les umpires décideront séparément de chaque incident. Selon leur décision pour chacun des deux incidents et selon le bateau, s'il y en a un, ayant enfreint une règle, ils décideront s'ils pénalisent un bateau ou pas, en prenant en considération le fait que B a effectué une pénalité simple.

MR CALL M7

Règle 44.2	Pénalités d'un tour et deux tours
Règle D1.3(a)	Pénalités, effectuer spontanément une pénalité
Règle D2.2(f)	Courses jugées sur l'eau : description de la pénalité
Règle D2.3(f)	Pénalités à l'initiative des umpires : manquement à effectuer une pénalité
Règle D2.4(b)	Signaux d'un umpire, pénalité

Au départ d'une course, le bateau B est OCS et vient juste de recevoir une pénalité de deux tours selon la règle D2.2(f). B abat immédiatement, empanne et vire de bord, mais navigue ensuite vers l'extrémité visée de la ligne de départ avant d'abattre à nouveau, d'empanner autour de la marque et ensuite de virer.

Question 1

B a-t-il respecté les exigences de la règle 44.2 ?

Réponse 1

Non. La règle 44.2 exige de B qu'il fasse deux tours rapidement et dans la même direction. En s'interrompant après le premier tour et en naviguant vers une nouvelle zone, B ne s'est pas exonéré rapidement comme requis par la règle 44.2.

Question 2

Quelle devrait être l'action des umpires ?

Réponse 2

B a manqué à effectuer la pénalité conformément à la règle 44.2. En conséquence, il n'a pas respecté la règle D2.2(f). Selon la règle D2.3(f), un umpire peut dorénavant demander une pénalité sans réclamation d'un autre bateau. Dans ce cas, il est correct d'agir ainsi. L'umpire pourrait soit donner une autre pénalité de deux tours en le signalant selon la règle D2.4(b) soit, si approprié, signaler selon D2.4(b) et en hélant en même temps « Un tour de pénalité ».

Question 3

Les procédures seraient-elles les mêmes si B n'avait pas reçu de pénalité de l'umpire mais avait plutôt tenté d'effectuer une pénalité spontanée, et que cette pénalité ne répondait pas aux exigences de la règle 44.2 ?

Réponse 3

Non. Le bateau a fait l'objet d'une réclamation et aucun bateau n'a effectué de pénalité. La règle D2.2(c) s'applique et, comme le bateau a enfreint une règle (voir paragraphe ci-dessus), l'umpire doit le pénaliser selon la règle D2.2(f). Voir aussi le call M9.

TR CALL M8

Règle D2.3(g) Pénalités à l'initiative d'un umpire, violation à la sportivité

Question 1

Après le signal donnant la décision des umpires en réponse à une réclamation d'un bateau, un concurrent sur un des bateaux montre clairement son mécontentement suite à cette décision. Les umpires devraient-ils imposer une pénalité selon la règle D2.3(g) pour « violation à la sportivité » ?

Réponse 1

Cela dépend des mots, de la façon dont ils sont dits, et des agissements de l'équipage du bateau. S'ils expriment simplement leur désaccord ou leur déception, ou le fait que selon eux, la décision est erronée, alors une pénalité n'est pas nécessaire. Cependant si l'effet général transmis est que les umpires ou autres officiels sont incompetents ou ont un préjugé contre le bateau pénalisé, une pénalité peut se justifier, que cela ait été dit directement aux umpires ou à d'autres personnes à proximité. Si le sens est clairement insultant envers les umpires, officiels ou autres concurrents, une pénalité doit être donnée. La pénalité imposée par les umpires peut être d'un tour ou plus. Les umpires peuvent également faire un rapport au jury, en le signalant avec l'envoi d'un pavillon noir et blanc.

Question 2

Un incident a lieu entre l'équipe A et l'équipe X. Immédiatement après, un concurrent de l'équipe A se met à hurler avec véhémence que le bateau de l'équipe X doit effectuer une pénalité. Les cris continuent pendant un moment, et le bateau de l'équipe X s'écarte et effectue une pénalité. Les umpires ont observé l'incident et n'ont aucun doute sur l'infraction du bateau de l'équipe A et sur le fait que le bateau de l'équipe X a effectué une pénalité en conséquence des actions d'intimidation du bateau de l'équipe A. Les umpires devraient ils imposer une pénalité selon la règle D2.3(g) pour une « violation à la sportivité » ?

Réponse 2

Si l'effet est l'intimidation par l'équipe A, une pénalité doit être imposée selon la règle D2.3(g). La pénalité imposée par les umpires peut être d'un ou plusieurs tours. Les umpires peuvent également faire un rapport au jury, en le signalant par l'envoi d'un pavillon noir et blanc.

TR CALL M9

Règle D2.3(e) Pénalités à l'initiative d'un umpire

Question 1

Il y a un incident entre les bateaux B et Y. Les umpires ont décidé que Y a enfreint une règle. B réclame, mais Y n'effectue pas de pénalité. Quelle devrait être la décision ?

Réponse 1

Si les umpires sont d'accord sur le fait que la réclamation est valide, sur le fait que Y a enfreint une règle et qu'aucun bateau n'a effectué de pénalité, ils doivent pénaliser Y.

Question 2

Si, dans la même situation, Y reconnaît avoir enfreint une règle et signale clairement qu'il va effectuer une pénalité spontanée, mais ne le fait pas, que devraient faire les umpires ?

Réponse 2

La réponse 1 s'applique. Aucun bateau n'a effectué de pénalité, et les umpires doivent pénaliser Y. De plus, puisque Y a signalé qu'il ferait une pénalité spontanée mais ne l'a pas effectuée, les umpires doivent envisager une pénalité supplémentaire pour Y selon la règle D2.3(e) ou faire un rapport de l'incident au jury selon le premier paragraphe de la règle D2.3, ou les deux. Si les umpires décident de pénaliser, ils doivent envisager une pénalité d'un tour ou plus, en plus de la pénalité pour infraction à une règle.

Question 3

Quelle serait la décision si les umpires décident que B a enfreint une règle ?

Réponse 3

Si dans la même situation, les umpires sont d'accord sur le fait que la réclamation est valide, sur le fait que B a enfreint une règle et qu'aucun bateau n'a effectué de pénalité, ils doivent pénaliser B.

De plus, si Y a signalé qu'il ferait une pénalité spontanée mais ne l'a pas effectuée, voir réponse 2.

Question 4

Quelle serait la décision si la situation est la même, mais que la règle D2.5, procédure de réclamation à deux pavillons s'applique ?

Réponse 4

Si B a fait une réclamation valide en montrant un pavillon jaune et en hélant « Umpire » en plus, la décision sera la même que pour les questions 1, 2 et 3.

S B n'a fait que montrer un pavillon rouge et a hélé « Protest », les umpires ne devraient pas agir par rapport à cet incident entre les deux bateaux. Cependant, comme Y a indiqué qu'il effectuerait une pénalité spontanée et ne qu'il ne l'a pas fait, voir réponse 2.

Question 5

Quelle serait la décision s'il y a un incident et pas de réclamation, mais qu'un bateau a indiqué qu'il effectuerait une pénalité spontanée et ne le fait pas ?

Réponse 5

Voir réponse 2.

INDEX des règles

Règle	Calls
2	A4
10	B6 D1 D2 D3 D6 D10 G2 G5 G7 J4 J5 L3
11	A2 A3 A4 A5 A6 B1 B2 B3 C1 C2 C4 D1 D5 D7 E4 E5 E12 E13 F2 F4 G2 G6 J2 J3 J5 J7 L4 M4
12	B3 E6 F2 H1
13	A1 B2 B4 D3 D4 D5 D8 E1 E2 E3 E13 E14
14	PG L3
15	B1 B3 B6 D1 D3 D6 G5 G7 H2
16.1	A3 A4 A5 B2 B3 B4 B6 C1 C2 C4 D1 D4 D5 D7 E3 E7 E12 H2 J7
16.2	D2 D5 G7 L3
17	A1 C1 C4 D5 D7 F1 F3 F4 G3 G4 G6 H3 J5 J6 J8 L4
Préambule section C	C1 C2
18.1	A6 E3 E10 E14 H4 J1 J4 J6

18.2	A6 E1 E2 E5 E6 E9 E10 E12 E14 H1 H2 H4 J1 J2 J3 J4 J5 J7 M4
18.2(b)	E4
18.3	E6 E7 E8 E14
19	G6
19.1	D10 F2
19.2	D6 D10 E4 F2 H1
20	B7 D6 E4 K2
21	A6 D6 D10 E2 E5 E8 E14 F2 H2 J2 J3 J7 M6
22.1	C3
22.2	H4 L5
22.3	B9
24.1	K1
24.2	C3 E13 L2 L6
28.1	K1
31	E7 H2
42.3(d)	C5
44.1	M5
44.2	K1 L5 M7
60.1	M1
61.1(a)	M2
64.1(a)	E5 J7 L1 M6
A5	K1
D1.1(b)	E10
D1.1(c)	H3 J5
D1.1(e)	K1
D1.2(a)	M1
D1.3(a)	L5 M3 M6 M7
D1.3(c)	L3 L4 M1
D2.2(f)	L5 M7
D2.3	L5 M3
D2.3(c)	M4 M5
D2.3(e)	M9
D2.3(f)	M7
D2.3(g)	L1 M8
D2.4	M1 M6 M7
D2.5(c)	M6
Définitions	Calls
Bord, tribord ou bâbord	G1 G3
En course	K1
Finir	K1
Obstacle	D10 F2
Parer	E7
Place	E9 H1
Place à la marque	E2 E9 E12 E14 J2
Route normale	G4 L4

Route libre devant, route libre derrière, engagement	G3 J5 J6
Sous le vent et au vent	G1 G3
Zone	A6