

## JURY d'APPEL

### APPEL 2015-01

RESUME du CAS : VRC Demande de réparation sur bris de matériel par bateau de récupération

Règles impliquées : Annexe R2, RCV 62.

Epreuve : Championnat de ligue  
Date : 29/03/2015  
Organisateur : SR BERNERIE  
Classe : VRC IOM  
Grade de l'épreuve : grade 5A  
Président du Jury : DIDIER GREZE

### RECEPTION DE L'APPEL :

Par mail adressé le 30/03/15, Monsieur **Thierry PICAULT** représentant du bateau **VRC IOM n° 32**, fait appel de la décision du jury, concernant sa demande de réparation qui ne lui a pas été accordée suite au bris de son mât pendant la récupération de son bateau hors de contrôle.

L'appel, étant conforme à la règle F2, a été instruit par le Jury d'appel.

### ACTION DU JURY DE L'EPREUVE :

Faits établis : *FRA 32 non manœuvrant entre les courses 2 et 3, demande assistance pour récupérer son bateau.*

*Le bateau sécurité de l'organisation se rend sur la zone sans la présence du concurrent FRA 32 à bord malgré la demande de ce dernier. FRA 32 navigue de façon erratique, lofant et abattant et menaçant de s'échouer sur la plage.*

*Le bateau de sécurité s'étant rapproché de FRA 32, ce dernier change brusquement de direction et vient s'encastrier sous la coque du bateau sécurité, ceci provoquant la rupture du mât.*

Conclusion et règles applicables : *le bateau de sécurité n'a pas commis d'action inadéquate. La RCV 62.1(a) n'est pas applicable.*

Décision : *la demande de réparation n'est pas accordée*



PARTENAIRE  
OFFICIEL



PARTENAIRE  
FÉDÉRAL

## **MOTIFS DE L'APPEL :**

**Thierry PICAULT** fait appel de la décision du jury de ne pas lui accorder réparation car il considère que les faits suivants sont des actions inadéquates du comité d'organisation :

- *le fait de ne pas m'avoir admis à bord du bateau de sécurité malgré ma demande. J'aurai ainsi pu faire les choix pour préserver mon bateau : le laisser s'échouer sur la plage de sable fin, faire ralentir le bateau de sécurité à l'approche de mon bateau.*
- *Le comportement erratique de mon bateau était évident depuis le début, le fait qu'il change de direction était donc prévisible car c'était son comportement depuis le début et c'était pour cela que la sécurité allait sur zone, il aurait donc dû être pris en compte par le bateau de sécurité, Le fait qu'il "s'encastre" sous le bateau de sécurité provenait autant du déplacement trop rapide de celui-ci que des mouvements désordonnés du mien. Le fait que la sécurité n'a pas pris en compte les déplacements erratiques de mon bateau dans son approche est pour moi une action inadéquate de celle-ci.*

## **ANALYSE DU CAS :**

Conditions de navigation :

- *Une seule flotte de 17 inscrits. Vent de 25 nœuds bien établi régulier, obligeant tous les skippers à naviguer avec le gréement « C », le plus petit des jeux dont peut disposer chaque skipper. Aucun voilier ne pouvait tenir le gréement « B » de surface de voile plus grande malgré quelques tentatives avant la première course.*
- *Clapot faible mais, en proportion de la taille et du poids des Classe IOM, il était suffisamment important pour les « planter » sur un virement de bord, les secouer à l'empannage ou amplifier les mouvements à droite ou à gauche des bateaux ainsi que les départs au lof ou à l'abattée.*

Le voilier radiocommandé était hors de contrôle radio, ce qui entraînait des changements de direction aléatoires.

Le représentant du bateau de récupération/sécurité déclare que :

- *« Le skipper a demandé à embarquer à bord du bateau à moteur » et que l'équipage du bateau de sécurité lui a répondu qu'ils pouvaient y aller sans son assistance à bord.*
- *Tout en restant sous son vent (du voilier), nous avons essayé de remonter au vent pour l'attraper. Faisant route à pleine vitesse vers nous, nous avons essayé, en vain, d'attraper l'avant du voilier qui était sous l'eau. C'est donc le mât du voilier qui a touché en premier le bateau à moteur et s'est cassé dans le choc.*

L'appelant, s'il avait été embarqué, aurait peut-être pu indiquer au pilote une trajectoire et une vitesse plus adaptées compte tenu de la perte de contrôle radio et des mouvements erratiques du bateau.

En l'absence de gréement C de rechange et dans l'impossibilité d'utiliser le gréement B en raison du vent fort, le bateau n'a pas pu participer aux courses ultérieures.

Le matériel à l'origine de la perte de contrôle s'est remis en marche après utilisation d'une bombe asséchante quelques minutes après la récupération du voilier par son skipper, avant le départ de la course n°3.

Le bateau a été classé aux deux premières courses et n'a participé à aucune des autres courses.

## **CONCLUSION DU JURY D'APPEL :**

- L'aggravation du score du voilier dans les courses 3 et suivantes, est due initialement à une panne de radio commande dont la responsabilité incombe uniquement au skipper qui doit en

accepter les conséquences. Le skipper devait s'assurer que son matériel était en bon état de fonctionnement et le restait pendant qu'il participait à l'épreuve. Ce qui n'a pas été le cas.

- La casse du mât est survenue suite à la manœuvre du bateau de récupération prévu par l'autorité organisatrice et mis à disposition des concurrents pour déenchevêtrer des voiliers ou ramener à terre des bateaux hors de contrôle. Le fait que le skipper n'ait pas été embarqué, ne pouvait pas soulager le skipper de sa responsabilité première.
- Ses scores aggravés ne résultent pas d'une action d'un autre bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2, ou d'un navire qui n'était pas en course et avait l'obligation de se maintenir à l'écart ; « le bateau à moteur » dit « de récupération », de par sa fonction, doit s'approcher du voilier hors de contrôle ou endommagé afin de permettre sa récupération.

La condition initiale d'application de la règle 62.1.: « **sans qu'il y ait faute de sa part** », n'étant pas remplie, il n'était pas possible au Jury d'accorder une réparation.

### **DECISION du JURY d'APPEL :**

L'appel est recevable, la décision du jury de l'épreuve de ne pas accorder réparation est confirmée, en raison de la faute du bateau.

*Fait à Paris le 28 Juillet 2015*

Le Président du Jury d'appel :

Christian PEYRAS



Les Membres du Jury d'Appel : Bernadette DELBART, François SALIN, Bernard BONNEAU, François CATHERINE, Patrick CHAPELLE, Yves LEGLISE, Annie MEYRAN.