

Introduction

Les Questions & Réponses des Règles de Course à la Voile de World Sailing sont publiées sur le site internet de World Sailing (et de la FFVoile, *note des traducteurs*) et sont sous la responsabilité commune du Comité des Règles de Course et du Comité des Arbitres.

Le Panel Q&R a été créé pour apporter un service aux arbitres, aux autorités nationales membres (ou Fédérations, *note des traducteurs*) et aux associations de classe de World Sailing, service qui leur permet de poser des questions à World Sailing au sujet des Règles de Course à la Voile (RCV).

Les réponses sont préparées par un panel d'arbitres expérimentés. Les réponses ne sont pas des interprétations faisant autorité, mais elles sont des explications aux RCV et représentent un service important, fournissant des avis murement réfléchis des membres du panel, qui sont désignés selon les Règlements de World Sailing.

Les réponses seront systématiquement transmises à l'auteur de la question, mais seules les Q&R d'intérêt général sont publiées dans ce livret. L'objectif est d'étudier ces Q&R pour soumettre des modifications aux règles, pour les inclure dans le livre des Cas ou des Calls de World Sailing ou pour fournir des exemples éducatifs dans les Manuels des arbitres de World Sailing.

Les Q&R passées ne sont pas mises à jour quand une nouvelle version des Règles de Course à la Voile est publiée, et ce livret contient donc uniquement des Questions et Réponses qui ont été considérées comme pertinentes pour l'édition 2021-2024. Il remplace le livret précédent et les Questions Réponses qui y figuraient sont soit échues soit conservées dans ce livret.

Ce service ne doit pas être utilisé comme un « substitut » du procédé d'appel. Son but est de proposer des avis circonstanciés répondant à des questions sur les RCV.

Il y a deux listes d'index. La première liste les Q&R dans l'ordre de leur publication, la seconde les liste par sections des Règles de Course à la Voile, les « autres règles » étant en fin de liste.

Nos remerciements à Tatiana Ermakova (RUS), présidente, à Giorgio Davanzo (ITA), vice-président et aux arbitres qui ont participé aux travaux du groupe :

Miguel Amaral (POR), Luigi Bertini (ITA), Bence Borocz (HUN), David Brookes (AUS), Pauline Den Burger (NED), Lenoard Chin (MAS), Pinar Coskuner Genc (TUR), Alexander Finsterbusch (ARG), Pat Healy (USA), Sungchul Jeong (KOR), Michal Jodlowski (POL), Stavros Kouris (GRE), Trevor Lewis (GBR), Chris Lindsey (IRL), Selvam Mookken (SGP), Con Murphy (IRL), Manuel Santos e Silva (POR), Steven Schupak (USA), Mina Stanikic (SRB), Santiago Juan Villamil (ARG).

Ana Sanchez del Campo Ferrer
Présidente du Comité des Règles de course

Ricardo Navarro
Président du comité des arbitres

Dernière mise à jour : 3 mai 2023

Sommaire par ordre de publication

Q&R conservées

Q&R 2017.004	Versions traduites des Règles de Course à la Voile. Qu'est-ce qui s'applique quand il y a des différences ?
Q&R 2018.009	Parties arrivant tardivement à une instruction
Q&R 2018.010	Domage sans enfreindre une règle du chapitre 2 ou la règle 31
Q&R 2019.006	Annexe T et principe de base
Q&R 2019.010	Classe World Sailing étant autorité organisatrice d'une épreuve
Q&R 2019.011	Affiliation à une autorité nationale
Q&R 2019.014	Une question ou les règles régissant les réouvertures d'instruction
Q&R 2020.001	Une question sur la règle 14
Q&R 2020.004	Calculer une réparation appropriée
Q&R 2020.009	Règle 18.4 sur la ligne d'arrivée
Q&R 2020.010	Règlementations COVID 19 sur les épreuves
Q&R 2020.012	Omission incorrecte
Q&R 2020.014	Interprétation de « ne doit pas obliger » dans la règle 18.3
Q&R 2020.015	Domage hors course
Q&R 2020.020	Clarification sur le terme « parer » dans la règle 18.3
Q&R 2020.021	Descriptions des marques et effectuer le parcours

Q&R 2021-2024

Q&R 2021.001	Clarification sur les dépositions par ouï-dire
Q&R 2021.002	Signification de « coque » dans les Règles de Course à la Voile
Q&R 2021.003	Exclusion d'un bateau
Q&R 2021.005	Pénalité alternative pour un bateau qui était OCS
Q&R 2021.006	Interrompre une pénalité
Q&R 2021.009	Procédures d'appel
Q&R 2021.010	Application de la règle 18.3
Q&R 2022.001	Signification des propres enregistrements et observations du comité de course dans la règle 90.3(c)
Q&R 2022.002	Conflit d'intérêt d'un membre du jury
Q&R 2022.003	Règle 45 et signification d'« amarré »
Q&R 2022.004	Pénalités discrétionnaires pour infraction à une règle du chapitre 2, règle 31 ou règles de classe.
Q&R 2022.005	Situation à 3 bateaux sur une arrivée sous le vent
Q&R 2022.006	Application de la règle T1(a)
Q&R 2022.007	Obligation de publier des instructions de course écrites
Q&R 2022.008	Fonte utilisée pour les numéros de voile
Q&R 2022.009	Autorisation de remplacer un élément
Q&R 2022.010	Port d'un harnais modifié
Q&R 2023.003	Collision entre deux kites
Q&R 2023.004	Réduire le parcours
Q&R 2023.005	Règle 17 pendant une manœuvre pour effectuer une pénalité

Les Q&R reflètent l'opinion d'arbitres expérimentés. Elles ne font pas autorité quant à l'interprétation des règles. Les Q&R traitent uniquement la question spécifique et non pas tous les facteurs qu'un jury doit considérer au cours d'une instruction.

Sommaire par section

A – Signaux de course	
	Actuellement pas de Q&R dans cette section
B – Définitions	
Q&R 2021-002	Signification de « coque » dans les Règles de Course à la Voile
C – Principes de base	
Q&R 2019-006	Annexe T et principe de base
D – Chapitre 1, Règles fondamentales	
	Actuellement pas de Q&R dans cette section
E – Chapitre 2, Quand les bateaux se rencontrent	
Q&R 2020.001	Une question sur la règle 14
Q&R 2020.009	Règle 18.4 sur la ligne d'arrivée
Q&R 2020.014	Interprétation de « ne doit pas obliger » dans la règle 18.3
Q&R 2020.015	Domage en n'étant pas en course
Q&R 2020.020	Clarification sur le terme « parer » dans la règle 18.3
Q&R 2021.010	Application de la règle 18.3
Q&R 2022.005	Situation à 3 bateaux sur une arrivée sous le vent
Q&R 2023.003	Collision entre deux kites
Q&R 2023.005	Règle 17 pendant une manœuvre pour effectuer une pénalité
F – Chapitre 3, Direction d'une course	
Q&R 2020.021	Descriptions des marques et effectuer le parcours
Q&R 2023.004	Réduire le parcours
G – Chapitre 4, Autres obligations en course	
Q&R 2018.010	Domage sans enfreindre une règle du chapitre 2 ou la règle 31
Q&R 2021.006	Interrompre une pénalité
Q&R 2022.003	Règle 45 et signification d'« amarré »
Q&R 2022.010	Port d'un harnais modifié
H – Chapitre 5, Réclamations, réparations, instructions, mauvaise conduite et appels	
Q&R 2018.009	Parties arrivant tardivement à une instruction
Q&R 2019.014	Une question ou les règles régissant les réouvertures d'instruction
Q&R 2020.004	Calculer une réparation appropriée
Q&R 2020.012	Omission incorrecte

Les Q&R reflètent l'opinion d'arbitres expérimentés. Elles ne font pas autorité quant à l'interprétation des règles. Les Q&R traitent uniquement la question spécifique et non pas tous les facteurs qu'un jury doit considérer au cours d'une instruction.

Q&R 2021.001	Clarification sur les dépositions par ouï-dire
Q&R 2021.009	Procédures d'appel
Q&R 2022.006	Application de la règle T1(a)

I – Chapitre 6, Inscription et qualification

Q&R 2021.003	Exclusion d'un bateau
----------------------------------	-----------------------

J – Chapitre 7, Organisation de la course

Q&R 2019.010	Classe World Sailing étant autorité organisatrice d'une épreuve
Q&R 2019.011	Affiliation à une autorité nationale
Q&R 2021.005	Pénalité alternative pour un bateau qui était OCS
Q&R 2022.001	Signification des propres enregistrements et observations du comité de course dans la règle 90.3(c)
Q&R 2022.002	Conflit d'intérêts d'un membre du jury
Q&R 2022.004	Pénalités discrétionnaires pour infraction à une règle du chapitre 2, règle 31 ou règles de classe.
Q&R 2022.007	Obligation de publier des instructions de course écrites
Q&R 2022.009	Autorisation de remplacer un élément

K – Autres règles

Q&R 2017.004	Versions traduites des Règles de Course à la Voile. Qu'est-ce qui s'applique quand il y a des différences ?
Q&R 2020.010	Règlementations COVID 19 sur les épreuves
Q&R 2022.008	Fonte utilisée pour les numéros de voile

Q&R 2017.004
Conservée

Versions traduites des Règles de Course à la Voile. Qu'est-ce qui s'applique quand il y a des différences ?

Situation

De nombreuses Autorités Nationales publient des versions traduites de documents, par exemple les Règles de Course à la Voile. Parfois, des erreurs de traduction modifient le sens du document original.

Question

Quand il y a des différences, quel est le document qui doit prévaloir – la traduction ou la version originale ?

Réponse

Les Règles de Course à la Voile sont publiées en anglais par World Sailing et doivent toujours prévaloir sur toute traduction, sauf si la traduction d'une règle de course particulière a le statut d'une modification de règle comme prévu dans les règles 85 et 86. Une différence venant d'une traduction n'est pas une modification de règle valide puisqu'elle ne se réfère pas spécifiquement à une règle ni ne précise la modification. Un article dans l'avis de course ou les instructions de course précisant qu'une traduction des Règles de Course à la Voile s'applique à la place de l'originale ne respecte pas les règles J1.1(2) et J2.1(1).

Q&R 2018.009
Conservée

Parties arrivant tardivement à une instruction

Question 1

Au début de l'instruction d'une réclamation, le jury vérifie que les parties sont présentes. Si aucune des parties n'est présente, comment le jury devrait-il procéder ?

Réponse 1

Si aucune des parties n'est présente au moment où l'instruction est programmée, le jury doit soigneusement vérifier que les parties ont été correctement informées de l'instruction. Il est alors à la discrétion du jury de décider s'il veut reprogrammer l'instruction ou la poursuivre sans aucune des parties présente, selon la règle 63.3(b). Si le jury agit selon la règle 63.3(b), il doit vérifier la recevabilité de la réclamation. S'il décide que la réclamation est recevable, le jury doit essayer d'établir les faits nécessaires pour parvenir à une conclusion et une décision. S'il n'existe pas suffisamment d'informations pour établir les faits nécessaires pour parvenir à une décision, la réclamation doit être rejetée.

Question 2

Au début de l'instruction d'une réclamation, une seule des parties est présente et le jury décide de procéder à l'instruction selon la règle 63.3(b). Pendant l'instruction, l'autre partie arrive. Que doit faire le jury ?

Réponse 2

Bien que cela ne soit pas exigé par les règles, le jury gagnera du temps en se renseignant de suite pour savoir si la partie en retard ne pouvait absolument pas être présente et dans ce cas, le jury doit recommencer l'instruction. Si la partie en retard n'a pas de bonne raison de ne pouvoir être présente, le jury doit permettre à la partie en retard de se joindre à l'instruction à ce stade.

La règle 63.3(a) confère aux parties le droit d'être présentes tout au long de l'audition de toute déposition. Cependant une déposition déjà fournie n'a pas besoin d'être répétée au bénéfice d'une partie en retard sans bonne raison.

La règle 63.5 exige du jury qu'il décide de la recevabilité de la réclamation au début de l'instruction. Le jury n'est pas tenu de revoir la question de recevabilité, sauf si une déposition ultérieure l'y conduit.

La règle 63.6 exige du jury qu'il reçoive les dépositions des parties et de leurs témoins, donc une partie en retard peut déposer et appeler des témoins.

Question 3

Dans la situation de la question 2, jusqu'à quel stade de l'instruction la partie absente peut-elle se joindre à l'instruction ?

Réponse 3

Une partie doit être autorisée à se joindre à l'instruction à n'importe quel moment lorsqu'elle a le droit d'être présente. Voir la règle 63.3(a).

Les Q&R reflètent l'opinion d'arbitres expérimentés. Elles ne font pas autorité quant à l'interprétation des règles. Les Q&R traitent uniquement la question spécifique et non pas tous les facteurs qu'un jury doit considérer au cours d'une instruction.

Q&R 2018.010
Conservée**Dompage sans enfreindre une règle du chapitre 2 ou la règle 31****Situation**

Pendant qu'il est en course, un bateau se prend dans le bout de mouillage d'une marque du parcours. Pour dégager le bateau, l'équipage coupe la ligne de mouillage de la marque et continue à courir, laissant la marque partir à la dérive. Il n'a pas touché la marque.

Question

Pour les besoins des règles 44.1(b) 60.3(a)(1), la marque a-t-elle subi un dommage ou un dommage sérieux ?

Réponse

Un dommage concerne les règles 44.1(b) et 60.3(a)(1) seulement si c'est un dommage sérieux. Le dommage sérieux peut affecter n'importe qui ou n'importe quoi dans la zone de course pour qu'une de ces règles s'applique.

Pour les besoins de la règle 44.1(b), le bateau a causé un dommage quand son équipage a coupé la ligne de mouillage de la marque. Bien que cette action ait causé un dommage sérieux, ni une règle du chapitre 2, ni la règle 31 n'ont été enfreintes, donc la règle 44.1(b) ne s'applique pas.

Pour les besoins de la règle 60.3(1)(a), le jury peut ouvrir une instruction selon cette règle s'il pense qu'un incident ayant pu provoquer une blessure ou un dommage sérieux s'est produit. Il n'est pas nécessaire que cet incident se produise entre deux bateaux. Le jury peut également envisager une infraction à la règle 2 et il devra alors établir clairement si les principes reconnus de sportivité ou de fair-play ont été bafoués. Ce faisant, le jury peut trouver utile d'envisager si la sécurité a fait de cet acte de couper le mouillage une action de bon marin dans les circonstances présentes.

Le jury peut aussi envisager une action selon la règle 69.

Q&R 2019.006
Conservée**Annexe T et principe de base****Situation**

L'annexe T, Conciliation, s'applique.

Au départ d'une course, un bateau qui est conscient d'avoir touché une marque de départ n'effectue pas de pénalité d'un tour au moment de l'incident mais choisit plutôt, en rentrant à terre, d'accepter une pénalité post-course selon la règle T1(a).

Question

La pénalité post-course selon la règle T1(a) est-elle appropriée pour son infraction ?

Réponse

Non.

Un principe fondamental de sportivité selon les Règles de Course à la Voile est que, lorsque les concurrents enfreignent une règle, ils doivent rapidement effectuer une pénalité.

La pénalité post-course selon la règle T1(a) n'est pas une option supplémentaire de pénalité à la disposition des bateaux au moment de l'incident. Elle est disponible uniquement pour les bateaux qui réalisent qu'ils ont pu enfreindre une règle alors qu'il est trop tard pour se conformer à la règle 44.2.

En enfreignant sciemment une règle et en n'effectuant pas rapidement une pénalité, le bateau bafoue un principe fondamental de sportivité, il enfreint donc également la règle 2.

Q&R 2019.010
Conservée

Classe World Sailing étant autorité organisatrice d'une épreuve

Situation

La règle 89.1 liste les autorités organisatrices conformes. La règle 89.1(e) mentionne « une association de classe non affiliée ». « Affiliée » est défini plus bas comme «affiliée à l'autorité nationale du lieu de l'épreuve ».

Question 1

Qu'est-ce qu'une « association de classe non affiliée » pour les besoins des Règles de Course à la Voile ?

Réponse 1

La règle 89.1 établit : « Dans la règle 89.1, une organisation est affiliée si elle est affiliée à l'autorité nationale du lieu de l'épreuve ; sinon, l'organisation n'est pas affiliée». Une association de classe qui n'est pas affiliée à l'autorité nationale du lieu de l'épreuve n'est pas affiliée.

Question 2

Comment les Associations de Classe World Sailing s'intègrent-elles dans le cadre de la règle 89.1 ?

Réponse 2

Une Association de Classe World Sailing qui n'est pas affiliée à l'autorité nationale du lieu de l'épreuve, est une organisation non affiliée pour les besoins de la règle 89.1, donc la règle 89.1(e) s'applique.

Q&R 2019.011
Conservée

Affiliation à l'autorité nationale

Situation

Une association nationale de voile radiocommandée est affiliée à l'autorité nationale World Sailing mais il n'existe pas de système pour affilier directement les clubs de voile radiocommandée à l'autorité nationale.

Question

Une épreuve organisée par un club affilié à une association nationale de voile radiocommandée est-elle conforme à la règle 89.1 quand l'association nationale de voile radiocommandée est affiliée à l'autorité nationale mais que le club lui-même n'est pas directement affilié ?

Réponse

Oui. Une organisation peut être affiliée à l'autorité nationale soit directement soit par l'intermédiaire d'une affiliation à une entité qui est elle-même affiliée à l'autorité nationale. Cela étant soumis aux modalités d'affiliation de l'autorité nationale ou de l'entité.

Q&R 2019.014
Conservée

Une question sur les règles régissant les réouvertures d'instruction

Situation

La règle 66 prévoit la réouverture d'une instruction selon diverses circonstances, y compris lorsqu'une nouvelle preuve significative devient disponible.

Question 1

Quand un jury reçoit une demande de réouverture d'une partie, alléguant qu'il existe une nouvelle preuve significative, comment doit-il répondre à cette demande ?

Réponse 1

A réception d'une demande de réouverture d'une instruction, le jury doit déterminer :

- si la demande est dans les temps selon la règle 66.2 ;
- si la preuve est nouvelle, y compris une déposition d'une partie qui ne pouvait être présente. Voir les règles 63.3(b), M4.2 et le cas World Sailing 115.
- si la preuve est significative et peut amener le jury à modifier sa décision.

Quand toutes les exigences ci-dessus sont satisfaites, le jury doit décider de rouvrir l'instruction.

Question 2

Comment les règles 61, 63.1, 63.2 et 65 s'appliquent-elles dans ces circonstances ?

Réponse 2

Les règles 61 et 63.1 s'appliquent seulement à une instruction et pas à une demande de réouverture d'instruction.

La règle 63.2 n'est pas applicable à une demande de réouverture d'instruction mais si le jury décide de rouvrir une instruction, la règle 63.2 exige que les parties soient informées de l'heure et du lieu de la réouverture, et qu'un délai raisonnable leur soit accordé pour la préparer.

La règle 65 s'applique à la fois à une instruction originelle et à une instruction rouverte. Bien que l'exigence ne s'applique pas à une demande de rouvrir une instruction, informer la partie demandant la réouverture de l'issue, lorsque la réouverture est refusée, est une bonne pratique bien établie.

Question 3

Un jury respecte-t-il la règle 66 s'il n'étudie pas la preuve prétendument nouvelle soumise avec une demande de réouverture d'une instruction ?

Réponse 3

Si le jury établit que la demande n'est pas dans les délais ou que la preuve n'est pas nouvelle, il n'est pas tenu d'étudier son importance. Lorsque la preuve est nouvelle et que la demande est dans les délais, le jury doit l'étudier. Voir réponse 1.

Question 4

Une demande de réouverture peut-elle être fondée sur une action ou une omission inadéquate d'un jury en relation avec la règle 66 ?

Réponse 4

Non. Un bateau ne peut pas demander réparation s'il était partie dans l'instruction. Voir la règle 62.1(a).

Q&R 2020.001
Conservée**Une question sur la règle 14****Question 1**

Dans un vent de 20-25 nœuds, deux Lasers naviguent au largue tribord, engagés et à une longueur de coque l'un de l'autre. Alors que le bateau au vent se maintient à l'écart, le gouvernail du bateau sous le vent casse, il lofe brutalement et un contact avec dommage se produit entre les bateaux.

L'un des bateaux a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 1

Quand le bateau sous le vent, prioritaire, modifie sa route sans donner au bateau au vent, non prioritaire, la place de se maintenir à l'écart, il enfreint la règle 16.1 et, puisqu'il y a contact, la règle 14. Le fait qu'il a perdu le contrôle est sans importance. Voir le cas World Sailing 99. Il n'était pas raisonnablement possible pour le bateau au vent d'éviter le contact, il n'a donc pas enfreint la règle 14.

Question 2

Dans un vent de 20-25 nœuds, deux Lasers naviguent au largue. Le bateau en route libre devant chavire. Le bateau en route libre derrière, deux longueurs derrière, essaie de l'éviter mais il y a contact avec dommage entre les bateaux. L'un des bateaux a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 2

Il n'est pas possible pour un Laser de chavirer au largue sans modifier sa route ; donc, quand le Laser en route libre devant chavire sur un largue, il a certainement modifié sa route. Quand le bateau en route libre devant, prioritaire, modifie sa route sans donner au bateau en route libre derrière, non prioritaire, la place de se maintenir à l'écart, il enfreint la règle 16.1 et, puisqu'il y a contact, la règle 14. Le fait qu'il a perdu le contrôle est sans importance. Voir le cas World Sailing 99. Il n'était pas raisonnablement possible pour le bateau en route libre derrière d'éviter le contact, il n'a donc pas enfreint la règle 14. De plus, il n'était pas possible pour le bateau en route libre derrière d'éviter le bateau chaviré, il n'a donc pas enfreint la règle 23.

Question 3

Dans un vent de 20-25 nœuds, deux Lasers sont engagés au largue, à quatre longueurs de bateau l'un de l'autre. Le bateau au vent devient en route libre devant et chavire à deux longueurs devant l'autre bateau qui essaie de l'éviter mais il y a contact entre les bateaux avec dommage. L'un des bateaux a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 3

Voir la réponse 2.

Q&R 2020.004
Conservée

Calculer une réparation appropriée

Situation

Le bateau A court 5 courses dans une phase qualificative (courses Q1-Q5) dans laquelle il y avait plus d'une flotte, et il se qualifie pour la flotte Or pour la phase de finales à suivre. Cinq courses étaient prévues dans la phase de finales (courses F1-F5) et le score d'un bateau dans la série serait calculé d'après ses scores dans toutes les courses de Q1 à Q5 et de F1 à F5.

Le bateau A court dans les courses F1 et F2 et finit premier dans les deux courses. Dans la course F3, il subit un dommage irréparable de la part d'un bateau ayant enfreint une règle du chapitre 2. Il ne peut pas finir la course F3 et ne peut pas courir les courses F4 et F5. Le jury décide que le bateau A a droit à réparation mais que la réparation accordée ne peut être basée sur ses résultats dans les courses Q1-Q5 parce qu'il y avait plus d'une flotte dans ces courses. A la place, ils décident que son score dans les courses F3, F4 et F5 devrait être celui de la place de premier, ce qui est la moyenne de ses résultats dans les courses F1 et F2.

Question 1

Le jury a-t-il respecté le cas World Sailing 116 ?

Réponse 1

Oui.

Le cas World Sailing 116 limite le nombre de courses sur lesquelles la moyenne des points sera attribuée mais ne précise en rien la façon dont la moyenne des points doit être calculée.

Quand le jury décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, il doit trouver un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux concernés, qu'ils aient demandé réparation ou non. Selon les scores du bateau dans la phase qualificative, calculer la moyenne sur seulement deux courses peut être injuste pour les autres bateaux, car cela exclut presque certainement les chances de tout autre bateau de gagner l'épreuve. Les autres options disponibles pour le jury étaient d'inclure les courses Q1 à Q5 pour calculer le score moyen, de prendre en compte les différences de compétitivité entre les phases qualificatives et finales, ou de donner réparation seulement pour la course F3.

Q&R 2020.009
Conservée

Règle 18.4 sur la ligne d'arrivée

Situation

La ligne d'arrivée se situe entre deux marques. Les bateaux finissent au portant.

Question

La règle 18.4 s'applique-t-elle à un bateau prioritaire engagé à l'intérieur s'approchant de la ligne d'arrivée ?

Réponse

Oui.

La règle 18.4 s'appliquera à condition que le bateau prioritaire engagé à l'intérieur doive empanner pour suivre sa route normale. Une ligne d'arrivée n'est pas une porte. Un fil représentant le sillage du bateau, lorsqu'il est tendu, n'est pas tenu de passer entre les marques d'une ligne d'arrivée. Voir la définition de Finir et la règle 28.1.

Q&R 2020.010
Conservée**Règlementations COVID 19 sur les épreuves****Question**

Comment les règlementations, protocoles ou recommandations gouvernementaux relatifs à la COVID-19 doivent-ils être mis en œuvre dans les documents de course ?

Réponse

Il n'est pas recommandé d'inclure des lois, des protocoles ou des directives d'autorités externes dans les règles d'une épreuve, car les violations de tels textes ne relèvent pas de la compétence des officiels des épreuves et sont sujettes à des changements à court terme.

La plupart des épreuves devront créer ou adopter des protocoles pour assurer le respect des règlementations et des recommandations gouvernementales relatives à la COVID-19.

Les instructions ou les demandes d'un officiel d'une épreuve basées sur des recommandations, des protocoles ou des lois en vigueur sur place à tout moment sont vraisemblablement raisonnables. Le fait pour un concurrent ou un accompagnateur de ne pas respecter une demande ou une instruction raisonnable peut constituer une mauvaise conduite et peut faire l'objet d'un rapport au jury selon la règle 69.

Recommandations :

1. Toute recommandation ou protocole précis qui régit l'épreuve est publié sur le tableau officiel d'information en anglais ou dans une langue raisonnablement compréhensible par tous les bateaux impactés.
2. Les épreuves devraient envisager la désignation d'un médecin dédié pour être en mesure d'évaluer les problèmes de symptômes et d'agir conformément aux protocoles de l'épreuve.
3. Ajouter les instructions de course suivantes :
 - *(DP) Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer à toute demande raisonnable d'un officiel de l'épreuve. Tout manquement pourra être considéré comme une mauvaise conduite.*
 - *Des mesures raisonnables prises par les officiels de l'épreuve pour mettre en œuvre des recommandations, des protocoles ou des lois relatifs à la COVID-19 ne sont pas des actions ou des omissions inadéquates, même si elles s'avèrent inutiles ultérieurement.*

Q&R 2020.012
Conservée

Omission incorrecte

Situation

La règle 62.1(a) fait référence à « une action ou une omission incorrecte ».

Question

Le mot « incorrecte » s'applique-t-il à une omission ?

Réponse

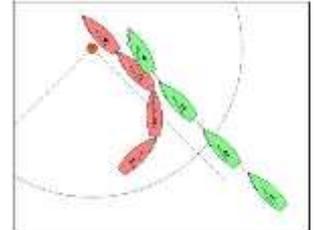
Oui.

Q&R 2020.014
Conservée

Interprétation de « ne doit pas obliger » dans la règle 18.3

Situation 1

Rouge termine son virement de bord à la limite de l'engagement avec Vert et légèrement sous le vent. La seule option pour Vert est de naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact avec Rouge.



Question

Rouge a-t-il enfreint la règle 18.3 ?

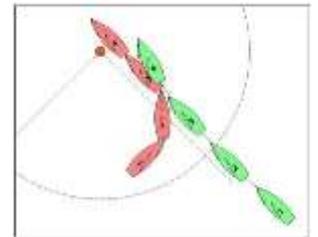
Réponse

Oui.

Rouge a obligé Vert à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact. Toutes les autres exigences de la règle 18.3 étaient satisfaites.

Situation 2

Rouge termine son virement de bord à un quart de longueur devant Vert. Vert peut passer soit au vent soit sous le vent de Rouge. Si Vert passe sous le vent de Rouge, il ne peut plus passer la marque du côté requis. Vert passe au vent de Rouge et navigue au-delà du plus près pour éviter le contact avec Rouge.



Question

Rouge a-t-il enfreint la règle 18.3 ?

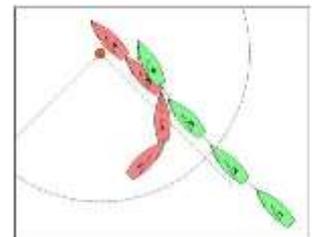
Réponse

Oui.

Voir réponse 1.

Situation 3

Rouge termine son virement de bord à un quart de longueur devant Vert. Vert peut passer soit au vent soit sous le vent de Rouge. Vert passe sous le vent de Rouge. Rouge ne donne pas à Vert la place à la marque. Vert passe du mauvais côté de la marque.



Question

Rouge a-t-il enfreint la règle 18.3 ?

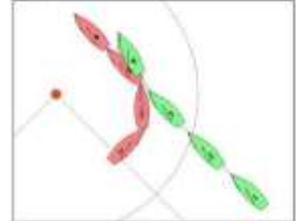
Réponse

Oui.

Après être passé face au vent de bâbord en tribord dans la zone, Rouge ne donne pas la place à la marque à Vert qui est engagé à l'intérieur.

Situation 4

Rouge termine son virement de bord à un quart de longueur devant Vert. Vert peut passer soit au vent soit sous le vent de Rouge. Si Vert passe sous le vent de Rouge, il est clair qu'il peut passer la marque du côté requis. Vert passe au vent de Rouge et navigue au-delà du plus près pour éviter le contact avec Rouge.



Question

Rouge a-t-il enfreint la règle 18.3 ?

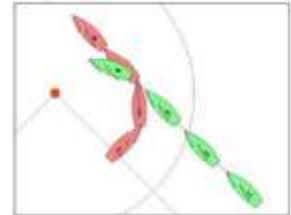
Réponse

Oui.

Vert pouvait choisir entre les deux options à sa disposition, et aucune règle n'oblige Vert à prendre l'une ou l'autre de ces deux options.

Situation 5

Rouge termine son virement de bord à un quart de longueur devant Vert. Vert peut passer soit au vent soit sous le vent de Rouge. Vert passe sous le vent de Rouge. Rouge donne la place à la marque à Vert.



Question

Rouge a-t-il enfreint la règle 18.3 ?

Réponse

Non.

Rouge a respecté les exigences de la règle 18.3.

Note

La règle 18.3 ne s'applique pas uniquement quand la seule solution envisageable est de lofer au-delà du plus près.

Le mot « obliger » dans la règle se réfère à une relation de cause à effet entre les actions du bateau bâbord virant de bord et du bateau naviguant sur tribord. Dans les situations ci-dessus, quand l'action de Vert est une conséquence des actions de Rouge, la clause « obliger » de la règle 18.3 est respectée, même s'il y avait d'autres façons d'éviter le bateau ayant viré de bord.

Q&R 2020.015
Conservée

Domage hors course

Situation

Un bateau navigue dans la zone de la ligne de départ avant son signal d'avertissement. Aucune règle gouvernementale ne s'applique à la zone de course. Les instructions de course stipulent que la ligne de départ est entre une marque à l'extrémité bâbord et un bateau du comité de course à l'extrémité tribord. Le bateau heurte le bateau du comité de course qui est mouillé, causant de graves dommages aux deux. Le comité de course réclame contre le bateau.

Question 1

Quelles règles s'appliquent ?

Réponse 1

Le bateau du comité de course est une marque, mais, puisque le bateau n'est pas en course, la règle 31, Toucher une marque ne s'applique pas. Le bateau navigue dans ou à proximité de la zone de course et a l'intention de courir alors que le bateau du comité de course ne navigue pas selon les Règles de Course de la Voile ; donc, d'après le préambule du Chapitre 2, le bateau doit se conformer au Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) en ce qui concerne le bateau du comité de course.

Plusieurs règles du RIPAM s'appliquent dans cette situation :

La règle 2(a) du RIPAM, qui fait référence à « l'expérience ordinaire du marin » comme une exigence générale pour agir de manière sensée, couvre les exigences détaillées du RIPAM. Cela semble inclure l'évitement d'un navire mouillé.

La règle 5 du RIPAM exige expressément qu'un navire maintienne une veille appropriée et la règle 6 du RIPAM exige qu'un navire maintienne en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter une collision.

Question 2

À condition que la réclamation soit recevable, s'il est établi que le bateau a enfreint une règle du RIPAM, le jury peut-il le pénaliser selon la règle 64.2 ?

Réponse 2

Oui.

En enfreignant une règle du RIPAM quand il rencontre un navire qui ne navigue pas selon les règles du Chapitre 2, le bateau n'a pas respecté le préambule du Chapitre 2. Puisque le bateau n'était pas en course au moment de l'incident et sous réserve qu'aucune autre pénalité ne s'applique, le jury doit le disqualifier dans la course la plus proche de l'incident.

Les Q&R reflètent l'opinion d'arbitres expérimentés. Elles ne font pas autorité quant à l'interprétation des règles. Les Q&R traitent uniquement la question spécifique et non pas tous les facteurs qu'un jury doit considérer au cours d'une instruction.

Q&R 2020.020
Conservée

Clarification du terme « parer » dans la règle 18.3

Situation

A une marque au vent à laisser à bâbord, le bateau A entre dans la zone tribord pendant que B dépasse la position bout au vent dans la zone et termine son virement de bord sur tribord, sous sa layline et engagé sous le vent du bateau A. Pour pouvoir contourner la marque, il lofe, touche la marque et oblige A à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact.

Question 1

Le bateau B parait-il la marque quand il a viré sur tribord ?

Réponse 1

Oui.

Un bateau pare la marque s'il est en mesure de passer au vent de la marque et de la laisser du côté requis sans changer de bord. Le bateau B pouvait passer la marque sans changer de bord ; le fait qu'il la touche n'a pas de rapport. Voir la définition de « Parer ».

Question 2

La réponse serait-elle différente si le bateau B enfreint en plus la règle 42 de façon à contourner la marque ?

Réponse 2

Non.

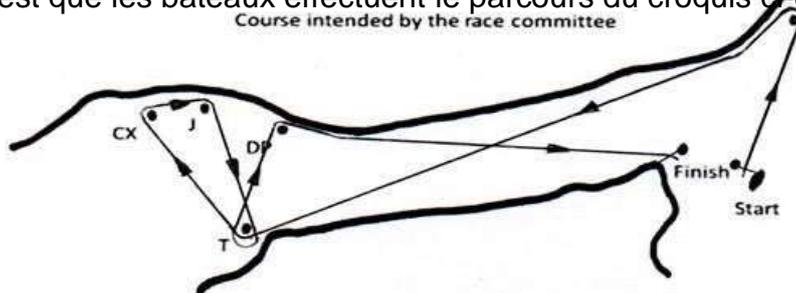
La définition de « Parer » ne comporte pas d'exceptions.

Q&R 2020.021
Conservée

Descriptions des marques et effectuer le parcours

Situation

Le comité de course communique oralement, selon la règle 90.2(c), que le parcours sera : départ, marque C à bâbord, marque T à tribord, marque CX à tribord, marque J à tribord, marque T à tribord, marque DP à tribord, arrivée. L'intention du comité de course est que les bateaux effectuent le parcours du croquis ci-dessous.



Question 1

La marque T est-elle une marque à contourner ?

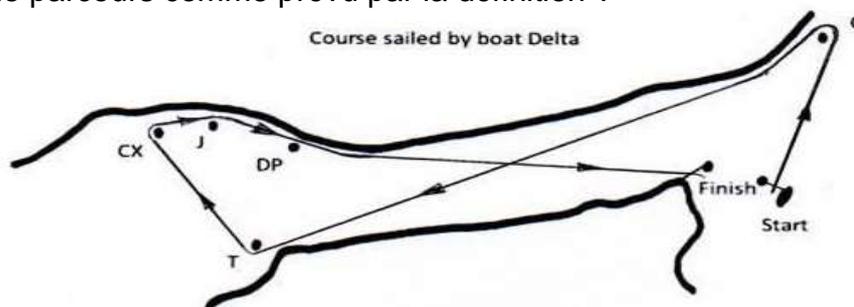
Réponse

Non.

La règle J2.1(4) exige du comité de course qu'il identifie toutes les marques à contourner en fonction de la définition Effectuer le parcours. La marque T n'est pas identifiée comme une marque à contourner.

Question 2

L'un des bateaux a effectué le parcours indiqué dans le croquis ci-dessous. A-t-il effectué le parcours comme prévu par la définition ?



Réponse

Oui.

Pour les besoins de la définition Effectuer le parcours, le fil représentant le sillage d'un bateau passe chaque marque du côté requis et dans l'ordre correct.

Q&R 2021.001

Publiée le 2 novembre 2020

Clarification sur les dépositions par oui-dire

Situation

La règle 63.6(a) exige du jury qu'il reçoive les dépositions présentées par les parties présentes à l'instruction et leurs témoins, y compris les dépositions par oui-dire.

La règle 63.6(c) donne aux parties présentes le droit de questionner toute personne faisant une déposition.

La règle M3.2, 9ème tiret, stipule que le jury « accepte une déposition écrite d'un témoin qui n'est pas disponible pour être questionné uniquement si toutes les parties sont d'accord. Ce faisant, elles renoncent à leur droit de questionner ce témoin. »

Question

Existe-t-il un conflit entre ces règles ?

Réponse

Non.

Une déposition écrite peut être présentée ; les parties présentes et le jury peuvent poser des questions à la partie présentant la déposition, comme autorisé par la règle 63.6(c) et peuvent appeler d'autres témoins pour aider à clarifier toute déposition contestée. Si les parties sont d'accord avec la déposition, elle doit être acceptée par le jury comme incontestée. Si les parties ne sont pas d'accord, le jury doit prendre en considération tout désaccord entre les parties quand il décide du poids de la déposition présentée.

NOTE

L'Annexe M décrit les procédures du jury et est seulement consultative.

Q&R 2021.002

Mise à jour : 19 avril 2021

Signification du mot « coque » dans les Règles de Course à la Voile

Situation

Le terme « coque » est mentionné en différents endroits dans les Règles de Course à la Voile.

Question 1

Quelle est la définition applicable du mot « coque » ?

Réponse 1

Le terme « coque » n'est pas défini dans les Règles de Course à la Voile, donc, selon l'introduction/terminologie, le mot est utilisé dans le sens habituellement compris dans l'usage nautique ou courant.

Question 2

Les bout-dehors, fixes ou rétractables, font-ils partie de la coque ?

Réponse 2

Non, sauf si défini différemment dans les règles de classe, de rating ou de handicap.

Question 3

Les ailes d'un skiff, fixes ou rétractables, font-elles partie de la coque ?

Réponse 3

Oui, sauf si défini différemment dans les règles de classe, de rating ou de handicap.

Question 4

L'accastillage associé au tableau arrière, au pont ou à toute superstructure est-il considéré comme faisant partie de la coque ?

Réponse 4

Non.

Les Q&R reflètent l'opinion d'arbitres expérimentés. Elles ne font pas autorité quant à l'interprétation des règles. Les Q&R traitent uniquement la question spécifique et non pas tous les facteurs qu'un jury doit considérer au cours d'une instruction.

Q&R 2021.003
Publiée le 26 avril 2021

Exclusion d'un bateau

Situation

Le bateau A a couru dans la première course d'une épreuve. Le bateau A ne s'est pas conformé aux exigences d'inscription de l'autorité organisatrice de l'épreuve.

Question 1

Le comité de course peut-il annuler l'inscription du bateau A à l'épreuve sans une instruction ?

Réponse 1

Non applicable.

Le bateau A ne s'est pas conformé aux exigences de l'autorité organisatrice, il n'est donc pas inscrit à l'épreuve. Voir la règle 75.

Question 2

Si la réponse à la question précédente est oui, le bateau A peut-il être retiré de l'épreuve par le comité de course même après qu'une course a été courue ?

Réponse 2

Non applicable.

Question 3

Si la réponse à la question 1 est oui, est-ce que le fait de ne pas retirer le bateau A des résultats constituerait une action ou omission incorrecte de l'autorité organisatrice ou du comité de course ?

Réponse 3

Non applicable.

Q&R 2021.005
Publiée le 30 avril 2021

Pénalité alternative pour un bateau qui était OCS

Question

L'avis de course ou les instructions de course peuvent-ils inclure une pénalité autre que la disqualification pour un bateau qui était OCS ?

Réponse

Les Règles de Course à la Voile ne permettent pas à l'avis de course ou aux instructions de course de modifier la définition de « Prendre le départ ».

Cependant, World Sailing a validé, selon la Règlementation 28.1.5(b), une règle expérimentale [RE21-01](#), Pénalité alternative de départ, qui comprend une modification à la définition de « Prendre le départ » et quelques exemples de pénalités pouvant être utilisées. Cette règle expérimentale a le statut de règle test et elle comprend des directives d'utilisation.

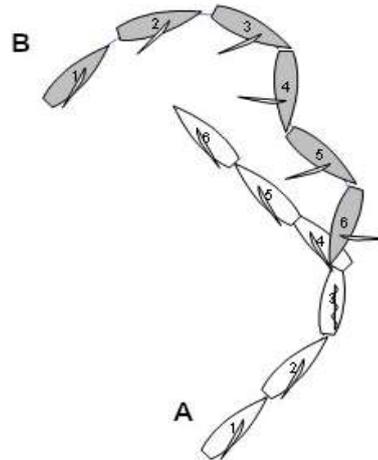
Q&R 2021.006

Publiée le 30 avril 2021

Interrompre une pénalité

Situation

Sur un bord au près, le bateau B est bâbord, bien à l'écart d'autres bateaux, et il abat pour effectuer une pénalité. Le bateau A vire en tribord sur une route de collision avec le bateau B. Le bateau B lofe pour se maintenir à l'écart du bateau A puis abat et termine rapidement sa pénalité.



Question 1

Un bateau a-t-il enfreint une règle ?

Réponse 1

Non.

Quand un bateau qui est bien à l'écart d'autres bateaux commence à effectuer une pénalité et que les actions d'un autre bateau font qu'il interrompt sa pénalité pour respecter la règle 21.2, il se conforme à la règle 44.2 s'il finit ensuite rapidement sa pénalité.

Le bateau A navigue en permanence sur sa route normale, la règle 23.2 ne s'applique donc pas pour lui.

Question 2

La réponse serait-elle différente si la course était en jugement direct ?

Réponse 2

Non.

Q&R 2021.009
Publiée le 28 août 2021

Procédures d'appel

Situation

En étudiant un appel, une autorité nationale demande au jury de fournir des faits supplémentaires tel que prévu par la règle R5. Le jury envoie rapidement les faits supplémentaires à l'autorité nationale.

Question

1

L'autorité nationale est-elle tenue de divulguer les faits supplémentaires aux parties ?

Réponse 1

Oui.

Les faits supplémentaires fournis par le jury selon l'annexe R5 sont des clarifications ; l'autorité nationale doit donc les divulguer aux parties comme requis par la règle R4.3.

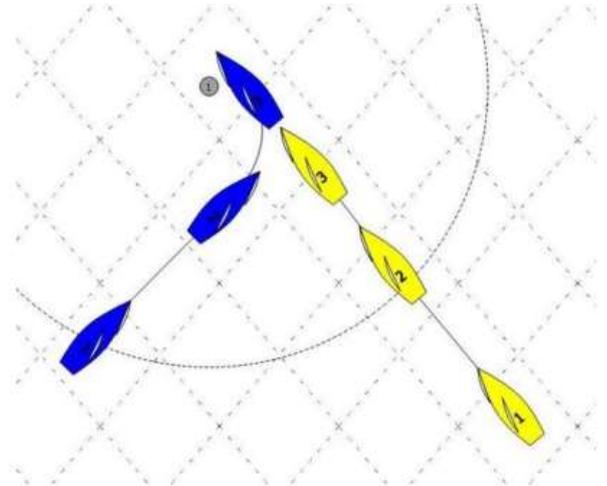
Q&R 2021.010

Publiée le 22 novembre 2021

Application de la règle 18.3

Situation

Bleu dépasse la position bout au vent, de bâbord sur tribord, dans la zone d'une marque à laisser à bâbord, et pare ensuite la marque. Après avoir terminé son virement, Bleu est en route libre devant Jaune et il y a suffisamment de place pour que Jaune puisse soit lofer soit abattre en bon marin sans contact. Jaune ne modifie pas sa route et, après la position 3, il y a un contact entre son étrave et le tableau arrière de Bleu sans dommage ni blessure. Jaune fait l'objet d'une réclamation et est disqualifié pour infraction aux règles 12 et 14.



Question

Jaune a-t-il enfreint la règle 18.3 ?

Réponse

Non.

Bleu n'a pas obligé Jaune à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact et Jaune n'est pas devenu engagé à l'intérieur de Bleu. En conséquence, Bleu n'a pas enfreint la règle 18.3. Aucune autre partie de la règle 18 ne s'applique à cette situation.

Q&R 2022.001

Publiée le 6 janvier 2022

Signification des propres enregistrements ou observations du comité de course dans la règle 90.3(c)

Question 1

Que sont les propres enregistrements et les propres observations du comité de course pour les besoins de la règle 90.3(c) ?

Réponse 1

Pour les besoins de la règle 90.3(c), les propres enregistrements du comité de course comprennent tout matériel produit par le comité de course, tels que des écrits, des enregistrements audio ou vidéo, alors que les propres observations du comité de course couvrent tout ce que le comité de course voit ou entend, quelle qu'en soit l'origine.

Question 2

Parmi les cas suivants, dans quel cas le comité de course peut-il utiliser ses propres observations pour les besoins de la règle 90.3(c) ?

1. Une information provenant d'une réclamation non recevable
2. Un contenu média ou des publications sur les réseaux sociaux produits par
 - l'autorité organisatrice
 - une partie
 - un accompagnateur
 - une source indépendante.

Réponse 2

Dans tout ce qui précède.

Il n'y a aucune limite à ce qu'un comité de course peut observer.

Voir la réponse 1.

Q&R 2022.002

Publiée le 21 février 2022

Conflit d'intérêts d'un membre du jury**Situation**

La règle 89.2(a) stipule que l'autorité organisatrice doit publier un avis de course conforme à la règle J1. La règle 90.2 stipule que le comité de course doit publier des instructions de course écrites conformes à la règle J2.

Question 1

Une autorité organisatrice peut-elle demander à un membre potentiel du jury de l'aider à rédiger l'avis de course ou les instructions de course ?

Réponse 1

Oui.

Une autorité organisatrice ou un comité de course peut demander à toute personne, y compris un membre potentiel du jury, de l'aider à préparer l'avis de course ou les instructions de course. En outre, lorsqu'un jury international est désigné sur une épreuve, il doit, s'il est sollicité, assister ces entités dans toute question affectant directement l'équité de la compétition. Voir la règle N2.1.

Question 2

L'arbitre qui a aidé à rédiger l'avis de course ou les instructions de course a-t-il un conflit d'intérêts en tant que membre du jury de cette épreuve ?

Réponse 2

Non.

Voir la définition de conflit d'intérêts.

Q&R 2022.003

Publiée le 21 février 2022

Règle 45 et signification du terme « amarré »

Situation

La règle 45 dit qu'un bateau « ne doit pas être amarré » (avec des exceptions).

Question

Le terme « amarré » s'applique-t-il à :

- (a) l'amarrage d'un bateau par un seul bout à une bouée ou à un poteau, de sorte que le bateau peut éviter ? ou
- (b) l'amarrage d'un bateau à l'avant et à l'arrière à des bouées ou à des poteaux, de sorte que le bateau ne peut pas éviter ?

Réponse

Le terme s'applique à tout ce qui précède.

Un bateau est amarré lorsqu'il est lié ou attaché à quelque chose.

Q&R 2022.004

Publiée le 24 mars 2022

Pénalités discrétionnaires pour infraction aux règles du Chapitre 2, à la règle 31 ou aux règles de classe

Question 1

L'avis de course ou les instructions de course peuvent-ils stipuler qu'une infraction à une règle du Chapitre 2 ou à la règle 31 fera l'objet d'une pénalité discrétionnaire ?

Réponse 1

Oui.

La règle 64.2 permet d'appliquer une pénalité autre que la disqualification. Cela sous-entend de rendre la pénalité discrétionnaire.

Question 2

L'avis de course ou les instructions de course peuvent-ils stipuler qu'une infraction à une règle de classe fera l'objet d'une pénalité discrétionnaire ?

Réponse 2

Oui.

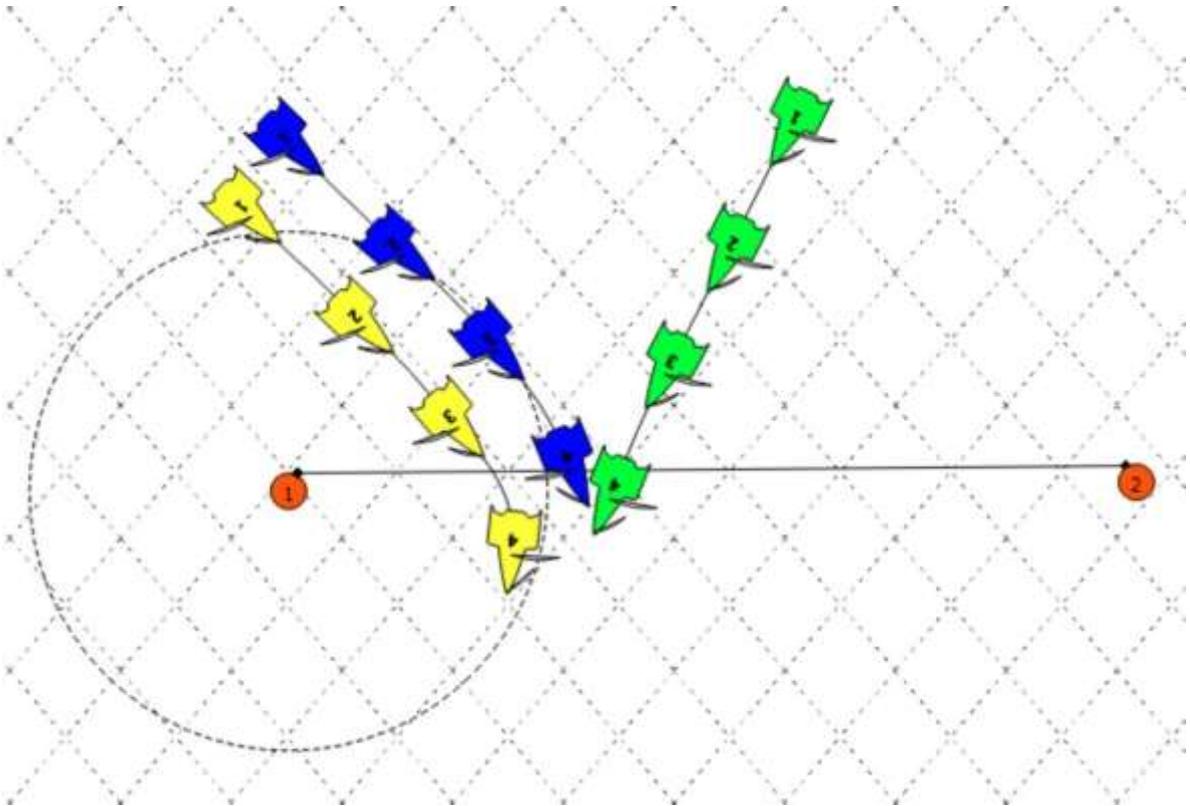
Q&R 2022.005

Publiée le 11 avril 2022

Situation à trois bateaux sur une arrivée sous le vent.

Situation

Les 49ers finissent entre les marques. En position 4, alors que Bleu est toujours dans la zone, un contact se produit sans dommage ni blessure entre Bleu et Vert.



Question 1

Bleu est-il exonéré de son infraction aux règles 10 et 14 ?

Réponse 1

Oui.

Jaune est engagé à l'intérieur de Bleu et Vert quand Jaune entre dans la zone et Vert est un obstacle pour Bleu et Jaune.

- Si le jury établit que Jaune naviguait dans la place à la marque à laquelle il avait droit entre les positions 3 et 4, la règle 18 s'applique et la règle 19 ne s'applique

Les Q&R reflètent l'opinion d'arbitres expérimentés. Elles ne font pas autorité quant à l'interprétation des règles. Les Q&R traitent uniquement la question spécifique et non pas tous les facteurs qu'un jury doit considérer au cours d'une instruction.

pas. Voir la règle 19.1(b). Bleu navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est donc exonéré de son infraction à la règle 10 selon la règle 43.1(b).

- Si le jury établit que la place à la marque a été donnée à Jaune, la règle 18 ne s'applique plus et la règle 19 s'applique. Bleu a droit à la place entre Jaune et Vert et est obligé d'enfreindre la règle 10 par Jaune qui enfreint la règle 19.2, il est donc exonéré selon la règle 43.1(b).

Le contact n'ayant causé ni dommage ni blessure, Bleu, qui avait droit à la place à la marque de la part de Vert ou à de la place de la part de Jaune, est donc exonéré de son infraction à la règle 14 selon la règle 43.1(c).

Question 2

Si la réponse à la question précédente est non, quelle route Bleu doit-il suivre pour être considéré comme naviguant dans la place à la marque à laquelle il a droit, s'il l'est ?

Réponse 2

Sans objet.
Voir réponse 1.

Question 3

Jaune et Vert ont-ils enfreint une règle ?

Réponse 3

Cela dépend.
Voir réponse 1.

Question 4

Les réponses seraient-elles les mêmes si, au lieu de finir, les bateaux passent dans une porte et le bord suivant est un bord de près ?

Réponse 4

Oui.

Q&R 2022.006

Publiée le 25 août 2022

Application de la règle T1(a)

Situation pour la question 1

L'annexe T s'applique à une course. Une réclamation est instruite à propos d'un incident en lien avec une règle du Chapitre 2 (ou avec la règle 31). Aucun bateau n'a accepté de pénalité post-course avant le début de l'instruction. Une fois la réclamation jugée, le jury décide de rouvrir l'instruction.

Question 1

Un bateau peut-il accepter une pénalité post-course avant le début de la réouverture de l'instruction ?

Réponse 1

Non.

L'annexe T1(a) stipule que le dernier moment où une pénalité post-course peut être acceptée est avant le début d'une instruction de réclamation concernant l'incident. L'instruction de cet incident a déjà commencé, même si elle est rouverte.

Situation pour la question 2

L'annexe T s'applique à une course. Une réclamation est instruite à propos d'un incident en lien avec une règle du Chapitre 2 (ou avec la règle 31). Aucun bateau n'a accepté de pénalité post-course avant le début de l'instruction. Une fois la réclamation jugée, un appel à l'autorité nationale est interjeté selon la règle 70.1(a).

Question 2

Si l'autorité nationale décide que l'instruction doit être rouverte ou qu'il doit y avoir une nouvelle instruction, une partie peut-elle accepter une pénalité post-course avant le début de la nouvelle instruction ou de la réouverture ?

Réponse 2

Non.

Ce droit a pris fin au début de l'instruction initiale. Voir la règle T1(a).

Situation pour la question 3

L'annexe T s'applique à une course. Une réclamation est déposée à propos d'un incident en lien avec une règle du Chapitre 2 (ou avec la règle 31). La réclamation n'est pas instruite et un appel à l'autorité nationale est interjeté selon la règle 70.1(b).

Question 3

Si l'autorité nationale décide qu'un jury instruira la réclamation, une partie peut-elle accepter une pénalité post-course avant le début de cette instruction ?

Réponse 3

Oui.
C'est conforme à la règle T1(a).

Q&R 2022.007

Publiée le 25 août 2022

Obligation de publier des instructions de course écrites

Situation 1

L'autorité organisatrice a publié l'avis de course d'une épreuve. Les résultats de l'épreuve sont pris en compte dans le calcul d'un classement général annuel. Le comité de course n'a pas publié d'instructions de course ; il a néanmoins fait courir une série de courses et a publié des classements.

Question 1

Le comité de course peut-il publier des classements et valider ainsi l'épreuve ?

Réponse 1

Cela dépend.

Le comité de course est tenu par la règle 90.2(a) de publier des instructions de course écrites et, par la règle 25.1, de les mettre à la disposition de chaque bateau avant le départ de la course. Cependant, il n'est pas obligatoire de publier des documents distincts pour l'avis de course et les instructions de course ; par conséquent, un document unique peut être publié à condition qu'il soit conforme aux exigences de la règle J2.

Si ce n'est pas le cas, il est impossible de déterminer si un bateau a pris le départ, effectué le parcours, et fini ; par conséquent, la course ne peut pas donner lieu à un classement car les exigences de la règle 90.3(a) ne sont pas remplies.

Situation 2

Un concurrent est inscrit à cette épreuve mais n'a pas participé en raison du manque d'instructions de course.

Question 2

Si la réponse à la question 1 est oui, le concurrent peut-il obtenir réparation en arguant que son score dans le classement annuel a été considérablement aggravé sans faute de sa part ?

Réponse 2

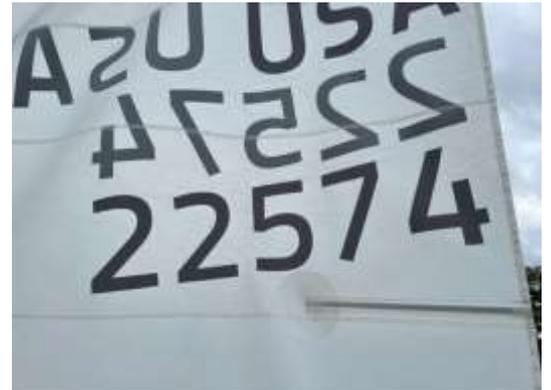
Ne pas publier les informations requises par la règle J2 est une omission incorrecte du comité de course et un bateau peut demander réparation en se basant sur ce motif. Avant d'accorder réparation, le jury doit déterminer si les autres conditions pour accorder réparation sont remplies (c'est-à-dire cette omission a-t-elle considérablement aggravé le score du bateau sans aucune faute de sa part ?). Toutefois, pour décider de la demande de réparation, le jury ne doit pas prendre en compte la façon dont le « classement annuel » est affecté, sauf s'il s'agit d'une série de courses comme l'entendent les RCV.

Q&R 2022.008

Publiée le 25 août 2022

Fonte utilisée pour les numéros de voile**Question 1**

Une fonte sans-serif qui utilise un 4 ouvert comme numéro de voile tel que montré sur la photo respect-elle les règles ?

**Réponse 1**

Oui.

Les numéros de voile montrés sur cette photo satisfont à toutes les exigences de la règle G1.2(a) :

- ils sont écrits en chiffres arabes,
- tous les numéros sont de la même couleur,
- la couleur utilisée contraste bien avec le corps de la voile,
- la fonte est sans-serif, et
- les chiffres sont clairement lisibles lorsque la voile est gréée.

Il convient de noter que toutes les variantes du chiffre 4 ouvert ne satisfont pas à la dernière exigence et que la lisibilité doit être évaluée au cas par cas. Par exemple, les chiffres ou les lettres créés à l'aide d'une fonte ressemblant à un affichage carré du chiffre 8 ou obtenus sous forme de découpe d'un chiffre carré 8 ne s'y conformeront pas. Bien qu'ils soient clairement lisibles lorsqu'ils sont considérés un par un, ils peuvent être confondus quand ils sont collés des deux côtés d'une voile, et ne sont donc pas conformes à la règle G1.2(a).

Q&R 2022.009

Publiée le 17 octobre 2022

Autorisation de remplacer un élément

Situation

Les règles de classe stipulent « Sur une épreuve, chaque bateau peut faire jauger un seul jeu complet d'équipement, à l'exception des lattes. Le comité de course peut autoriser le remplacement de tout élément perdu ou irrémédiablement endommagé ». L'autorité organisatrice a désigné un comité technique pour l'épreuve.

Question

Le comité technique peut-il autoriser des remplacements ?

Réponse

Non.

Q&R 2022.010

Publiée le 28 novembre 2022

Port d'un harnais modifié

Situation

Les règles de classe autorisent l'utilisation d'un harnais d'un poids maximum de 4 kg. Un concurrent utilise un harnais qui pesait 2,5 kg à l'achat et 3,9 kg après modification.

Question

Sera-t-il considéré comme un équipement dont le but est d'augmenter le poids du concurrent ?

Réponse

Cela dépend.

Si le but principal de la modification du harnais est d'augmenter son poids en ajoutant des éléments ou des composants lourds, le port d'un tel équipement sera considéré comme une augmentation délibérée du poids du concurrent et, par conséquent, cela enfreindra la règle 50.1(a), même si le harnais est dans la limite du poids maximum autorisé par les règles de classe.

Le même principe s'applique au port d'un équipement inutilement lourd non modifié.



Service Question & Réponse de World Sailing
des Règles de Course à la Voile



Les Q&R reflètent l'opinion d'arbitres expérimentés. Elles ne font pas autorité quant à l'interprétation des règles.
Les Q&R traitent uniquement la question spécifique et non pas tous les facteurs qu'un jury doit considérer au cours d'une instruction.

Q&R 2023.03

Publiée le 13 avril 2023

Collision entre deux kites

Situation

Deux kiteboards naviguent vent arrière sur le même bord, dans un vent de 10 à 15 nœuds.

Le kiteboard B est en route libre derrière à 10 mètres de distance, dans l'axe du kiteboard A.

Le foil du kiteboard A se prend dans un morceau de nylon invisible, flottant entre deux eaux et le concurrent tombe soudain du foil, mais l'aile ne touche pas l'eau. Le concurrent reste solidaire de la planche mais n'est plus manœuvrant. Une seconde plus tard, le kiteboard B entre en collision avec le kiteboard A, et il y a des dommages.

Question

Quand le kiteboard A est soudainement tombé du foil alors que son aile volait encore, doit-il être immédiatement considéré comme étant en train de se redresser ?

Réponse

Oui.

Un kiteboard se redresse à partir du moment où il n'est plus manœuvrant jusqu'à ce qu'il le redevienne sauf s'il est chaviré. Voir la définition de « Se redresser ».

Le kiteboard A n'est pas chaviré, son aile n'est pas non plus dans l'eau, ses lignes ne sont pas emmêlées avec les lignes d'un autre kiteboard.

Question 2

Le kiteboard B a-t-il enfreint la règle 14 ?

Réponse 2

Non.

Il n'était pas raisonnablement possible pour le kiteboard B d'éviter le contact avec le kiteboard A, au vu de la distance entre eux, des conditions de vent et de la vitesse à laquelle ils naviguaient.

Q&R 2023.004
Publiée le 03 mai 2023

Réduire le parcours

Situation 1

Une instruction de course pour une course côtière stipule que, lorsque le parcours est réduit, les bateaux seront avertis avant que le premier bateau ne franchisse une ligne de latitude déterminée.

Le comité de course décide de raccourcir le parcours et avertit les concurrents.

Il n'y a pas de réclamation ni de demande de réparation, un classement est établi et les prix sont distribués. Le comité de course apprend par la suite qu'il a averti les concurrents alors qu'un bateau avait déjà franchi la ligne de latitude.

Le comité de course ne fait rien.

Question 1

Le comité de course peut-il ne rien faire s'il apprend qu'il a commis une erreur ?

Réponse 1

Oui.

Les procédures disponibles pour le comité de course lorsqu'il commet une erreur sont les suivantes :

- (a) annuler la course lorsqu'il y a une raison affectant directement l'équité de la compétition, ou
- (b) demander réparation pour un bateau impacté par une action ou une omission incorrecte du comité de course.

Voir les règles 32.1(d) et 60.2(b).

Si l'équité de la compétition n'est pas affectée ou si le score d'un bateau n'a pas été aggravé de façon significative sans qu'il y ait eu faute de sa part, par l'erreur du comité de course, le comité de course n'est pas tenu de prendre des mesures.

Question 2

La réponse serait-elle différente si le comité de course réalise son erreur avant que le classement soit fait ?

Réponse 2

Non.

Voir la réponse 1.

Situation 2

Une instruction de course stipule : « Les parcours ne seront pas réduits. Ceci modifie la règle 32 ».

Dans une course de trois tours, les bateaux doivent franchir la ligne d'arrivée à la fin de chaque tour. La même ligne est identifiée comme ligne d'arrivée. Il n'y a pas de temps limite pour la course.

Le vent tombe et le comité de course envoie le pavillon S avec deux signaux sonores avant que les bateaux ne franchissent la ligne pour la deuxième fois.

Le bateau A, conscient de l'instruction de course, continue à effectuer le parcours et termine le troisième tour. Tous les autres bateaux quittent la zone de course après avoir effectué deux tours.

Question 1

Quel(s) bateau(x) a(ont) effectué le parcours conformément à la règle 28 ?

Réponse 1

Seul le bateau A a respecté la règle 28 en effectuant le parcours indiqué dans les instructions de course.

Question 2

Est-ce une action ou une omission incorrecte du comité de course que d'envoyer le pavillon S avec deux signaux sonores ?

Réponse 2

Oui.

La règle 32 ayant été modifiée par les instructions de course conformément aux règles 85 et 86, les procédures de réduction de parcours prévues par la règle 32 n'étaient pas applicables.

Question 3

La réponse à la question précédente serait-elle différente s'il y a un temps limite et que le comité de course décide qu'il est peu probable qu'un bateau finisse dans ce délai, mais que le bateau A effectue les trois tours dans le temps limite ?

Réponse 3

Non.

Voir la réponse 2.

Question 4

La réponse à la question 2 sera-t-elle différente si le comité de course n'avait pas tenu compte de l'instruction de course ?

Réponse 4

Non.

Le comité de course doit être régi par les règles dans la conduite et les jugements de l'épreuve, comme exigé par la règle 5.

Question 5

De quelles procédures dispose le comité de course s'il existe un temps limite et qu'il décide qu'il est peu probable qu'un bateau termine les trois tours dans ce temps ?

Réponse 5

Lorsque le comité de course ne dispose pas de l'option de réduction de parcours et qu'il est peu probable qu'un bateau termine dans le temps limite de la course, il peut raccourcir la longueur d'un bord en envoyant le pavillon C avec des signaux sonores répétitifs et un « – », ou annuler la course. Voir les règles 32.1(b) et 33(b).

Q&R 2023.005

Publiée le 03 mai 2023

Règle 17 pendant une manœuvre pour effectuer une pénalité

Situation

L'annexe MR s'applique. Jaune tribord et en route libre derrière devient engagé à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent de Bleu, également tribord. Jaune navigue au-dessus de sa route normale.

Question 1

Jaune enfreint-il la règle 17 ?

Réponse 1

Oui.

Question 2

Si la réponse à la question 1 est oui, Jaune enfreint-il la règle 17 si, pendant qu'il navigue au-dessus de sa route normale, il manœuvre pour effectuer une pénalité ?

Réponse 2

Oui.

Un bateau qui effectue une pénalité ou qui manœuvre pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur sa route normale, comme indiqué en MR1.1(a).

Cependant, la règle 17 continue de s'appliquer tant que les bateaux restent engagés à moins de deux fois leur longueur de coque et sur le même bord. Par conséquent, lorsque Jaune navigue au-dessus de sa route normale, il enfreint la règle 17.