

L'appel de S est fondé. Il doit être reclassé. S était soumis à la règle 16 seulement pendant qu'il lofait depuis une route au plus près tribord jusqu'à la position face au vent. Pendant ce temps, P avait la place de se maintenir à l'écart et ainsi S n'a pas enfreint la règle 16.1. La règle 16.2 ne s'appliquait pas car elle s'applique seulement quand un bateau dans la position de S abat. Dans ce cas, S a lofé. Au moment où S a dépassé la position bout au vent, P est devenu le bateau prioritaire selon la règle 13, et la règle 16.1 ne s'appliquait plus à S. S s'est maintenu à l'écart de P tel qu'exigé par la règle 13. Aucune règle n'a été enfreinte par S.

USA 1963/93

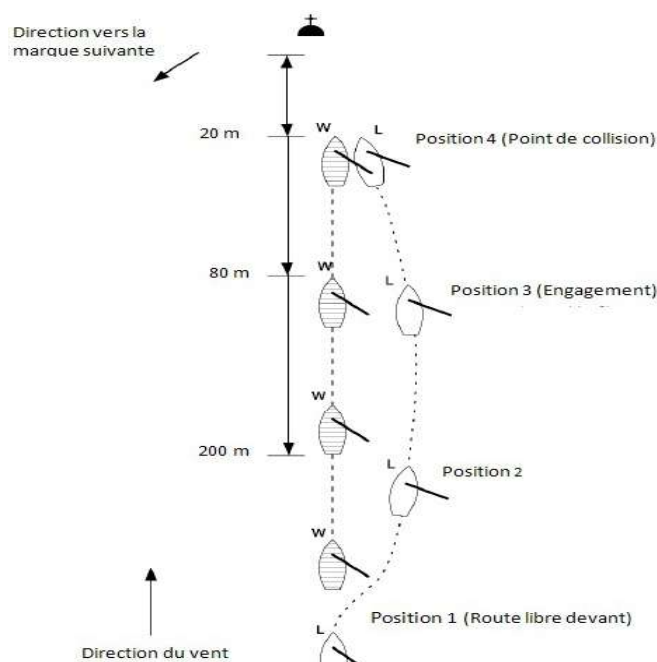
CAS 7

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 14	Éviter le contact
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 43.1(c)	Exonération

Quand, après avoir été en route libre derrière, un bateau devient engagé sous le vent à moins de deux fois sa longueur de coque de l'autre bateau, le bateau au vent doit se maintenir à l'écart, mais le bateau sous le vent doit au début donner au bateau au vent la place de se maintenir à l'écart et ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale du bateau au vent est sans importance.

Faits

Les bateaux L et W sont des dériveurs de 5 m de long. À environ 200 m de la marque, L devient engagé sous le vent de W depuis une route libre derrière. L est à moins de deux longueurs de coque de W. Les deux bateaux naviguent alors bord à bord, séparés d'environ une longueur et demie, jusqu'à ce qu'ils soient à 80 m de la marque. À ce moment, L lofe légèrement pour naviguer directement vers la marque, lof qui n'affecte pas W. W maintient sa route. L ne s'est jamais trouvé en route libre devant. La bôme de W touche le hauban de L, sans dommage ni blessure, et L réclame selon la règle 11. La réclamation de L est rejetée, et il est disqualifié au motif qu'il n'a pas laissé suffisamment de place à W pour remplir son obligation de se maintenir à l'écart comme requis par la règle 15. L fait appel.



(Note : Le diagramme n'est pas à l'échelle. Les distances vers la marque suivante sont approximatives. Au moment du contact, aucun bateau n'a atteint la zone autour de la marque.)

Décision

L'appel de L est fondé. A partir du moment où L devient engagé sous le vent de W, W devient tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de L. Au même moment, L est tenu par la règle 15 de donner à W la place de se maintenir à l'écart, mais cette obligation n'est pas permanente et, au moment du contact, l'engagement existait depuis un temps considérable pendant lequel W a certainement eu la place de se maintenir à l'écart.

La règle 17s'appliquait à L car, comme le montre le schéma, il a été en route libre derrière avant que les bateaux deviennent engagés et il était à moins de deux longueurs de coque de W quand l'engagement a commencé. L avait le droit de modifier sa route pour naviguer directement vers la marque, pourvu qu'il ne navigue pas au-dessus de sa route normale. C'est la route normale de L qui est le critère pour déterminer s'il a enfreint la règle 17 ; la route normale de W est sans importance. D'après le schéma accepté par tous, L n'a à aucun moment navigué au-dessus de sa route normale. L n'a donc pas enfreint la règle 17.

Juste après la position 3, L a lofé légèrement. Il y avait clairement de la place pour que W se maintienne à l'écart, et L n'a donc pas enfreint la règle 16.1. L a enfreint la règle 14 car il aurait pu éviter le contact avec W, mais il est exonéré selon la règle 43.1(c) car il n'y a eu ni dommage ni blessure.

W est disqualifié selon les règles 11 et 14, et L est reclassé.

GBR 1963/10

CAS 8

Règle 42.1 **Propulsion : règle de base**
Règle 42.2(d) **Propulsion : actions interdites**

Des mouvements répétés de la barre pour positionner un bateau afin de gagner de la vitesse sur chacune d'une série de vagues générées par le passage d'un navire n'est pas godiller sauf s'ils sont violents et que le gain de vitesse est le résultat d'une utilisation licite de l'eau pour augmenter la vitesse.

Faits

Deux petits dériveurs, A et B, naviguent au large pratiquement à la vitesse de planing avec un vent de 8 nœuds. Une grosse vedette à moteur passe rapidement sur une route parallèle, sous le vent, générant plusieurs grosses vagues. Lorsque chaque vague atteint le quart arrière de A, son barreur donne des coups de barre sans violence en une série de changements de route, synchrones avec le passage des vagues sous son bateau. Ces actions sont répétées pour chaque vague et A gagne de la vitesse à chaque fois. B réclame contre A selon la règle 42.2(d), pour godille. Le jury disqualifie A, qui fait appel.

Décision