

que W était correctement réglé, avec ses voiles pleines et son équipier assis à côté du hauban sous le vent. Il continue : « Le contact ne peut s'être produit que si le barreur de L était assis au rappel à plat. Dans les conditions existantes, sa position était, de façon significative, au-delà de la position normale de navigation requise ». L fait appel.

### Décision

L'appel de L est fondé ; il est reclassé et W est disqualifié selon la règle 11. Dans le cas 73, il est clair que l'équipier de L touche délibérément W avec l'intention de réclamer contre lui après la course. Dans ce cas, il n'y eu pas de telle action délibérée de L. Il n'y a pas de règle qui impose à un barreur ou un équipier la façon dont il doit s'asseoir et, en l'absence d'utilisation délibérément mal intentionnée de sa position, il n'y a pas eu d'infraction à la règle 2.

GBR 1993/2

---

## CAS 75

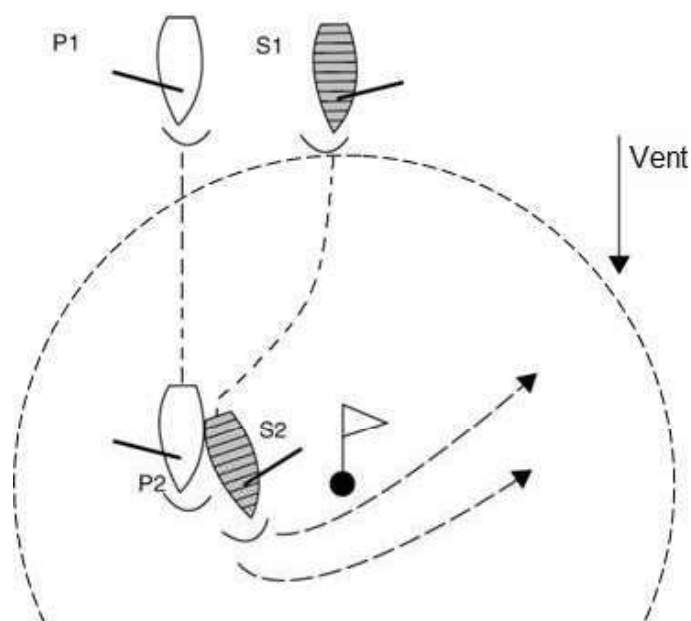
<b>Définitions</b>	<b>Route normale</b>
<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 14</b>	<b>Éviter le contact</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 18.2(b)</b>	<b>Place à la marque : donner la place à la marque</b>
<b>Règle 18.4</b>	<b>Place à la marque : empanner</b>

*Quand la règle 18 s'applique, les règles des sections A et B s'appliquent également. Quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque, il a le droit de suivre sa route normale jusqu'à ce qu'il empanne. Un bateau tribord qui modifie sa route n'enfreint pas la règle 16.1 s'il donne à un bateau bâbord l'espace suffisant pour se maintenir à l'écart et que le bateau bâbord n'en tire pas avantage rapidement.*

### Faits

Deux bateaux, S et P, naviguent directement vent arrière vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Les bateaux sont engagés depuis plusieurs longueurs, S à l'intérieur et légèrement devant. Au moment où S entre dans la zone, il lofe. Alors que sa proue arrive par le travers de la marque, S abat pour empanner et il y a contact mais sans dommage ni blessure. S réclame contre P selon la règle 10 tandis que P réclame contre S selon la règle 18.

Le jury disqualifie P pour infraction à la règle 10. P fait appel, arguant du fait qu'il a laissé la place à la marque à S et que S a enfreint la règle 18.4.



## Décision

En position 1, S atteint la zone et P est tenu par la règle 18.2(b) de donner par la suite à S la place à la marque. De plus, jusqu'à ce que S empanne, P est tenu par la règle 10 de se maintenir à l'écart de S. Alors que S lofe, il est tenu par la règle 16.1 de donner à P la place de se maintenir à l'écart, et jusqu'à ce qu'il empanne, S est également tenu par la règle 18.4 de ne pas naviguer plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale. La place à la marque que P est tenu de donner à S est l'espace dont S a besoin dans les conditions existantes pour naviguer rapidement vers la marque en bon marin. Cet espace est un couloir direct depuis S1 jusqu'à une position proche de et tangente à la marque du côté requis. P donne cette place à S. Cependant, comme S est prioritaire, il n'a pas besoin de rester dans ce couloir ; il a le droit de suivre n'importe quelle route pourvu qu'il respecte les règles 16.1 et 18.4.

S lofe progressivement d'environ 45°, en avançant d'environ trois longueurs, et P ne fait aucun effort pour se maintenir à l'écart. Juste avant la position 2, S a besoin d'agir pour éviter P. A ce moment-là, P enfreint la règle 10. Quand S lofe après la position 1, si P agit rapidement, il a l'espace pour manœuvrer en bon marin pour se maintenir à l'écart de S. En conséquence, S n'enfreint pas la règle 16.1.

Quand S empanne juste après la position 2, il ne navigue pas plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale. Bien sûr, en l'absence de P (le bateau auquel il est « fait référence » dans la définition de Route normale), la route normale de S peut aussi bien être de naviguer plus loin de la marque et plus haut qu'il ne le fait, pour faire un contournement plus aisé et plus rapide et pour éviter d'être sous le vent ou déventé par les autres bateaux devant lui. Donc S n'a pas enfreint la règle 18.4.

En ce qui concerne la règle 14, les deux bateaux enfreignent la règle parce qu'il y a contact et qu'il était « raisonnablement possible » pour chacun d'eux de l'éviter. P est donc disqualifié selon la règle 14 ainsi que selon la règle 10. Cependant, S est exonéré parce qu'il est le bateau prioritaire quand le contact a lieu et qu'il n'y a ni dommage ni blessure (voir la règle 43.1(c)).

L'appel de P est rejeté. Il a été disqualifié à juste titre et S n'a rien fait qui doive être pénalisé.

USA 1976/195