

# CALL BOOK VOILE RADIOCOMMANDEE 2025 – 2028

World Sailing  
Fédération Française de Voile  
Groupe de traduction  
Juillet 2025

Contacts du bureau exécutif World Sailing :

World Sailing  
Office 401, 4th Floor  
3 Shortlands  
Londre W6 8DA  
Royaume Uni

Tél +44 (0) 2039 404 888

Email : [office@sailing.org](mailto:office@sailing.org)

Site internet : [sailing.org](http://sailing.org)

Première édition: Janvier 2021

Deuxième édition: Mars 2025

© World Sailing Limited

Tous droits réservés

Traduction Fédération Française de Voile

# AVANT-PROPOS

Les courses entre voiliers radiocommandés continuent à se développer et constituent une part importante de notre sport. Elles attirent des concurrents de tous âges et de toutes expériences, depuis les écoliers et les juniors jusqu'aux navigateurs expérimentés qui se sont retirés des courses de dériveurs ou de quillards. Les courses peuvent se dérouler sur de petits étangs ou de grands lacs ou, occasionnellement, en pleine mer.

Un bref historique du Call Book est inclus ci-dessous.

Cette édition met à jour les calls pour assurer la conformité avec les Règles de Course à la Voile pour 2025 - 2028 ; elle introduit également de nouveaux calls et peaufine le texte existant.

Il est important de noter que ce Call Book ne fait autorité que pour la voile radio commandée pratiquée selon les règles de course à la voile, y compris l'annexe E. Cela inclut les courses avec et sans observateurs ou umpires et les courses qui sont divisées en flottes.

Le Comité des règles de course de World Sailing espère que les concurrents et les officiels de course continueront à lui fournir des informations pour le développement du Call Book.

Les lecteurs ayant des commentaires et des suggestions sont invités à les envoyer au bureau exécutif de World Sailing.

Ana Sanchez Del Campo

Présidente du Comité des règles de course de World Sailing

Mars 2025

# HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT

Le besoin d'un ensemble d'interprétations des règles de course à la voile (RCV) pour les courses de voiliers radiocommandés, appelées « Voile Radiocommandée », a été identifié par le jury international lors des championnats du monde de Un Mètre en 2011. Il a recommandé que la Voile Radiocommandée développe un livre de cas ou un Call Book spécifique.

Le défi a été relevé par Peter Johnson (GBR) et Gordon Davies (IRL). Avec la contribution de nombreux marins et officiels, ils ont dirigé le développement qui a abouti à la publication du premier recueil de cas (comme il s'intitulait alors) en 2015. Cette publication a été soutenue par l'International Radio Sailing Association (IRSA).

Depuis lors, les interprétations ont été développées et affinées pour résoudre des problèmes survenant lors d'événements et pour traiter certaines pratiques qui s'étaient développées au fil du temps et qui n'étaient pas cohérentes avec les RCV et les publications de WS faisant autorité.

En 2020, les droits d'auteur du Call Book ont été aimablement transférés par les auteurs originaux à World Sailing (WS). Il s'agit de la première édition approuvée par World Sailing.

De nombreuses personnes ont participé à la préparation de ce livre. Roy Granich, alors président du comité de course de l'IRSA, a passé beaucoup de temps à discuter et à argumenter avec les auteurs. Richard Thompson, membre du Comité des règles de course de la WS, a apporté un éclairage précieux sur la manière dont ces interprétations pouvaient s'intégrer dans l'ensemble des écrits sur les règles. Graham Bantock, Roger Stollery, Olivier Cohen, Zoran Grubiša et bien d'autres encore ont contribué à la rédaction de ce document.

# PRÉFACE

L'objectif de ce livre est de fournir aux concurrents et aux officiels de course des interprétations approuvées des règles de course lorsque l'on navigue sous les RCV, y compris l'appendice E, les règles de course pour la Voile Radiocommandée.

Les RCV 2025-2028 comportent de nombreux changements. Ce Call Book a été révisé et modifié, le cas échéant, pour tenir compte de ces changements.

Au fur et à mesure du développement de la Voile Radiocommandée, des incidents non couverts par ce livre se produiront, donnant lieu à des questions sur la façon dont les règles devraient s'appliquer. Nous espérons que les navigateurs et les officiels de course enverront leurs commentaires sur le Call Book et soumettront des propositions de nouveaux Calls ou Calls modifiés. Ces propositions peuvent être envoyées à [office@sailing.org](mailto:office@sailing.org). Elles seront examinées par le groupe de travail sur les règles de Voile Radiocommandée de World Sailing, qui rend compte au comité des règles de course de World Sailing.

La publication du Call Book est régie par la règle 28 de World Sailing. Cela signifie qu'il ne fait autorité que pour la navigation à voile radiocommandée.

## CONTENU DU CALL BOOK

Tous les Calls supposent que l'annexe E des règles de course à la voile s'applique.

Les abréviations suivantes sont utilisées dans ce Call Book :

- WS World Sailing
- RCV Règles de course à la voile

Sauf indication contraire, le vent souffle du haut du diagramme. Certains Calls se réfèrent à une flotte ou à une course ; tous les Calls s'appliquent également aux deux.

Le Call Book a été divisé en sections comme suit :

- PG Principes généraux
- B Bateau sur bateau
- O Observateurs
- P Réclamations et pénalités
- R Autres exigences

Un langage neutre est utilisé pour désigner les personnes, y compris les concurrents, les observateurs et les officiels de la course.

## INDEX ET TABLE DE RENVOI

Les calls modifiés de manière significative depuis la version précédente : B1, B10, P3, P4 et R1.

Les calls O1 et P8 sont nouveaux.

Le call O1 original est retiré pour réexamen.

Les calls B6 et B7 sont supprimés car ils font double emploi avec les cas World Sailing 113 et 101.

Une nouvelle section intitulée Principes généraux est ajoutée.

RCV Règles	Calls	Règles Annexe E	Calls	Définitions	Calls
2	<a href="#">B8</a> <a href="#">O2</a> <a href="#">R3</a>	E1.1	<a href="#">R2</a>	Se maintenir à l'écart	<a href="#">PG2</a>
10	<a href="#">B5</a> <a href="#">B8</a>	E1.2	<a href="#">P7</a>	Place	<a href="#">B11</a> <a href="#">PG3</a> <a href="#">PG4</a>
11	<a href="#">B1</a> <a href="#">B2</a> <a href="#">B8</a> <a href="#">B10</a> <a href="#">P6</a>	E2.1	<a href="#">P1</a> <a href="#">P2</a>	Place à la marque	<a href="#">B10</a> <a href="#">B11</a>
13	<a href="#">B2</a> <a href="#">B3</a>	E2.2	<a href="#">R3</a>	<p><b>Utilisation des liens de référence croisée.</b></p> <p>Ce système a été mis en place pour permettre aux utilisateurs de passer rapidement de l'index aux Calls et de revenir en arrière lorsqu'ils ont terminé.</p> <p><u>Comment l'utiliser ?</u></p> <p>Placez le pointeur de votre souris sur le Call coloré pendant une seconde ou deux, puis suivez les instructions. La plupart du temps, il s'agit de CTRL-Clic, en fonction de votre système.</p> <p>Lorsque vous revenez à l'index, allez dans la case « <a href="#">Retour à l'index</a> » à la fin de chaque Call et faites de même.</p>	
14	<a href="#">B3</a> <a href="#">B8</a>	E2.3	<a href="#">R4</a>		
15	<a href="#">B1</a> <a href="#">B2</a> <a href="#">B8</a>	E3.1	<a href="#">R5</a>		
16.1	<a href="#">B3</a>	E3.9	<a href="#">R5</a>		
17	<a href="#">B4</a>	E4.3	<a href="#">B2</a> <a href="#">B8</a> <a href="#">P4</a>		
18.1	<a href="#">B5</a>	E5.1	<a href="#">O1</a> <a href="#">O2</a> <a href="#">P3</a> <a href="#">P8</a> <a href="#">R5</a>		
18.2	<a href="#">B10</a> <a href="#">B11</a> <a href="#">P3</a>	E5.2	<a href="#">R5</a>		
18.3	<a href="#">B2</a>	E6.2	<a href="#">P7</a>		
19	<a href="#">B8</a>	E6.3	<a href="#">P1</a> <a href="#">P2</a>		
21.2	<a href="#">P5</a> <a href="#">P6</a>	E6.4	<a href="#">P8</a>		
23.2	<a href="#">B10</a>	E6.5	<a href="#">P8</a>		
31	<a href="#">O2</a> <a href="#">B11</a>	E6.6	<a href="#">R2</a>		
42	<a href="#">R1</a>	E6.6	<a href="#">B8</a>		
43	<a href="#">B2</a> <a href="#">B3</a> <a href="#">P6</a>				
44	<a href="#">P4</a> <a href="#">P5</a> <a href="#">P6</a>				
60	<a href="#">P3</a> <a href="#">P7</a>				
60.2(a) (1)	<a href="#">P1</a> <a href="#">P2</a>				
61.4	<a href="#">B8</a> <a href="#">R2</a>				
69	<a href="#">O2</a>				

# PRINCIPES GENERAUX

## 1 Limitation des Interprétations

En voile radiocommandée, le bateau et le concurrent qui le contrôle sont généralement séparés par une certaine distance, parfois importante. Le concurrent peut ne pas être bien placé pour observer un incident et pour analyser rapidement la vitesse relative, l'angle et la distance entre les bateaux. Par conséquent, les interprétations des règles doivent être adaptées aux conditions et tenir compte de ces limitations.

## 2 Définition : Se Maintenir à l'Écart

Un bateau se *maintient à l'écart* si un bateau prioritaire peut suivre sa route sans avoir à agir pour l'éviter. Conformément au cas 50 de World Sailing, un bateau prioritaire doit agir pour l'éviter lorsqu'il a une appréhension réelle et raisonnable d'une collision. Si, dans une telle situation, il n'agit pas pour l'éviter et qu'il y a contact, le bateau prioritaire enfreint la règle 14.

## 3 Définition : Place, signification de « manœuvrer promptement »

Lorsque le terme *place*, tel que défini dans les Règles de Course à la Voile, est utilisé, *manœuvrer promptement* inclut le temps nécessaire au concurrent contrôlant le bateau pour analyser la situation et réagir en conséquence. En voile radiocommandée, ce temps peut être plus long que le temps requis pour effectuer la manœuvre elle-même.

## 4 Définition : Place, signification de « en bon marin »

Le cas 21 de World Sailing stipule que les manœuvres « extraordinaires » et « anormales » ne sont pas des manœuvres en bon marin. Certaines actions considérées comme anormales sur des bateaux plus grands peuvent être jugées normales, et donc conformes à la conduite en bon marin, en voile radiocommandée. Toutefois, toute manœuvre qui expose un bateau à un risque de dommage n'est pas une manœuvre en bon marin. Heurter une marque, un ponton, une berge ou un bateau de surveillance n'est pas non plus conforme à la conduite en bon marin.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL B1

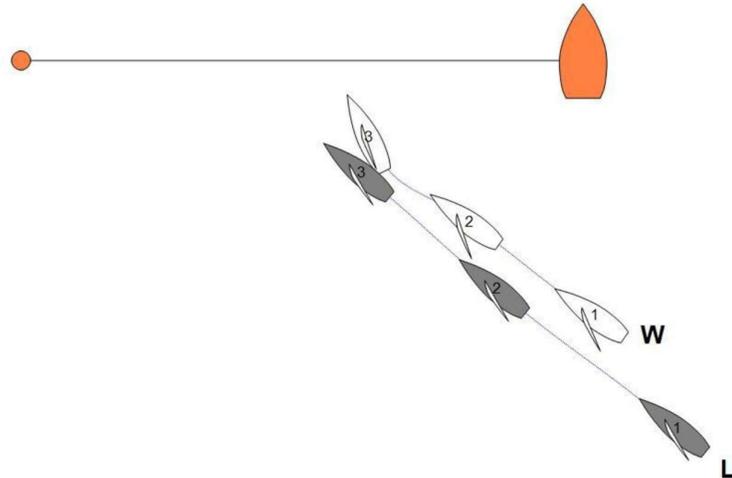
## Règle 11, Sur le même bord, engagés

## Règle 15, Acquérir une priorité

*Quand un bateau devient engagé sous le vent depuis une route libre derrière, le bateau au vent doit agir rapidement pour se maintenir à l'écart. Si le bateau au vent réagit rapidement mais ne peut pas se maintenir à l'écart, il n'a pas eu suffisamment de place. S'il a des actions inutiles et cause un contact, il manque à se maintenir à l'écart comme requis.*

## Faits présumés

Peu de temps avant le départ, W navigue lentement sur tribord. L, également tribord, établit un engagement sous le vent depuis une route libre derrière. Immédiatement après, alors que W borde et lofe, sa poupe touche le côté de L.



## Question 1

Quelle règle, s'il y en a une, a été enfreinte ?

## Réponse 1

Lorsque L devient engagé sous le vent à partir d'une position en route libre derrière, il acquiert la priorité en vertu de la règle 11. En conséquence, L est initialement tenu, en vertu de la règle 15, de laisser à W la place nécessaire pour se maintenir à l'écart. L'obligation de L en vertu de la règle 15 est temporaire, et W doit réagir rapidement après que les bateaux deviennent engagés. Si W le fait et qu'il y a contact avec L, alors L n'a pas laissé la place nécessaire et enfreint la règle 15. Si W avait pu se maintenir à l'écart mais réagit trop lentement ou insuffisamment ou lofe plus que nécessaire, causant un contact avec L, alors W enfreint la règle 11.

## Question 2

W n'a aucune échappatoire. Incapable de lofer, il maintient sa route et borde rapidement ses écoutes pour accélérer. Ce faisant, il dérive et touche L. La règle 15 s'applique-t-elle de la même manière ?

## Réponse 2

Oui. Si maintenir sa route et accélérer sont une réponse appropriée de W mais, qu'en raison des spécificités de la coque et la quille, le bateau, au début, dérive, alors L est tenu selon la règle 15 de donner au début à W la place nécessaire pour se maintenir à l'écart.

[Retour à l'index](#)

## VRC CALL B2

Règle 11, Sur le même bord, engagés

Règle 13, Pendant le virement de bord

Règle 15, Acquérir une priorité

Règle 18.3, Virer de bord dans la zone

Règle 43.1(b), Exonération

Règle E4.3, Effectuer une pénalité

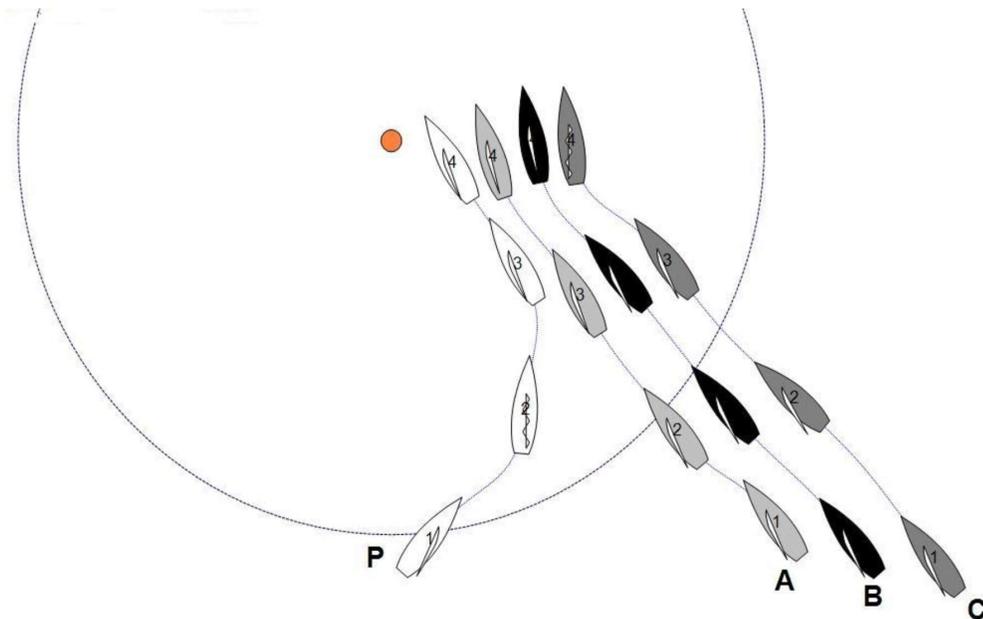
*Lorsqu'un bateau situé dans la zone d'une marque à laisser à bâbord passe bout au vent de bâbord en tribord et pare la marque, ses obligations en vertu de la règle 18.3 s'appliquent entre lui et tous les autres bateaux qui étaient tribord amure depuis leur entrée dans la zone.*

*Lorsqu'un bateau a obtenu un avantage de son infraction à une règle, même après avoir effectué une pénalité, il doit effectuer des pénalités supplémentaires d'un tour jusqu'à ce que cet avantage soit perdu.*

### Faits présumés

A la bouée au vent à laisser à bâbord, P entre dans la zone bâbord, lofe, passe bout au vent et abat sur une route au plus près sous le vent de A. B et C sont tous les deux engagés au vent de A. A, B et C sont tribord en entrant dans la zone.

A évite P en lofant. B lofe au vent de P et A. C lofe au vent de B et, ce faisant, navigue au-dessus d'une route au plus près.



## Question 1

Quelles règles s'appliquent ?

### Réponse 1

Lorsque P est passé bout au vent en virant de bâbord en tribord, la règle 18.3 s'applique et la règle 18.2 ne s'applique pas. Comme P n'a pas droit à la place à la marque, la règle 43.1(b) (exonération) ne s'applique pas.

Jusqu'à ce que P atteigne une route au plus près, la règle 13 s'appliquait et il était tenu de se maintenir à l'écart de A, B et C. Lorsque P a atteint une route au plus près, il était engagé sous le vent de A, B et C, et devient prioritaire. P est tenu, en vertu de la règle 15, dans un premier temps, de donner à A, B et C la place nécessaire pour se maintenir à l'écart, et il le fait.

Cependant, C a été contraint de lofer au-delà du plus près pour éviter un contact avec B, qui était obligé de lofer pour éviter A, lequel a lofé pour éviter P. Ainsi, P a contraint C à naviguer au-delà du plus près en agissant pour se maintenir à l'écart. P a enfreint la règle 18.3 et doit prendre une pénalité.

## Question 2

Après avoir effectué une pénalité d'un tour, P est encore à une certaine distance devant B et C. P doit-il effectuer une pénalité supplémentaire d'un tour ?

### Réponse 2

P est devant B et C du fait de son infraction à la règle 18.3. P a obtenu un avantage dans la course par son infraction, malgré la pénalité effectuée. P doit effectuer des pénalités supplémentaires d'un tour jusqu'à ce que l'avantage soit perdu, comme l'exige la règle E4.3(b). Par conséquent, la pénalité applicable pour son infraction à la règle 18.3 peut être d'effectuer plusieurs tours. Voir aussi le Call P4.

Cependant, les pénalités en tours ne sont pas une pénalité applicable pour certaines infractions par lesquelles un bateau a obtenu un avantage. En vertu de la règle E4.3(c), lorsqu'un bateau cause un dommage sérieux ou, en enfreignant une règle du Chapitre 2, rend un autre bateau désemparé (tel que défini dans la règle E1.1) et cause son abandon, sa pénalité doit être à l'abandon.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL B3

Règle 13, Pendant le virement de bord

Règle 14, Eviter le contact

Règle 16.1, Modifier sa route

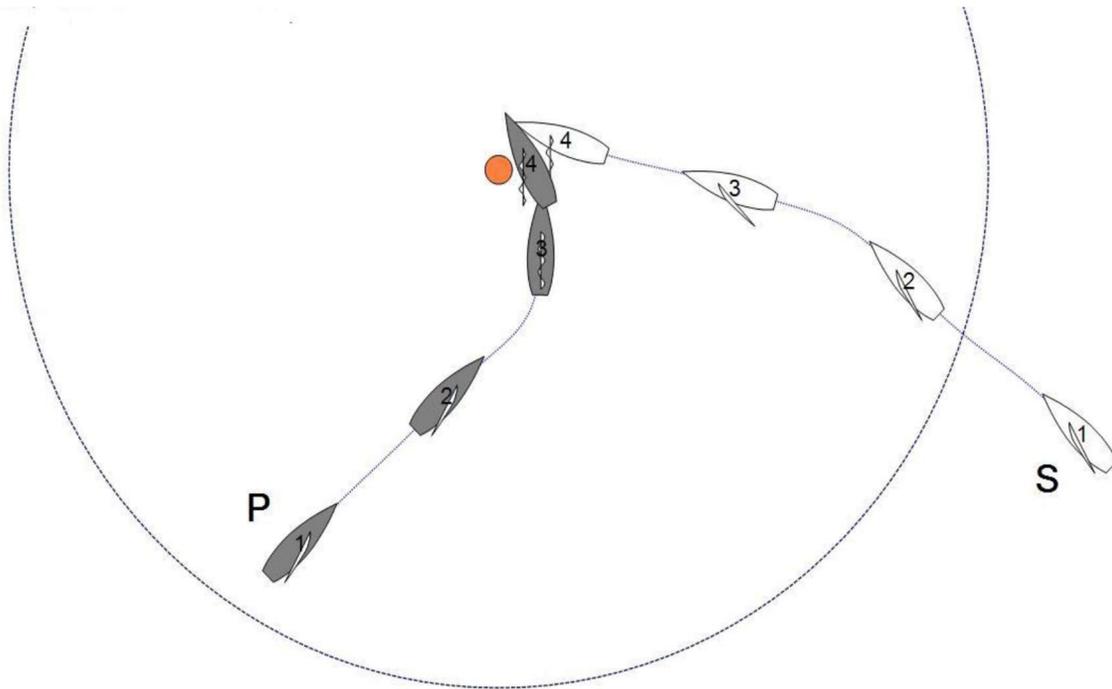
Règle 43.1, Exonération

*Quand un bateau prioritaire modifie sa route et crée ainsi une situation qui va obliger l'autre bateau à enfreindre une règle, il enfreint la règle 16.1 s'il maintient cette route. Toutefois, il peut à nouveau modifier sa route pour respecter la règle 16.1, auquel cas aucun bateau n'enfreint de règle.*

## Faits présumés

En s'approchant d'une marque au vent à laisser à bâbord, S atteint la marque au près tribord en venant de l'extérieur de la zone, à plus d'une longueur de bateau au-dessus de la layline. P, bâbord, est sur une route pour se maintenir à l'écart de S.

S entre dans la zone, abat en direction de la marque sur une route de collision avec P. P lofe immédiatement et dépasse la position bout au vent mais, avant d'avoir atteint une route au plus près tribord, il y a contact entre l'étrave de S et le bord tribord de P. Il n'y a pas de dommage.



## Question 1

Quelle règle, s'il y en a une, a été enfreinte ?

## Réponse 1

S était le bateau prioritaire et, avant que S ne modifie sa route, P se maintenait à l'écart. Lorsque S a modifié sa route, il devait donner à P la place nécessaire pour se maintenir à l'écart, y compris, dans cette situation, la place pour satisfaire à ses obligations au titre des règles 13 et 31. P a manœuvré promptement pour se maintenir à l'écart, mais n'a pas pu éviter le contact avec S.

S enfreint la règle 16.1 et devrait effectuer une pénalité.

En ne se maintenant pas à l'écart, P a enfreint la règle 13 ; cependant, cela résulte de l'infraction de S à la règle 16.1. P naviguait dans la place à laquelle il avait droit en vertu de la règle 16.1 et il est exonéré en vertu de la règle 43.1(b).

Comme P n'a pas eu la place pour se maintenir à l'écart, il ne lui était pas raisonnablement possible d'éviter le contact. P n'a pas enfreint la règle 14. S aurait pu éviter le contact et a donc enfreint la règle 14. Cependant, comme il n'y a pas eu de dommage, S est exonéré, en vertu de la règle 43.1(c), de son infraction à la règle 14, car il était le bateau prioritaire.

## Question 2

P évite le contact avec S, mais, ce faisant, touche la marque. Quelle règle, s'il y en a une, a été enfreinte ?

## Réponse 2

Lorsque S modifie sa route en direction de la marque, il devient tenu, en vertu de la règle 16.1, de donner à P la place nécessaire pour se maintenir à l'écart, y compris la place pour se conformer à ses obligations au titre des règles du Chapitre 2 et de la règle 31. Si P est contraint de toucher la marque afin d'éviter un contact avec S, alors S ne lui a pas donné la place nécessaire pour respecter la règle 31. S enfreint la règle 16.1. P enfreint la règle 31 et est exonéré en vertu de la règle 43.1(b), car il naviguait dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 16.1.

## Question 3

Quand il est à moins d'une longueur de bateau de P, S lofe et il n'y a pas contact. Quelle règle, s'il y en a une, a été enfreinte ?

## Réponse 3

S, un bateau prioritaire modifiant sa route, est tenu selon la règle 16.1 de donner à P la place de se maintenir à l'écart. En modifiant à nouveau sa route, S donne à P la place de se maintenir à l'écart. Aucune règle n'a été enfreinte.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL B4

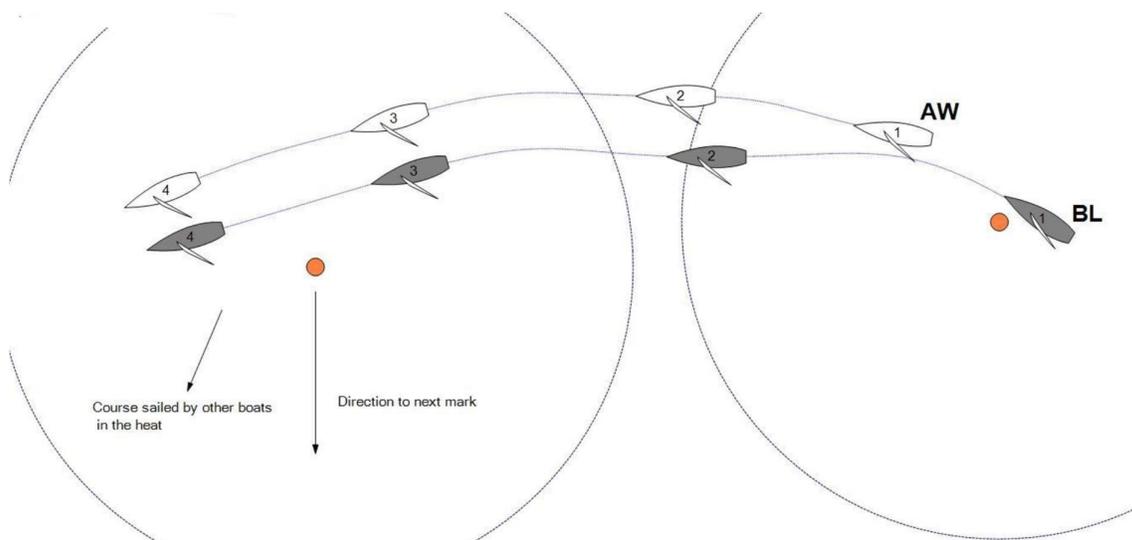
## Règle 17, Sur le même bord ; Route normale

*Quand un bateau devient engagé à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent d'un bateau sur le même bord, son obligation de ne pas naviguer au-dessus de sa route normale, tant que les deux bateaux restent sur le même bord et engagés, persiste même si les bateaux contournent une marque pour aller sur le bord suivant du parcours.*

### Faits présumés

BL, ayant contourné la marque au vent en route libre derrière AW, établit un engagement sous le vent d'AW à plus de quatre longueurs de coque de la bouée de dégagement. AW donne à BL la place à la marque à la bouée de dégagement.

En arrivant à la bouée de dégagement, BL au lieu d'abattre vers la marque sous le vent continue sur le large, au-dessus de la route suivie par les autres bateaux dans la course. AW ne peut pas abattre vers la marque sous le vent.



### Question

BL est-il tenu d'abattre vers la marque sous le vent ?

### Réponse

Oui.

BL, depuis une route libre derrière, s'est engagé à moins de deux fois sa longueur de coque sous le vent d'AW sur le même bord. La règle 17 s'applique et BL ne peut pas naviguer au-dessus de sa route normale. La route normale pour BL est d'abattre autour de la marque sur une route qu'il suivrait pour atteindre la marque sous le vent dès que possible en l'absence d'AW.

BL était engagé à l'intérieur avant que l'un des bateaux atteigne la zone de la marque de dégagement. BL avait droit à de la place à la marque selon la règle 18.2(a)(1). Toutefois, cela ne modifie pas ses obligations selon la règle 17, qui continuent de s'appliquer pendant et après avoir contourné cette marque, tant que BL et AW restent sur le même bord et que BL est engagé à moins de deux longueurs de coque d'AW. Sauf si BL est contraint de continuer à naviguer sur un bord de large (par exemple, pour contourner une zone moins ventée ou des algues), il navigue au-dessus de sa route normale et enfreint la règle 17.

BL devrait effectuer une pénalité.

[Retour à l'index](#)

## VRC CALL B5

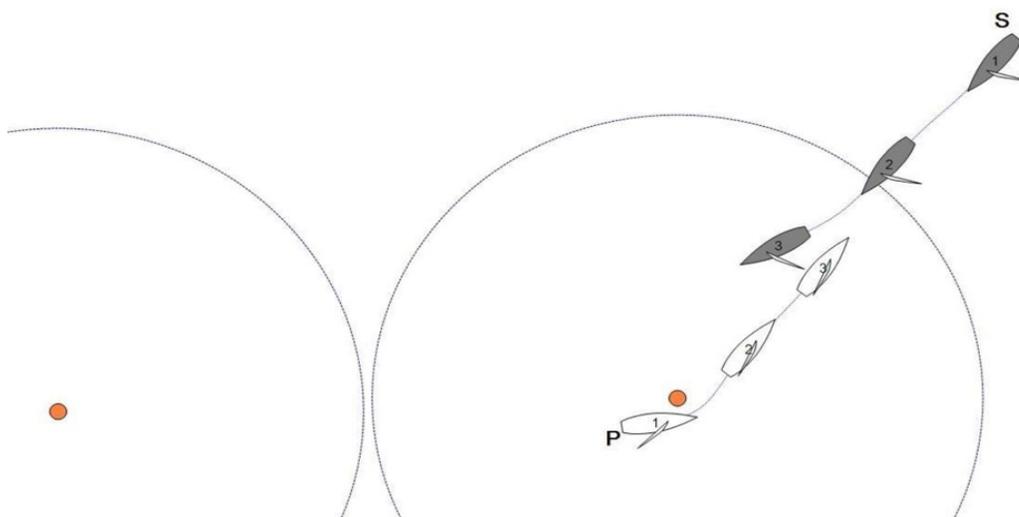
### Règle 10, Sur des bords opposés

### Règle 18.1, Quand la règle 18 s'applique

*Quand un bateau s'approche d'une marque et qu'un autre la quitte, la règle 18 ne s'applique pas entre eux et les règles de la section A du Chapitre 2 s'appliquent.*

### Faits présumés

S, tribord, navigue vers une marque d'une porte sous le vent à laisser à bâbord. P contourne la marque et lofe jusqu'à une route au plus près bâbord, en route de collision avec S. S lofe pour éviter le contact.



### Question

Quelle règle, s'il y en a une, a été enfreinte ?

### Réponse

S s'approchant de la marque et P la quittant, aucune partie de la règle 18 ne s'applique ; voir la règle 18.1(a)(3).

P, bâbord, doit se maintenir à l'écart de S, tribord. S ne peut pas suivre sa route et doit agir pour éviter P. P enfreint la règle 10 et devrait effectuer une pénalité.

[Retour à l'index](#)

**Il n'y a pas de Calls B6 et B7.**

## VRC CALL B8

**Règle 2, Navigation loyale**

**Règle 10, Sur des bords opposés**

**Règle 11, Sur le même bord, engagés**

**Règle 14, Eviter le contact**

**Règle 15, Acquérir une priorité**

**Règle 19, Place pour passer un obstacle**

**Règle 61, Réparation**

**Règle E4.3 (c), Effectuer une pénalité**

**Règle E6.6, Décisions de réparation**

*Un bateau qui cède délibérément la priorité et qui se retrouve immédiatement dans une position où il ne peut éviter le contact avec un bateau qu'en enfreignant une règle et en entrant en contact avec un autre bateau, entraînant des dommages, navigue sans se soucier des conséquences de ses actions. Il ne se conforme ni au principe de base de sportivité, ni aux règles.*

### Faits présumés

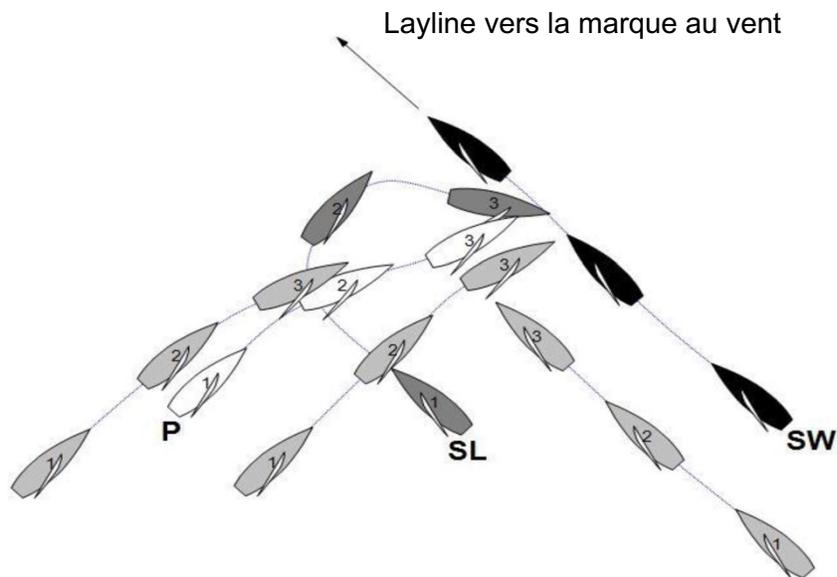
Sur un bord de louvoyage au vent par 15 nœuds de vent, SL est tribord sous la layline de la marque au vent à laisser à bâbord. SW est sur la layline, deux longueurs de coque au vent et derrière SL.

P, bâbord, approche sur en route de collision avec SW. Il y a d'autres bateaux bâbord, tous sous le vent et derrière P, ainsi que d'autres croisant sur tribord.

SL croise devant P et vire immédiatement sur bâbord, au vent de P et en route de collision avec SW, alors que P commence à abattre pour passer juste derrière SW. SL abat alors fortement en travers de l'étrave de P. P ne peut pas abattre davantage en raison des autres bateaux sous le vent et derrière ainsi que de ceux tribord.

Il y a contact entre l'étrave de P et le plat-bord de SL, avec des dommages sur P, mais celui-ci finit la course. Toutefois, des réparations sont nécessaires sur l'étrave de P avant qu'il ne puisse courir à nouveau.

P réclame. SL effectue une pénalité d'un tour et continue à courir.



### Question 1

Quelles règles s'appliquent ?

### Réponse 1

Avant de virer, SL était le bateau prioritaire à la fois sur SW et P. Lorsqu'il a viré, il était tenu d'agir immédiatement pour éviter SW (règle 10). SW est devenu un obstacle pour SL au moment où SL est passé bout au vent. P est tenu de donner à SL la place pour passer cet obstacle à moins que, depuis le moment où SL est devenu engagé au vent, P a été incapable de donner cette place (règle 19.2(b)) – ce qui était le cas en raison des autres bateaux sous le vent et derrière ainsi que de ceux tribord.

Puisque P et SW ont tous deux acquis une priorité sur SL en raison des actions de SL, ni P ni SW ne sont tenus de donner au début à SL la place de se maintenir à l'écart (règle 15).

SL, engagé au vent de P, ne se maintient pas à l'écart de P et enfreint la règle 11. SL aurait pu éviter le contact en ne virant pas sur une route de collision avec SW. SL enfreint la règle 14.

SL a cédé sa priorité et s'est retrouvé dans une position où il ne pouvait éviter le contact avec un bateau qu'en enfreignant une règle et en entrant en contact avec un autre bateau. En naviguant sans se soucier des conséquences de ses actes, SL n'a respecté ni le principe de base de sportivité, ni les règles, ainsi que les principes reconnus de sportivité et de fair-play. Le jury devrait envisager une action supplémentaire selon la règle 2.

### Question 2

La pénalité d'un tour effectuée par SL est-elle une pénalité applicable ?

### Réponse 2

Si le jury établit que les dommages causés à P sont sérieux, alors la pénalité de SL est l'abandon (règle E4.3(c)).

Si le jury établit que SL a enfreint la règle 2, alors la pénalité d'un tour n'est pas une pénalité applicable. SL devrait être classé DNE pour cette course.

### **Question 3**

P a-t-il droit à réparation ?

### **Réponse 3**

P a fini la course et son score dans cette course n'a pas été aggravé de façon significative par l'action d'un bateau enfreignant une règle du Chapitre 2. Les conditions pour accorder réparation à P dans cette course ne sont pas remplies (règle 61.4(b)).

Toutefois, si P est incapable de courir dans sa prochaine course en raison de la nécessité de réparer les dommages avant de courir, alors son score dans la prochaine course aura été aggravé de façon significative. Si le jury établit soit que les dommages causés à P résultent d'une infraction à une règle du Chapitre 2 ou que SL a enfreint la règle 2, alors P aurait droit à réparation (respectivement règle 61.4(b)(2) ou (5)).

La réparation inclurait un délai raisonnable pour réparer les dommages, mais pas plus de 30 minutes (règle E6.6).

[Retour à l'index](#)

## VRC CALL B9

(Retiré pour révision)

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL B10

## Définitions, *Place à la marque*

Règle 11, *Sur le même bord, engagés*

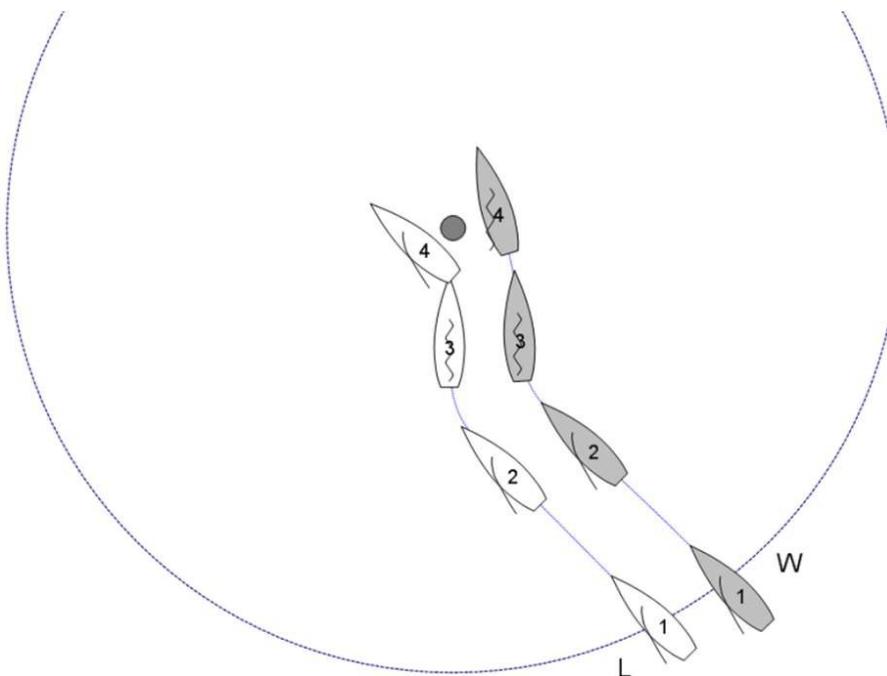
Règle 18.2, *Donner la place à la marque*

Règle 23.2, *Gêner un autre bateau*

*Quand des bateaux sont tenus de laisser une marque du même côté, le bateau au vent à l'extérieur doit se maintenir à l'écart selon la règle 11 même si le bateau à l'intérieur ne peut pas parer la marque. Après avoir passé la marque, le bateau au vent doit continuer à se maintenir à l'écart, même s'il est sur sa route normale. Si le bateau sous le vent contraint le bateau au vent à modifier sa route, il enfreint la règle 23.2.*

## Faits présumés

Deux bateaux, L et W, approchent de la marque au vent en tribord, sous la layline de la marque. La marque doit être contournée à bâbord. L ne peut pas parer la marque et doit naviguer du mauvais côté de la marque. W pare la marque en lofant, contourne la marque et abat sur le bord suivant.



## Question

Comment les règles s'appliquent-elles désormais entre les deux bateaux et quels sont leurs droits et obligations à partir de la position 3 ?

## Réponse

En tant que bateau au vent, W a l'obligation de se maintenir à l'écart selon la règle 11 tout au long de l'incident. Les bateaux sont engagés quand ils entrent dans la zone des quatre longueurs et, à partir de ce moment, W est tenu par la règle 18.2(a)(1) de donner la place à la marque à L. Cependant, L ne peut pas parer la marque et n'a pas droit à de la place pour virer afin de passer la marque du bon côté. Par conséquent, la seule obligation de W est de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait. Aucun des deux bateaux n'enfreint une règle.

Après que W contourne la marque, les bateaux sont sur des bords différents du parcours et tous deux sont tenus par la règle 23.2 de ne pas gêner l'autre, sauf s'ils naviguent sur leur route normale. Cependant, tant que les bateaux restent sur le même bord, W doit continuer à se maintenir à l'écart de L selon la règle 11. Cela s'applique même s'il navigue sur sa route normale. Si L contraint W à modifier sa route, L interfère avec un bateau naviguant sur un autre bord et enfreint la règle 23.2.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL B 11

**Règle 18.2, Donner la place à la marque**

**Règle 31, Toucher une marque**

**Définitions, Place à la marque, Place**

*Si la règle 31 est modifiée pour autoriser les bateaux à toucher les marques, la place à la marque à laquelle un bateau a droit comprend la place nécessaire pour contourner la marque sans la toucher, car il est contraire à la pratique d'un bon marin de toucher une marque.*

## **Faits présumés**

Les instructions de course ont modifié la règle 31 de sorte que les bateaux peuvent toucher les marques, sauf les marques de départ et d'arrivée.

À une marque de porte sous le vent à laisser à bâbord, OL est engagé à l'extérieur de IW dans la zone. Lorsque les bateaux contournent la marque, OL donne à IW une place telle que IW doit soit toucher la marque, soit entrer en contact avec OL. IW évite OL mais touche la marque. IW réclame.

## **Question**

Quelle règle, s'il y en a une, a été enfreinte ?

## **Réponse**

Dans la zone, IW est un bateau tenu de se maintenir à l'écart (règle 11) qui a droit à la place à la marque en vertu de la règle 18.2(a)(1). La place à la marque donne droit à IW à l'espace nécessaire, dans les conditions existantes, pour contourner la marque tout en manœuvrant promptement en bon marin. Toucher une marque n'est pas un comportement de bon marin.

OL n'a pas donné à IW la place pour contourner la marque en bon marin. OL a enfreint la règle 18.2(a)(1).

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL 01

## Règle E5.1, Observateurs

*Recommandations sur le rôle des observateurs.*

### Question

Quel est le rôle des observateurs ?

### Réponse

Le rôle des observateurs en voile radiocommandée est d'aider les concurrents et les officiels à respecter et faire respecter les règles de course. La règle E5.1 encadre la désignation et les tâches des observateurs.

Les observateurs, qui peuvent être des concurrents de la compétition, annoncent et enregistrent les contacts entre bateaux ainsi que les contacts entre bateaux et marques. Les bateaux impliqués dans l'incident ont la possibilité de prendre une pénalité au moment de l'incident. Si l'incident n'est pas résolu par la prise d'une pénalité applicable, la règle E5.1(c) exige que l'observateur signale l'incident au comité de course. Cette règle impose également aux observateurs de signaler tout autre incident non résolu, y compris les réclamations non réglées, ainsi que tout manquement à effectuer le parcours (selon la nouvelle définition 2025). Le comité de course peut alors réclamer contre un ou plusieurs bateaux impliqués dans l'incident.

Tout appel à la voix ou signalement effectué par un observateur constitue une preuve indépendante concernant un incident. Il ne s'agit pas d'un énoncé de fait, bien qu'une réclamation puisse ensuite accorder à cette preuve plus de poids qu'à toute autre preuve contradictoire ; voir la règle 63.5(a). Lors de toute instruction consécutive à un signalement, l'observateur n'est pas une partie à l'instruction mais un témoin. Le fait qu'un observateur soit aussi concurrent ne constitue pas, en soi, un conflit d'intérêt ; voir la règle E1.1.

En course jugée sur l'eau, le rôle de l'observateur reste le même, mais en plus, les observateurs doivent transmettre leurs observations à l'umpire. L'observateur peut également fournir des informations sur d'autres incidents susceptibles d'aider l'umpire à décider d'infliger une pénalité, d'exonérer un bateau, ou de signaler un incident non résolu au jury. L'observateur conserve alors le statut de témoin indépendant.

*Nouveau Call Janvier 2021*

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL O2

**Règle 2, Navigation loyale**

**Règle 31, Toucher une marque**

**Règle 69, Allégations de mauvaise conduite notoire**

**Règle E5.1, Observateurs**

*Les observateurs ne devraient héler un contact avec une marque ou un autre bateau que lorsqu'ils sont absolument certains que le contact a eu lieu.*

## Faits présumés

Un observateur nommé par le comité de course observe un bateau contournant une marque. Il croit que le bateau peut avoir touché la marque ; cependant, il n'a pas clairement vu de contact, pas plus qu'il n'a vu la marque bouger ou tourner.

### Question 1

L'observateur doit-il héler le contact avec la marque ?

### Réponse 1

Non. L'observateur ne doit l'annoncer que s'il est absolument certain qu'un contact a eu lieu.

En hélant un contact avec une marque, un observateur fournit une preuve indépendante qu'un bateau a enfreint la règle 31. À moins d'être certain au-delà de tout doute raisonnable qu'un contact a eu lieu, il ne doit pas l'annoncer.

### Question 2

Le jury reçoit un rapport selon lequel un observateur a, à plusieurs reprises, hélé un contact avec une marque alors que le bateau n'a de toute évidence pas touché la marque. Dans un cas, une preuve vidéo filmée depuis l'intérieur de la zone de contrôle montre un bateau laissant la marque à plus de 40 centimètres, alors qu'on entend un appel à la voix clair de « Contact marque ». Il est allégué que les appels à la voix erronés favorisent des coureurs du même club ou pays que l'observateur.

### Réponse 2

Le rôle des observateurs est au cœur de l'organisation des épreuves de voile radiocommandée

courues sous les Règles de Course à la Voile. Annoncer à tort qu'un autre bateau a enfreint une règle, pour laquelle le bateau allégué fautif devrait effectuer une pénalité, est à la fois une infraction claire aux principes de sportivité et de fair-play, ainsi qu'une mauvaise conduite notoire.

Si l'observateur est un concurrent ou un accompagnateur, le jury peut envisager d'ouvrir une instruction selon la règle 69.

### **Question 3**

Le jury doit-il agir de la même façon s'il reçoit un rapport selon lequel un observateur n'a pas hélé de contact alors qu'un bateau a de toute évidence eu ce contact ?

### **Réponse 3**

Oui. Voir la réponse 2.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL P1

## Règle 60.2(a)(1), intention de réclamer

## Règle E2.1, Exigences des appels à la voix

## Règle E6.3, Informer le réclamé

*Quand la règle 60.2(a)(1) s'applique, telle que modifiée par la règle E6.3, respecter l'obligation de heler satisfait à l'exigence d'informer le réclamé.*

*La procédure d'appel à la voix pour réclamer dans la voile radiocommandée nécessite le numéro du bateau réclamant précédant le numéro du bateau réclamé, avec le mot « proteste » ou une variante de celui-ci entre les numéros.*

### Question 1

Pour une réclamation dans une classe de voile radiocommandée, par exemple du bateau 95 contre le bateau 44, « 95 proteste 44 » est-il le seul appel à la voix qui respecte la règle E6.3 ?

Si non, quels sont les autres appels à la voix conformes ? Par exemple :

- 95 proteste 44
- 95 proteste contre 44
- 95 a protesté contre 44
- 44 a été protesté par 95
- 44 est protesté par 95
- 44 est en train d'être protesté par 95
- 44, proteste de 95
- Proteste, 44 par 95
- Proteste par 95, 44
- Tout de ce qui précède avec le mot « numéro » précédant le numéro lui-même.

### Réponse 1

Il est admis que toute utilisation de « proteste » en tant que nom ou verbe respectera la règle 60.2(a)(1), et de même pour la règle E6.3. Cependant, l'ordre indiqué par la règle E6.3 est explicite et seuls les trois premiers exemples ci-dessus sont conformes à cette règle.

L'ajout du mot « numéro » en hélant n'invalide pas la réclamation.

Comme requis par la règle E2.1(b), les numéros de voile doivent être hélés par chiffre (« Neuf Cinq » et non « Quatre-vingt-quinze »).

### Question 2

Comment l'obligation d'informer l'autre bateau dans la règle 60.2(a)(1) peut-elle être respectée si le réclamé n'est pas informé d'une réclamation recevable contre lui ?

## Réponse 2

Quand la règle 60.2(a)(1) s'applique, telle que modifiée par la règle E6.3, le respect de l'obligation de heler satisfait l'exigence de la première phrase d'informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable.

La règle E2.1(a) exige que l'appel à la voix soit effectué de telle sorte que les concurrents à qui il s'adresse soient raisonnablement supposés pouvoir l'entendre, et qu'il soit répété si nécessaire.

Il est approprié de répéter un appel à la voix lorsque :

- le bateau hélé ne réagit pas en prenant une pénalité ;
- le concurrent contrôlant un bateau n'annonce pas qu'il a l'intention de prendre une pénalité.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL P2

## Règle 60.2(a)(1), intention de réclamer

## Règle E2.1, Exigences des appels à la voix

## Règle E6.3, Informer le réclamé

*Quand un numéro de voile n'est pas visible, un concurrent souhaitant réclamer peut hêler une brève description du bateau à condition qu'il hêle le bon numéro de voile dès que raisonnablement possible.*

## Faits présumés

Plusieurs bateaux contournent ensemble une marque en même temps. Un bateau souhaite réclamer contre un autre bateau, mais d'autres bateaux lui cachent le numéro de voile.

## Question

Comment un concurrent peut-il réclamer contre un bateau non identifié ?

## Réponse

En voile radiocommandée, un appel à la voix pour réclamer est obligatoire pour un bateau qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau pour un incident dans la zone de course. La règle E6.3 exige que le bateau réclamant informe l'autre bateau à la première occasion raisonnable, et prescrit la forme de l'appel à la voix qui doit être fait lorsque la réclamation concerne un incident dans la zone de course.

Le concurrent qui contrôle un bateau sera normalement capable d'identifier l'autre bateau dans un incident. Cependant, les passages de marque en voile radiocommandée peuvent être très fréquentés et il n'est pas rare que les concurrents soient incapables de lire les numéros de voile d'un ou plusieurs bateaux contournant une marque en même temps. Dans ce cas, pour tout appel à la voix, d'autres caractéristiques peuvent être utilisées au début pour identifier un bateau, à condition qu'il soit identifié par son numéro de voile à la première occasion raisonnable, c'est-à-dire dès que le numéro de voile devient visible. Des descriptions telles que « le bateau rouge » ou « le bateau au vent de Y » peuvent identifier un bateau à un moment avant qu'il ne soit possible de lire le numéro de voile. Un appel à la voix de « Y proteste le bateau rouge », identifierait le bateau réclamé et serait considéré comme une réclamation recevable, s'il est suivi peu après par « Y proteste bateau rouge numéro .... »

De plus, même si les concurrents peuvent ne pas être en mesure d'identifier les bateaux à proximité, ils savent où est leur propre bateau. Par conséquent, quand il réclame sans pouvoir lire les numéros de voile, un concurrent peut indiquer où l'incident a eu lieu : « Y, à la marque au vent, proteste contre le bateau à son extérieur »

Même l'appel à la voix « Y proteste un bateau non identifié » établit que Y pense qu'une règle a été enfreinte, bien que cet appel à la voix ne puisse pas être considéré comme une réclamation

recevable à moins d'être rapidement suivie d'une identification claire du bateau. Un tel appel à la voix informerait tout bateau à proximité de Y que celui-ci a des raisons de croire qu'une règle a été enfreinte.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL P3

**Règle 18.2(a), Donner la place à la marque**

**Règle 43, Exonération**

**Règle 60.1, Droit de réclamer**

**Règle E5.1, Observateurs**

*Dans une course avec des observateurs, pour qu'un bateau soit pénalisé, une réclamation doit être déposée pour tout incident non résolu.*

## Faits présumés

A et B, bâbord, sont engagés, avec A au vent, lorsque B entre dans la zone d'une marque sous le vent à contourner à bâbord. A, à l'intérieur, touche la marque. Un observateur nommé par le comité de course hèle A deux fois. Aucun bateau ne réclame ni n'effectue une pénalité. L'observateur fait un rapport de l'incident au comité de course à la fin de la course, comme l'exige la règle E5.1(c). Le rapport de l'observateur ne fait aucune mention de B.

Lorsqu'il est informé par le comité de course de l'incident non résolu, A déclare qu'il a touché la marque parce que le bateau sous le vent, B, ne lui a pas donné la place à la marque. A ne pense pas qu'il était tenu soit de prendre une pénalité, soit de réclamer contre l'autre bateau.

## Question 1

Que devrait faire le comité de course ?

## Réponse 1

A a reconnu avoir enfreint la règle 31 et n'a pas effectué de pénalité. Cependant, A n'a pas saisi l'occasion d'abandonner selon la règle 44.1(b). Si le comité de course souhaite aller plus loin, il peut déposer une réclamation contre A selon la règle 60.2(a). Notez qu'un observateur n'a pas de conflit d'intérêt du seul fait qu'il est concurrent (règle E1.1).

Cependant, tous les concurrents sont tenus de respecter les règles. Si un concurrent estime qu'un autre bateau a enfreint une règle, il doit réclamer. Ni le comité de course, ni le jury ne sont nécessairement tenus de réclamer à sa place.

## Question 2

Si le comité de course réclame contre A, le jury est-il tenu d'examiner l'allégation de A selon laquelle il avait droit à la place à la marque et a enfreint la règle 31 parce que B ne lui a pas

donné cette place ?

## **Réponse 2**

Ni A ni B n'ont réclamé. Lors d'une instruction d'une réclamation déposée par le comité de course, si A affirme que B ne lui a pas donné la place à la marque, le jury doit agir conformément aux règles 60.1 et 60.2(b)(4) et réclamer contre B. Après avoir entendu tous les témoignages, le jury doit établir les faits (règle 63.4) et prendre une décision (règle 63.5). Si le jury conclut que A naviguait dans la place à la marque à laquelle il avait droit et que son infraction résulte de l'infraction de B à la règle 18.2, il doit décider que la règle 43.1(b) s'applique et exonérer A. Si B est une partie à l'instruction, il devra être pénalisé pour avoir enfreint la règle 18.2.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL P4

## Règle 44, Pénalités au moment d'un incident

### Règle E4.3, Effectuer une pénalité

*Un bateau qui obtient un avantage dans la course en enfreignant une règle du Chapitre 2, ou la règle 31, malgré une pénalité effectuée, doit effectuer des pénalités supplémentaires d'un tour jusqu'à ce qu'il perde son avantage.*

### Faits présumés

Suite à une infraction à une règle du Chapitre 2, A a effectué une pénalité d'un tour. Malgré cette pénalité effectuée, A possède encore un avantage significatif sur l'autre bateau concerné par l'infraction. A effectue une pénalité supplémentaire d'un tour, mais reste néanmoins devant le bateau lésé.

### Question 1

Quand un bateau a obtenu un avantage dans une course après avoir effectué une pénalité d'un tour conformément à la règle 44.2, une seule pénalité supplémentaire d'un tour selon la règle E4.3(b), constitue-t-elle la pénalité applicable, quel que soit l'avantage obtenu ?

### Réponse 1

Non. La première partie de la règle E4.3(b) stipule « Si le bateau tire un avantage dans la course du fait de son infraction, malgré une pénalité, alors sa pénalité doit être des pénalités supplémentaires d'un tour jusqu'à ce que l'avantage soit perdu. »

Cette condition doit être appliquée après chaque pénalité d'un tour effectuée. Si, après avoir effectué une pénalité d'un tour, le bateau a encore un avantage en raison de son infraction, une autre pénalité d'un tour est nécessaire.

Par conséquent, il est possible qu'un bateau doive effectuer plusieurs tours afin de satisfaire à la pénalité applicable après avoir enfreint une règle du Chapitre 2 ou la règle 31, s'il a obtenu un avantage de cette infraction.

Lorsqu'un bateau cause un dommage sérieux ou, en enfreignant une règle du Chapitre 2, provoque la mise en état de *désemparé* et l'abandon d'un autre bateau, la règle E4.3(c) s'applique et il doit abandonner.

### Question 2

Si A a obtenu un avantage sur plusieurs bateaux en enfreignant une règle, l'obligation de prendre des pénalités supplémentaires d'un tour demeure-t-elle jusqu'à ce qu'il n'ait plus d'avantage sur chacun des bateaux lésés ?

## Réponse 2

Un bateau conserve un avantage dans la course lorsqu'après avoir effectué une ou plusieurs pénalités d'un tour, il a gagné, du fait de son infraction, une ou plusieurs places dans la course, ou bien n'a pas perdu des places qu'il aurait perdues s'il n'avait pas enfreint une règle. Voir la règle E4.3(b).

L'avantage doit être évalué à partir du moment et de la position immédiatement avant que le bateau n'enfreigne la règle pour laquelle il prend une pénalité, jusqu'à l'achèvement de sa dernière pénalité d'un tour. Si la position du bateau dans la course, après avoir effectué une ou plusieurs pénalités, est meilleure que celle qu'il aurait eue s'il n'avait pas enfreint de règle, il n'a pas satisfait à sa pénalité et doit effectuer un ou plusieurs tours supplémentaires.

S'il ne le fait pas jusqu'à ce qu'il n'ait plus d'avantage, il peut être à nouveau pénalisé pour son infraction, soit à l'issue d'une instruction, soit, en course jugée sur l'eau, par l'umpire.

Tout avantage obtenu doit être évalué par rapport à l'ensemble de la flotte. Un bateau peut, après avoir effectué une ou plusieurs pénalités d'un tour, se retrouver dans une meilleure position que le bateau qu'il a lésé, mais dans une position moins bonne que celle qu'il aurait eue s'il n'avait pas enfreint la règle. Dans ce cas, il a satisfait à sa pénalité.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL P5

**Règle 21.2, Erreurs de départ ; effectuer des pénalités ; mettre une voile à contre**

**Règle 44.2, Pénalités d'un tour ou de deux tours**

*Un bateau ayant l'intention d'effectuer une pénalité d'un ou deux tours doit immédiatement essayer de s'écarter des autres bateaux. La règle 21.2 ne commence à s'appliquer que lorsqu'un bateau est clairement en train de tourner pour effectuer sa pénalité.*

## Faits présumés

Un bateau contournant la marque au vent reconnaît avoir enfreint une règle et annonce qu'il va effectuer une pénalité. Le bateau termine son contournement de la marque, navigue vers la marque de dégagement puis abat vers la porte sous le vent. Après avoir navigué pendant plusieurs longueurs de bateau, le bateau effectue alors une pénalité d'un tour.

## Question 1

Le bateau a-t-il effectué une pénalité au moment de l'incident qui soit conforme à la règle 44.2 ?

## Réponse 1

Non La règle 44.2 exige que le bateau s'écarte largement des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident et fasse ensuite rapidement le nombre de tours requis dans le même sens, chaque tour comprenant un virement de bord et un empannage. Naviguer sur plusieurs longueurs au-delà de la marque de dégagement avant de s'écarter largement ne correspond pas à une action prise dès que possible après l'incident. Retarder la tentative de s'écarter n'est pas considéré comme « dès que possible après l'incident ». Voir toutefois la réponse 2 ci-dessous.

## Question 2

Le bateau qui annonce qu'il va effectuer une pénalité navigue au contact d'un groupe d'autres bateaux. Le bateau peut-il continuer à naviguer jusqu'à ce qu'il y ait plus d'espace entre les bateaux avant de s'écarter largement ?

## Réponse 2

Le bateau doit tenter de s'écarter aussitôt que possible après l'incident et continuer de tenter de s'écarter. Tenter de s'écarter peut signifier ralentir ou s'arrêter, lofer bien au-dessus de la route vers la marque suivante, ou abattre. Continuer à naviguer à la même vitesse et dans la même direction que les autres bateaux n'est pas tenter de s'écarter.

Tandis que le bateau s'écarte, et jusqu'à ce qu'il commence à effectuer sa pénalité, il n'est pas soumis à la règle 21.2. Les autres bateaux, par exemple ceux engagés au vent ou ceux en route libre derrière, peuvent être tenus de se maintenir à l'écart d'un bateau qui tente de s'écarter largement. Cependant, un bateau qui gêne un autre bateau en naviguant pour s'écarter, alors qu'il a d'autres options, ne navigue pas pour s'écarter aussitôt que possible. Voir cas IRSA P6.

Tant que le bateau s'écarte et jusqu'à ce qu'il commence à effectuer sa pénalité, il n'est pas soumis à la règle 21.2, et les autres bateaux, par exemple ceux engagés au vent ou ceux en route libre derrière, peuvent être tenus de se maintenir à l'écart.

Cependant, si la distance entre la marque au vent et la marque de dégagement est très courte, il se peut que le bateau ne puisse pas réellement s'écarter avant d'avoir contourné la marque de dégagement.

Voir aussi le Call P6

### **Question 3**

Quand un bateau commence-t-il à effectuer une pénalité ?

### **Réponse 3**

Un bateau commence à effectuer une pénalité, et la règle 21.2 commence à s'appliquer, lorsqu'il amorce clairement un virage en vue d'effectuer cette pénalité. La règle cesse de s'appliquer lorsque le bateau termine le dernier virement ou empannage requis, ou lorsqu'il interrompt l'exécution de sa pénalité avant de l'avoir terminée.

[Retour à l'index](#)

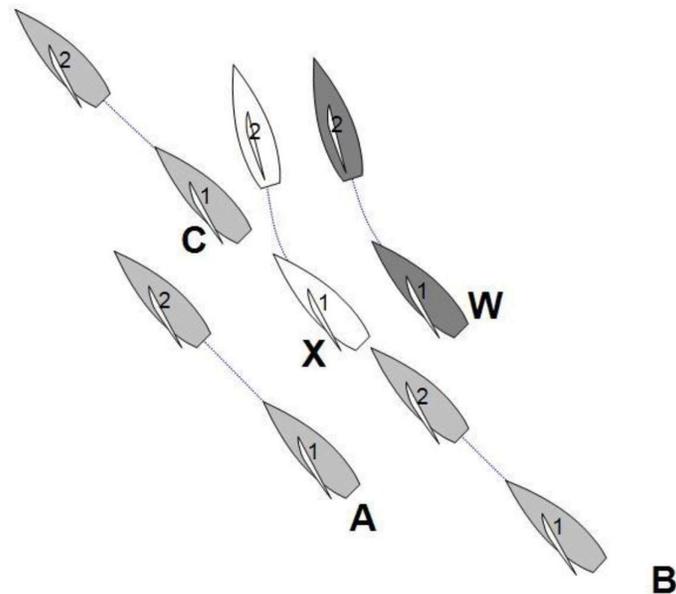
## VRC CALL P6

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 21.2</b>	<b>Effectuer des pénalités</b>
<b>Règle 44.2</b>	<b>Pénalités d'un tour et de deux tours</b>

*Tant qu'un bateau tente de s'écarter pour effectuer une pénalité, s'il est prioritaire sur un autre bateau, alors l'autre bateau doit se maintenir à l'écart.*

### Faits présumés

Un groupe de bateaux est sur une route au plus près tribord. X a clairement indiqué qu'il a l'intention d'effectuer une pénalité. X lofe, obligeant W, engagé au vent de X, à modifier sa route pour éviter le contact.



### Question 1

X a-t-il enfreint une règle ?

### Réponse 1

Non. W est engagé au vent de X. Jusqu'à ce que X soit clairement en train de tourner pour

effectuer sa pénalité, la règle 21.2 n'a pas commencé à s'appliquer et W est tenu de se maintenir à l'écart de X (règle 11).

X est tenu par la règle 44.2 de s'écarter largement de tous les autres bateaux aussitôt que possible. En lofant, X s'écartait largement des trois autres bateaux.

## **Question 2**

Que doit faire X ensuite ?

## **Réponse 2**

X doit s'écarter de W aussitôt que possible. Il peut le faire en ralentissant, en s'arrêtant ou en abattant. Continuer à naviguer sur la même route à la même vitesse, gênant ainsi W, ne serait pas tenter de s'écarter largement.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL P7

## Règle 60.1, Droit de réclamer

## Règle E1.2, Terminologie

## Règle E6.2, Réclamation pour infraction à une règle par un concurrent

*Certaines règles ne peuvent être enfreintes que par un concurrent et non par un bateau. La règle E6.2 permet à un comité de réclamer contre le bateau quand il apprend que le concurrent qui le contrôle a pu enfreindre une règle.*

### Question 1

Selon la règle E6.2, lorsque le comité apprend qu'un concurrent peut avoir enfreint une règle, il peut réclamer contre le bateau contrôlé par le concurrent. Quelles règles un concurrent peut-il enfreindre qui ne soient pas également des infractions aux règles commises par ce bateau ?

### Réponse 1

Dans la règle E1.2, un « bateau » en voile radiocommandée signifie un bateau contrôlé par des signaux radio et n'ayant pas d'équipage. Cela modifie la terminologie générale utilisée dans laquelle bateau signifie un bateau et l'équipage à son bord. Un « concurrent » signifie la personne qui contrôle un bateau en utilisant des signaux radio.

La plupart des règles se réfèrent aux bateaux. Par exemple, le Chapitre 2 des Règles de Course à la Voile est intitulé « Lorsque les bateaux se rencontrent ». Toute infraction à une règle du Chapitre 2 se traduira par une réclamation contre le bateau.

Cependant, il y a des règles qui s'appliquent spécifiquement au concurrent. Par exemple, les règles E2.2 Donner conseil, E2.5 Interférence radio, E3.1 Zone de contrôle et la règle 40 Equipements individuels de flottabilité (quand cette règle est appliquée à une compétition) s'appliquent toutes au concurrent et pas au bateau, comme c'est le cas pour d'autres règles. En outre, certaines parties de l'avis de course et des instructions de course peuvent également s'appliquer à un concurrent et pas à un bateau.

Lorsque le comité apprend qu'un concurrent a enfreint une telle règle, la règle E6.2 lui permet de réclamer contre le bateau et les procédures habituelles pour les réclamations peuvent alors s'appliquer.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL P8

## Règle E5.1(c), Observateurs

## Règle E6.4, Informer le comité de course

## Règle E6.5, Temps limites

*Sauf indication contraire dans les instructions de course, aux fins des règles E5.1(c), E6.4 et E6.5, "comité de course" désigne toute personne remplissant une fonction du comité de course.*

### Question

La règle E6.4 indique qu'un bateau souhaitant réclamer ou demander réparation à propos d'un incident survenu dans la zone de course ou la zone de contrôle doit en informer le comité de course dès que possible après avoir fini ou abandonné.

La règle E6.5 précise qu'une réclamation, une demande de réparation ou une demande de réouverture doit être remise au comité de course.

La règle E5.1(c) prévoit que les observateurs doivent signaler au comité de course tout incident non résolu, ainsi que tout manquement à « effectuer le parcours » tel que défini.

Qui est le comité de course ?

### Réponse

Dans les Règles de Course à la Voile, le terme « comité de course » désigne « le comité de course désigné selon la règle 89.2(c) et toute autre personne ou comité exerçant une fonction du comité de course » (voir Terminologie).

Les fonctions du comité de course comprennent tous les aspects de la gestion, du déroulement et du classement de la course. Cela inclut, par exemple : le responsable du comité de course et ses assistants, les secrétaires et préposés aux enregistrements, les mouilleurs de marques et les opérateurs de bateaux de sécurité, le responsable de plage ou de mise à l'eau, les gestionnaires du tableau de répartition des courses, les responsables des classements et leurs assistants.

Sauf indication contraire dans les instructions de course, pour les besoins des règles E5.1(c), E6.4 et E6.5, le terme « comité de course » désigne toute personne exerçant l'une de ces fonctions.

Il est recommandé que les instructions de course indiquent un lieu précis où l'on peut trouver le comité de course. Un lieu est clair, une personne peut être n'importe où. Le fait de ne pas le faire peut être considéré comme une omission du comité de course (selon la règle 61.4(b)(1)), si, par exemple, une réclamation est jugée hors délai et que le concurrent affirme l'avoir remise à un assistant dans le bureau.

*Nouveau Call Janvier 2021*

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL R1

## Règle 42, Propulsion

*La règle 42 s'applique à la voile radiocommandée.*

### Question 1

La règle 42 s'applique-t-elle à la voile radiocommandée ?

### Réponse 1

Oui. La règle 42 ainsi que les Interprétations World Sailing de la règle 42 s'appliquent à la voile radiocommandée.

Cependant, seules certaines parties de la règle sont pertinentes. Les mouvements du corps du concurrent à l'exception des mouvements des mains sur la radiocommande et lors du lancement ne peuvent pas propulser un bateau lorsque l'équipage n'est pas à bord.

### Question 2

Quelles preuves peuvent soutenir une allégation selon laquelle un bateau godille ?

### Réponse 2

Sur la plupart des bateaux commandés par des signaux radio, le mécanisme de direction de barre est sous le pont, caché de la vue. Il est impossible d'observer les mouvements de barre.

Dans l'eau claire, il peut être possible d'observer les mouvements du safran. Un mouvement agité de l'eau derrière le bateau, ou un mouvement agité de la proue du bateau dans l'eau indiqueront également des mouvements répétés de la barre.

De même, le mouvement répété de la commande de barre par un concurrent peut être considéré comme une preuve de godille.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL R2

## Règle 61.4(b) modifiée par E6.6, décisions de réparation

### Règle E1.1, Définitions, *Désemparé*

*Un bateau devenu désemparé du fait de l'action d'un bateau ayant enfreint une règle du Chapitre 2, ou d'un navire qui n'était pas en course et était tenu de se maintenir à l'écart, ne peut obtenir réparation que si les conditions prévues par la règle 61.4(b) sont remplies.*

### Faits présumés

Sur un bord de louvoyage au vent, P bâbord ne se maintient pas à l'écart de S tribord. Il y a contact et les gréements des deux bateaux s'enchevêtrent. Il n'y a pas d'autres dommages. Les bateaux restent enchevêtrés pendant 30 secondes avant de se libérer. S continue la course et finit dernier.

### Question 1

S a-t-il droit à réparation ?

### Réponse 1

Non.

Un bateau qui devient enchevêtré est *désemparé* car il est incapable de continuer dans la flotte. Dans ce cas, S a été *désemparé* seulement temporairement, après quoi il a été à nouveau en mesure de continuer à courir dans la course.

La règle E6.6 modifie la règle 62.1 pour permettre d'accorder réparation seulement quand un bateau devient *désemparé* et, qu'en conséquence, il abandonne la course. Bien qu'il ait été *désemparé* à cause de l'action d'un bateau enfreignant une règle du Chapitre 2, S n'a pas droit à réparation car il n'a pas abandonné.

S peut avoir droit à réparation.

Un bateau dont le gréement est enchevêtré est *désemparé*, car il est incapable de continuer la course. Dans ce cas, S a été seulement temporairement *désemparé*, après quoi il a pu reprendre la course.

La règle E6.6 modifie la règle 61.4(b) afin de permettre une réparation lorsqu'un bateau devient *désemparé*.

Une réparation ne peut être accordée que si les conditions prévues à la règle 61.4(b) sont remplies.

Ces conditions sont :

- le score du bateau dans la course ou la série a été aggravé de façon significative ;
- sans faute de sa part ;
- pour l'une des raisons énoncées dans la règle 61.4(b), telle que modifiée par la règle E6.6.

Dans ce cas, le jury, après avoir déterminé que S est devenu désemparé à la suite de l'infraction par P à la règle 10 (règle du Chapitre 2), devra examiner :

- si le score de S dans la course ou la série a été aggravé de façon significative pour avoir été désemparé ;
- s'il était raisonnablement possible pour S d'éviter le contact lorsque qu'il était devenu clair que P ne se maintenait pas à l'écart ;
- si les actions de S après l'enchevêtrement ont prolongé la durée pendant laquelle les deux bateaux étaient désemparés.

Si le score de S dans la course ou la série a été aggravé de façon significative, et s'il n'était pas raisonnablement possible pour lui d'éviter le contact, et si ses actions n'ont pas prolongé la période pendant laquelle les bateaux étaient désemparés, alors le jury devrait envisager d'accorder réparation.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL R3

## Règle 2, Navigation loyale

### Règle E2.2, Donner conseil

*Quand des bateaux naviguent à proximité, informer l'autre bateau de ses intentions ou lui rappeler ses obligations, n'est pas donner des conseils tactiques ou stratégiques.*

### Faits présumés

Deux bateaux, A et X, sont dans le groupe de tête pendant une course, tous deux en position de se qualifier pour la course suivante. Alors que les bateaux approchent sur des bords opposés, A rappelle à X, que tous deux ont la possibilité d'être qualifiés. A et X virent de bord et se maintiennent bien à l'écart l'un de l'autre jusqu'à ce qu'ils finissent.

### Question

Le concurrent A donne-t-il des conseils tactiques ou stratégiques au concurrent X ?

### Réponse

Non. Un concurrent naviguant dans une course qui informe un autre bateau de sa position dans la course, y compris en lui indiquant que les deux bateaux sont en position de se qualifier pour la course suivante, ou, par exemple, en lui rappelant une obligation de se maintenir à l'écart ou de donner la place, ne donne pas de conseil tactique ou stratégique. De la même manière, un bateau tribord qui indique à un bateau bâbord s'approchant qu'il peut croiser ne donne pas non plus un tel conseil. Lorsque des bateaux naviguent à proximité, informer l'autre bateau de ses intentions ou lui rappeler ses obligations est une navigation en bon marin.

Toutefois, toute indication ou recommandation concernant la tactique ou la stratégie donnée par un concurrent enfreindrait la règle E2.2. Conseiller à un bateau de virer de bord et de couvrir un autre bateau, ou conseiller à un bateau de maintenir sa route pour profiter d'une rotation favorable du vent, serait considéré comme un conseil tactique ou stratégique. Tout concurrent, qu'il navigue ou non dans la course, qui donne de tels conseils, enfreindrait la règle E2.2.

Un conseil tactique ou stratégique qui procure un avantage, ou est destiné à procurer un avantage, pour le bateau donnant ce conseil, enfreint les principes reconnus de sportivité et de fair-play et peut constituer une infraction à la règle 2.

[Retour à l'index](#)

# VRC CALL R4

## Règle E2.3 Bateau hors de contrôle radio

*Jusqu'à ce qu'un bateau hèle « hors de contrôle », il n'a pas droit à exonération en cas d'infraction à une règle du Chapitre 2. Après avoir hélé conformément à la règle E2.2, le bateau doit abandonner, même si le contrôle de son bateau est rétabli par la suite.*

### Faits présumés

Le bateau A perd le contrôle radio et hèle son numéro de voile, suivi de « Hors de contrôle ». L'appel à la voix est conforme à la règle E2.1. Quelques secondes plus tard, le contrôle radio est rétabli.

### Question 1

Le bateau peut-il maintenant continuer à courir ?

### Réponse 1

Non. La règle E2.3 stipule qu'un bateau qui s'est déclaré hors de contrôle doit abandonner.

Etre hors de contrôle ne permet pas un bateau d'être exonéré d'une infraction à une règle du Chapitre 2. Un bateau hors de contrôle ne peut pas effectuer volontairement une pénalité d'un tour. En abandonnant, un bateau hors de contrôle choisit la pénalité appropriée pour toute infraction à une règle du Chapitre 2 qu'il a pu commettre jusqu'à ce que le bateau puisse être récupéré.

### Question 2

Un bateau doit-il hélé « Hors de contrôle » immédiatement après avoir perdu le contrôle radio ?

### Réponse 2

Le bateau peut retarder l'appel à la voix « Hors de contrôle », tant que, par exemple, il tente de reprendre le contrôle. Cependant, jusqu'à ce qu'il hèle, le bateau ne bénéficie pas de la protection offerte en se déclarant hors de contrôle. Si, avant de hélé, le bateau enfreint une règle du Chapitre 2, il serait incapable d'effectuer une pénalité d'un tour et devrait abandonner. Si, avant de hélé avec retard « Hors de contrôle », le bateau provoque des dommages sérieux à un autre bateau concurrent, le jury devrait examiner si cette infraction est une infraction aux principes de sportivité et de fair-play. [Retour à l'index](#)

# VRC CALL R5

**Règle E 3.1, Zone de contrôle**

**Règle E 3.9, Concurrents en situation de handicap**

**Règle E5.1(a) et (b), Observateurs**

**Règle E5.2, Règles pour les observateurs et les umpires**

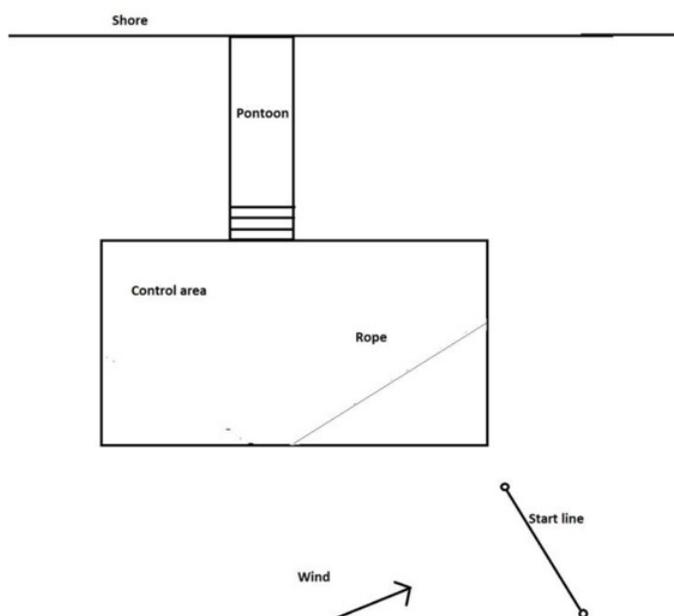
*L'organisation ou les ajustements de la zone de contrôle ne devrait procurer aucun avantage visuel à un concurrent ou arbitre. Le comité de course peut prendre des mesures pour s'assurer que tous les concurrents et les arbitres ont une vue équitable de la zone de course.*

## Faits présumés

Les instructions de course définissent la zone de contrôle comme « une plate-forme rectangulaire élevée ». La plate-forme est entourée d'un garde-corps d'environ 1 mètre de haut.

Lorsque la ligne de départ est sur un prolongement de la diagonale de la zone de contrôle, un seul concurrent à l'angle au sommet entre les deux côtés du rectangle a une vue complète sur la ligne de départ. Les autres concurrents se penchent au-dessus du garde-corps, obstruant la vue des autres concurrents alignés derrière eux.

Le comité de course tend une corde d'un garde-corps à l'autre, perpendiculaire à la ligne de départ. Les concurrents sont priés de se tenir derrière la corde, avec une vue complète et équitable sur la zone de navigation. Le comité de course est assis devant la corde, également avec une vue complète de la zone de navigation.



### **Question 1**

Les concurrents en situation de handicap sont autorisés par le comité de course à s'asseoir devant la corde, leur tête légèrement au-dessus. Cela enfreint-il la règle E3.1 ?

### **Réponse 1**

Non, la zone de contrôle est définie comme l'ensemble de la plate-forme rectangulaire. La restriction sur les mouvements des concurrents dans la zone de contrôle est destinée à réduire l'avantage visuel d'un concurrent sur les autres. Le concurrent en situation de handicap est dans la zone de contrôle définie et, parce qu'il est assis tandis que les autres concurrents sont debout, n'a aucun avantage visuel.

Selon la règle E3.9, le comité de course peut prendre des dispositions raisonnables pour aider les concurrents en situation de handicap à concourir dans des conditions aussi équitables que possible.

### **Question 2**

Un membre du comité de course est désigné comme observateur en vertu de la règle E5.1(a). Cet observateur est assis avec les autres membres du comité de course devant la corde. Ses fonctions incluent le fait de héler les numéros de voile des bateaux qui touchent une marque ou un autre bateau. Cela est-il conforme à la règle E5.2 ?

### **Réponse 2**

Oui. L'observateur se trouve dans la zone de contrôle désignée. Le fait qu'il soit assis ne lui procure pas d'avantage visuel sur les autres concurrents.

### **Question 3**

Les réponses aux Questions 1 ou 2 seraient-elles différentes si le comité de course organisait la zone de contrôle d'une manière qui donne un avantage visuel à un ou plusieurs concurrents, ou au comité de course, ou aux umpires par rapport aux autres concurrents ?

### **Réponse 3**

Oui.

La règle E5.3 est explicite en ce qui concerne les umpires et les observateurs. Tout dispositif, y compris les plateformes surélevées ou similaires, réservé aux observateurs ou umpires et leur procurant un avantage visuel ne serait pas conforme à la règle E5.3.

Cependant, des plateformes surélevées librement accessibles aux concurrents, aux observateurs et aux umpires, permettant une vue dégagée de la zone de course non obstruée par ceux qui se tiennent debout devant, ne donnent pas un avantage visuel.

Un concurrent qui estime que l'organisation de la zone de contrôle par le comité de course donne

un avantage visuel à un ou plusieurs autres concurrents, ou au comité de course, et que le score de son bateau s'en trouve aggravé de façon significative, peut demander réparation au titre de la règle 61.1(a).

Un concurrent qui introduit sciemment dans la zone de contrôle un dispositif lui procurant un avantage visuel par rapport aux autres concurrents et l'utilise peut enfreindre la règle 2.

[Retour à l'index](#)