



LIVRE DES CAS VOILE RADIOCOMMANDEE

INTERPRETATIONS DES REGLES DE COURSE A LA VOILE

Gordon Davies, Peter M. Johnson
INTERNATIONAL RADIO SAILING ASSOCIATION, IRSA
WWW.RADIOSAILING.ORG

Traduction : Commission Centrale d'Arbitrage

© **Gordon Davies, Peter M. Johnson**

Tous les droits sont réservés aux auteurs par le droit international sur le droit d'auteur pour la publication préalable et première publication.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite sous quelque forme (autre que les exceptions énumérées ci-dessous) ou par quelque moyen qu'ils soient graphiques, électroniques ou mécaniques, y compris la photocopie, l'enregistrement, le collage ou le stockage de l'information et systèmes sans autorisation préalable écrite des auteurs énumérés dans la présente publication. Des exceptions sont autorisées pour le visionnage privé par des individus lorsque l'utilisation a pour but la clarification des règles de course à la voile, l'enseignement et lors de réclamations pendant les compétitions.

Préface

Le but de ce livre est de définir, pour les concurrents et les arbitres, des interprétations concertées aux Règles de Course à la Voile. Le monde de la voile radiocommandée y gagnera s'il y a cohérence dans la réponse aux incidents sur l'eau. Le but de ce livre est de résoudre tous les doutes parmi les coureurs et les arbitres sur la façon dont les règles s'appliquent dans les situations présentées ici.

La nécessité d'un ensemble d'interprétations concertées a été identifiée par le Groupe de Travail de World Sailing sur l'annexe E en 2010/2011. Après les Championnats du monde de 1 mètre à West Kirby, Royaume-Uni en 2011, le Jury International a recommandé que la voile radiocommandée développe un livre spécifique des cas ou des décisions.

Ces interprétations ont été développées et affinées avec la participation de coureurs et d'arbitres. Il est devenu évident que, parfois, il y a eu des écarts entre l'esprit souhaité des règles d'origine, la pratique courante chez les coureurs, et une interprétation de la formulation réelle des règles, cohérente avec le livre des Cas, le livre des décisions d'umpires (Call Book) et les Q & R approuvées par le Comité des Règles de Course de World Sailing. Cela peut signifier que certains cas présentés ici pourraient être interprétés d'une manière qui ne correspond pas toujours à la façon dont les règles sont appliquées localement par les coureurs ou les arbitres.

De nombreuses personnes ont été impliquées dans la préparation de ce livre. Roy Granich, en tant que Président du Comité IRSA, a passé beaucoup de temps à discuter et à argumenter avec les auteurs. Richard Thompson, membre du Comité des Règles de Course de World Sailing, a apporté de précieux points de vue sur la façon dont ces interprétations pourraient s'intégrer dans le grand ensemble d'écrits sur les règles. Graham Bantock, Roger Stollery, Olivier Cohen, Zoran Grubusa et beaucoup d'autres ont fait des contributions pertinentes.

Au fur et à mesure du développement de la voile radiocommandée, des incidents qui ne sont pas abordés dans ce livre se produiront, donnant lieu à des questions sur la façon dont les règles devraient s'appliquer. Espérons que les coureurs et les arbitres commenteront ou soumettront de nouveaux cas pour examen. Les auteurs souhaitent qu'une procédure soit mise en place pour examiner l'ajout de nouveaux cas. Pour le moment, les suggestions ou commentaires d'amélioration sont les bienvenus.

Les « Interprétations des Règles de Course pour la Voile Radiocommandée » ont été approuvées par l'IRSA. Pour citer le Cas 2002/13 de la Royal Yachting Association, ces interprétations « illustrent et apportent des éléments de réflexion mais ne font pas jurisprudence pour les jurys. Cependant, si une décision était prise en contradiction avec une interprétation dans ce livre sur les mêmes faits ou sur des faits très similaires, et si la décision devait être portée en appel, il est probable que l'appel serait confirmé. »

Ces interprétations pourront dans l'avenir être soumises à World Sailing, de sorte qu'elles fassent autorité.

Gordon Davies
Peter M. Johnson
Octobre 2014

Terminologie

Dans ce livre de cas, certains termes seront toujours interprétés de la même façon.

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

Un bateau *se maintient à l'écart* si un bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter. Conformément au cas World Sailing 50, un bateau prioritaire doit agir pour éviter le contact quand il a une crainte raisonnable et légitime de collision. Si, dans de telles circonstances, il n'agit pas pour éviter l'autre et qu'il y a contact, le bateau prioritaire enfreindra la règle 14. En voile radiocommandée, une tolérance devrait être laissée quant à l'appréciation des distances, des vitesses et des angles des bateaux, naviguant à une certaine distance des concurrents.

Le cas World Sailing 21 stipule que les manœuvres « extraordinaires » et « anormales » ne sont pas effectuées en bon marin. Certaines actions qui sont anormales pour des bateaux plus grands peuvent être considérés comme normales, et donc effectuées en bon marin, en voile radiocommandée. Cependant, toute manœuvre qui crée un risque de dommage pour un bateau n'est pas effectuée en bon marin. Toucher une marque, un ponton, une berge ou un bateau de l'organisation n'est pas non plus une navigation en bon marin.

Gordon Davies
Peter M. Johnson

Index

Les cas ont été regroupés de la façon suivante:

- B - Bateau contre bateau ;
- O - Observateurs ;
- P - Réclamations, appels à la voix et pénalités ;
- R - Autres exigences en course.

Sauf indication contraire, le vent vient du haut sur tous les schémas.

Index des références croisées	
2	B8 O2 R3
10	B5 B8
11	B1 B2 B8 B10 P6
13	B2 B9 B10
14	B3 B8
15	B1 B2 B8
16.1	B3
17	B4
18.1	B5 B9
18.2	B9 B10
18.2(b)	P3
18.3	B2 B3 B9
19	B8
20	B6
20.2	B7
43	B9 P3
22	P5
21.2	P6
23.2	B10
31	O1 O2
42	R1
44	P4 P5
44.2	P6
60	P3 P7
61.1(a)	P1 P2
62.1	B8 R2
69	O2
E1.1	R2
E1.2	P7
E2.1	P1
E2.2	R3
E2.3	R4
E3.1	R5
E4.3	B2 P4
E4.3(c)	B8
E5.1	O1 O2 P3
E5.1(a)	R5
E5.3	R5
E6.2	P7
E6.3	P1 P2
E6.6	R2
E6.9	B8
IRSA Q4.1(b)	O1
Définitions	
Place à la marque	B9 B10

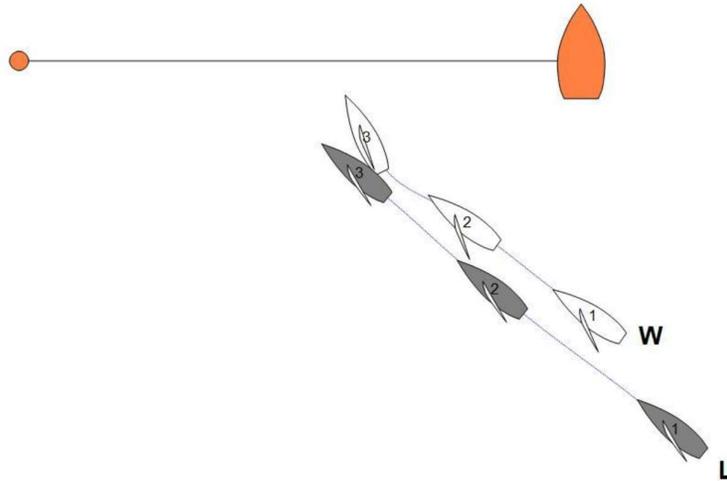
B1

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

En position 1, L est non prioritaire puisqu'en route libre derrière (règle 12). Lorsque L devient engagé sous le vent, il acquiert alors la priorité (règle 11). En conséquence, L devient soumis au début à la règle 15, qui établit le principe que, lorsque la priorité passe d'un bateau à l'autre, le bateau ayant nouvellement acquis la priorité doit donner à l'autre bateau la place de répondre et de se maintenir à l'écart. L'obligation de L selon la règle 15 n'est que temporaire. W doit répondre rapidement après l'établissement de l'engagement.

La règle 11 oblige W à se maintenir à l'écart et, si cela l'oblige à lofer, il doit le faire rapidement. S'il le fait, et qu'une partie de sa coque ou de son équipement touche une partie de la coque ou de l'équipement de L, L a enfreint la règle 15 en ne donnant pas à W la place de se maintenir à l'écart. Si W tarde à répondre ou lofe plus que nécessaire pour se maintenir à l'écart et qu'en conséquence il provoque un contact avec B, W enfreint la règle 11.

Question 2

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

Réponse 2

Oui. Si ne pas modifier 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.

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 ?

Réponse 2

P est en avance sur B et C en raison de son infraction à la règle 18.3(a). P a acquis un avantage significatif dans la flotte par son infraction, malgré une pénalité effectuée. P devrait effectuer une pénalité supplémentaire d'un tour selon la règle E4.3(b).

La première partie de la règle E4.3(b) stipule « si le bateau a gagné un avantage significatif en raison de son infraction, malgré une pénalité effectuée ». Cette condition doit être appliquée après chaque pénalité d'un tour effectuée. Si, après avoir effectué une pénalité supplémentaire d'un tour, le bateau a toujours un avantage significatif en raison de son infraction, une autre pénalité d'un tour est nécessaire avant qu'il ne soit exonéré. Par conséquent, il est possible qu'un bateau doive faire plusieurs tours pour s'exonérer de son infraction à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31, s'il a obtenu un avantage significatif par cette infraction.

Cependant, certaines infractions par lesquelles un bateau a obtenu un avantage significatif ne peuvent pas être exonérées par des tours de pénalité. Selon la règle E4.3(c), quand un bateau provoque des dommages sérieux ou, en enfreignant une règle du chapitre 2, désempare et cause l'abandon d'un autre bateau (tel que défini dans la règle E1.1), sa pénalité doit être à l'abandon.

La règle E4.3 s'applique à toutes les courses de voile radiocommandée et pas seulement aux courses avec umpires.

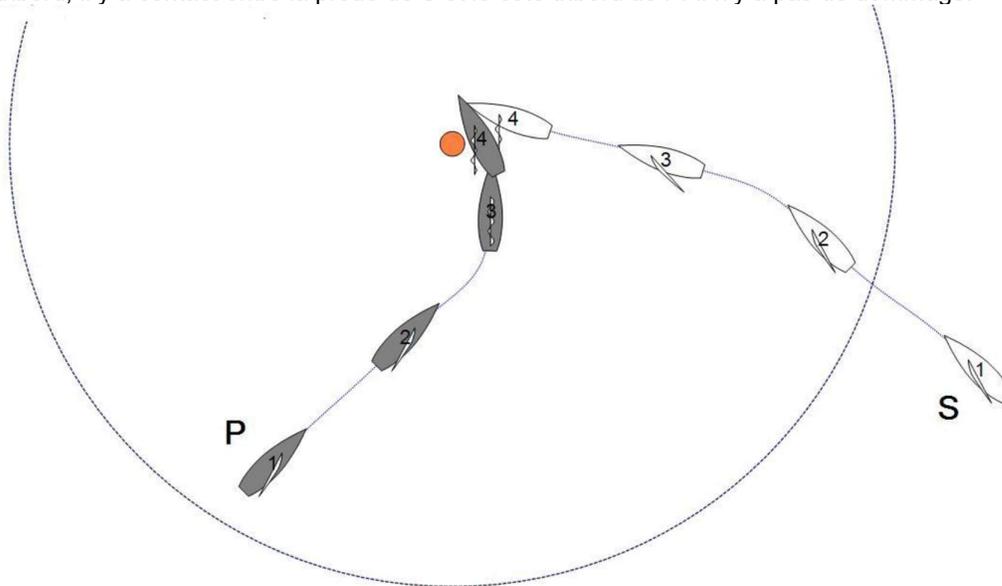
B3

Règle 14 **Eviter le contact**
Règle 16.1 **Modifier sa route**
Règle 18.3 **Virer de bord dans la zone**

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 ne modifie pas 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 approchant de la marque au vent, S pare la marque sur une route au plus près tribord, plus d'une longueur de bateau au-dessus de la layline. P, bâbord, est sur une route pour se maintenir l'écart de S. Après que S entre dans la zone, il abat vers la marque sur une route de collision avec P. P lofe immédiatement et dépasse la position bout au vent, mais, avant qu'il ait atteint une route au plus près tribord, il y a contact entre la proue de S et le côté 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 est le bateau prioritaire et, avant que S ne modifie sa route, P se maintient à l'écart. Lorsque S modifie sa route, il devient tenu de donner à P la place de se maintenir à l'écart, place incluant, dans cette situation, la place pour se conformer à ses obligations selon les règles 13 et 31. P a manœuvré rapidement 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 manquant à se maintenir à l'écart, P enfreint la règle 13, cependant, c'était une conséquence de l'infraction de S à la règle 16.1. P serait donc exonéré selon la règle 64.1(a).

P n'ayant pas eu la place de se maintenir à l'écart, il n'est pas raisonnablement possible pour P d'éviter le contact. P n'enfreint pas la règle 14. S aurait pu éviter le contact et, par conséquent, enfreint la règle 14. Toutefois, comme il n'y a aucun dommage, S est exonéré de son infraction à la règle 14, étant 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 vers la marque, il devient tenu selon la règle 16.1 de donner à P la place de se maintenir à l'écart, place incluant la place pour se conformer à ses obligations selon les règles du chapitre 2 et la règle 31. Si P est contraint de toucher la marque afin d'éviter le contact avec S, alors S n'a pas donné à P la place pour respecter la règle 31. S enfreint la règle 16.1. P enfreint la règle 31, mais est exonéré selon la règle 64.1(a), ayant agi de la sorte en raison de l'infraction de S à 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.

B4

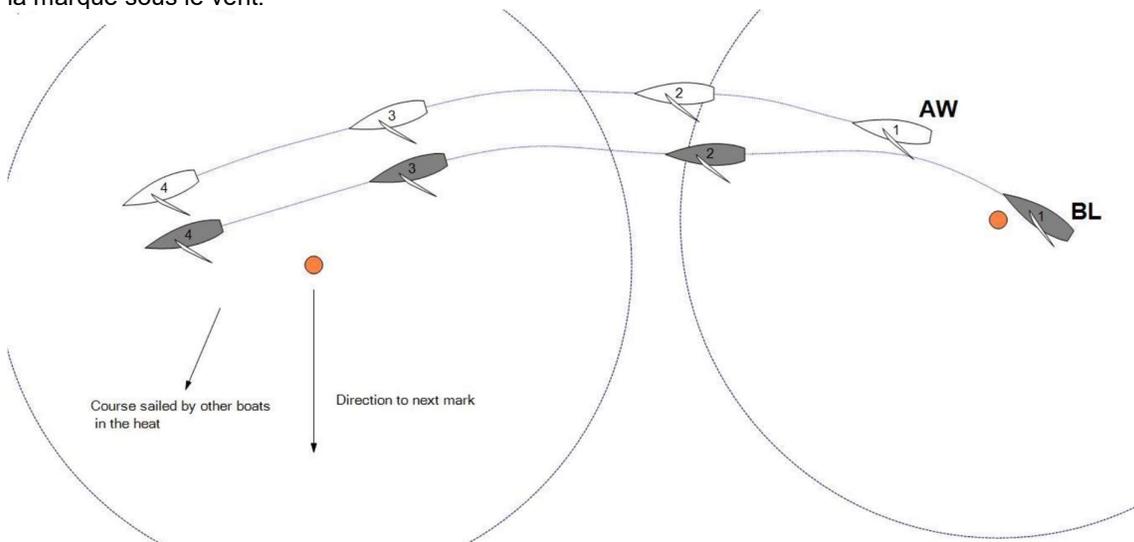
Règle 17 Sur le même bord ; Route normale

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 flotte. 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 a droit à de la place à la marque selon la règle 18.2(b). Toutefois, cela ne modifie pas ses obligations selon la règle 17, qui continue 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 éviter un groupe de bateaux plus lents ou 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.

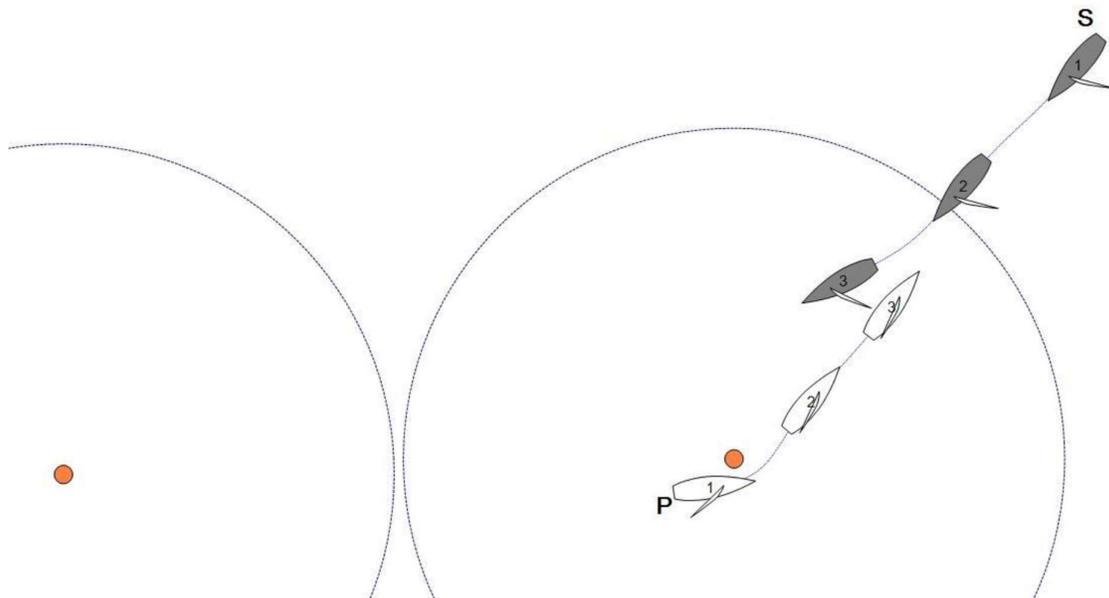
B5

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.
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.

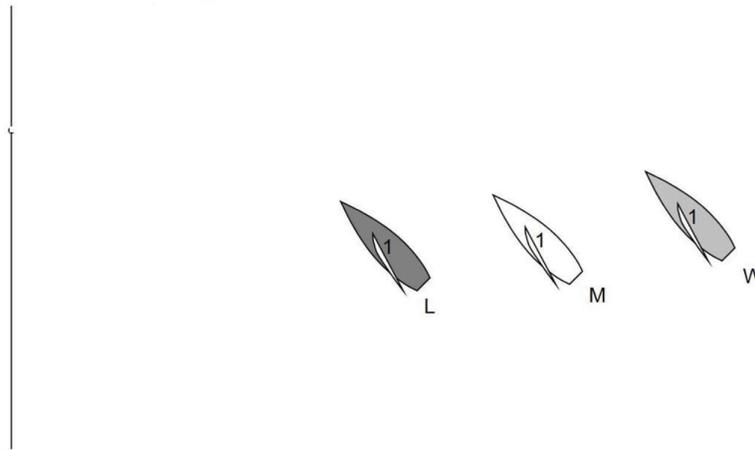
B6

Règle 20 Place pour virer de bord à un obstacle

Une explication de l'application de la règle 20 quand trois bateaux naviguant au plus près sur le même bord s'approchent d'un obstacle et que le bateau sous le vent hèle pour de la place pour virer de bord, mais ne peut pas virer à moins que les deux bateaux à son vent virent également.

Faits présumés

L, M et W naviguent au plus près tribord. Ils approchent d'un obstacle qu'ils ne peuvent pas éviter en toute sécurité sans modification substantielle de leur route. L'obstacle n'est pas une marque. Quand les bateaux sont aux positions indiquées sur le schéma, L hèle « Place pour virer » suffisamment fort pour être entendu à la fois de M et de W. Quand L hèle, il est clair que M et W doivent tous deux virer de bord pour donner de la place à L.



Question 1

La règle 20.2(c) impose-t-elle à W de répondre à l'appel de L ?

Réponse 1

Oui. Quand un bateau, qui n'est pas à proximité du bateau qui hèle, a entendu l'appel, et aura à répondre avant que le bateau ayant hélé soit en mesure de virer, il est un « bateau hélé » au sens de la règle 20.2 et doit répondre en conséquence.

Question 2

M est-il tenu de heler W pour de la place pour virer de bord immédiatement après l'appel de L ?

Réponse 2

Oui, si W n'est pas déjà en train de répondre à l'appel de L. Répondre « Virez » n'étant pas une option pour M dans ce cas, M est tenu par la règle 20.2(c) de répondre à l'appel de L en virant de bord aussitôt que possible. En conséquence, si M ne peut pas virer de bord en raison de la présence de W, il doit heler W immédiatement pour de la place pour virer de bord et la règle 20.3 lui permet de le faire, même si, en l'absence de L, M n'aurait pas déjà besoin de heler pour de la place pour virer de bord. S'il manque à heler pour de la place, et qu'il en résulte qu'il ne peut pas virer de bord aussitôt que possible, il enfreint la règle 20.2(c).

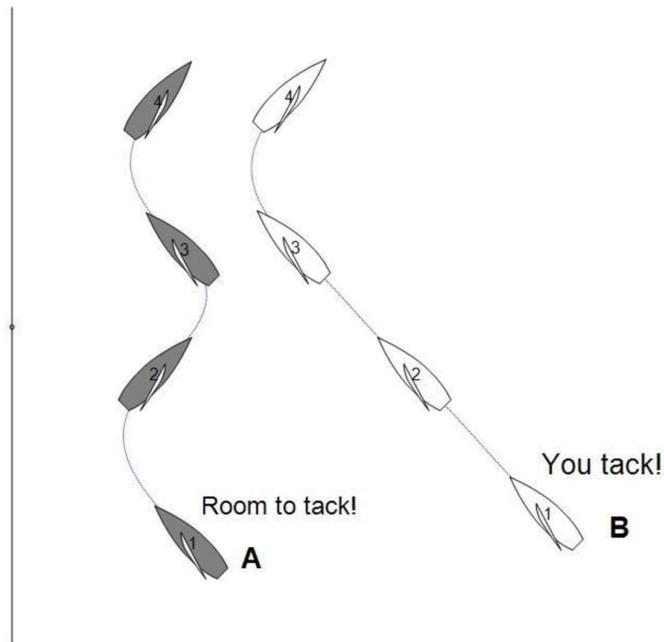
B7

Règle 20.2 Place pour virer de bord à un obstacle : Répondre

Quand un bateau sur une route au plus près s'approchant d'un obstacle demande de la place pour virer et que le bateau hélé répond « Virez », si le bateau qui a hélé vire et est alors en mesure de se maintenir à l'écart en bon marin, ce qui peut signifier avoir à virer à nouveau, l'autre bateau a donné la place requise.

Faits présumés

A s'approche de la rive sur une route au plus près tribord, en route libre devant et sous le vent de B. A hèle pour de la place pour virer de bord, et B répond « Virez ». A vire et B ne modifie pas sa route. A est alors en route de collision avec B et vire à nouveau. Les deux virements de A sont faits en bon marin. Après son deuxième virement, A est engagé sous le vent de B. B vire peu de temps après et A fait de même.



Question

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

Réponse

Aucune règle n'a été enfreinte. Les actions de A montrent qu'il avait de la place pour virer de bord et éviter B. A aurait pu se maintenir à l'écart en virant, en s'arrêtant ou en abattant. B a donc respecté ses obligations selon les règles 20.2(b) et (c).

Il est important de distinguer une exigence de se maintenir à l'écart d'une exigence de donner de la place. Quand un bateau prioritaire est tenu de donner à un autre bateau la place pour une manœuvre, la priorité n'est pas transférée au bateau ayant droit à de la place. Après le virement de A sur bâbord, B n'est pas tenu de se maintenir à l'écart de A ; au contraire, c'est A qui est tenu par la règle 10 de se maintenir à l'écart de B. B est seulement tenu par la règle 20.2(c) de donner à A de la place pour virer de bord et l'éviter, et B l'a fait.

Adapté du cas World Sailing 101.

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 62.1	Réparation
Règle E4.3 (c)	Effectuer une pénalité
Règle E6.9	Décisions de réparation

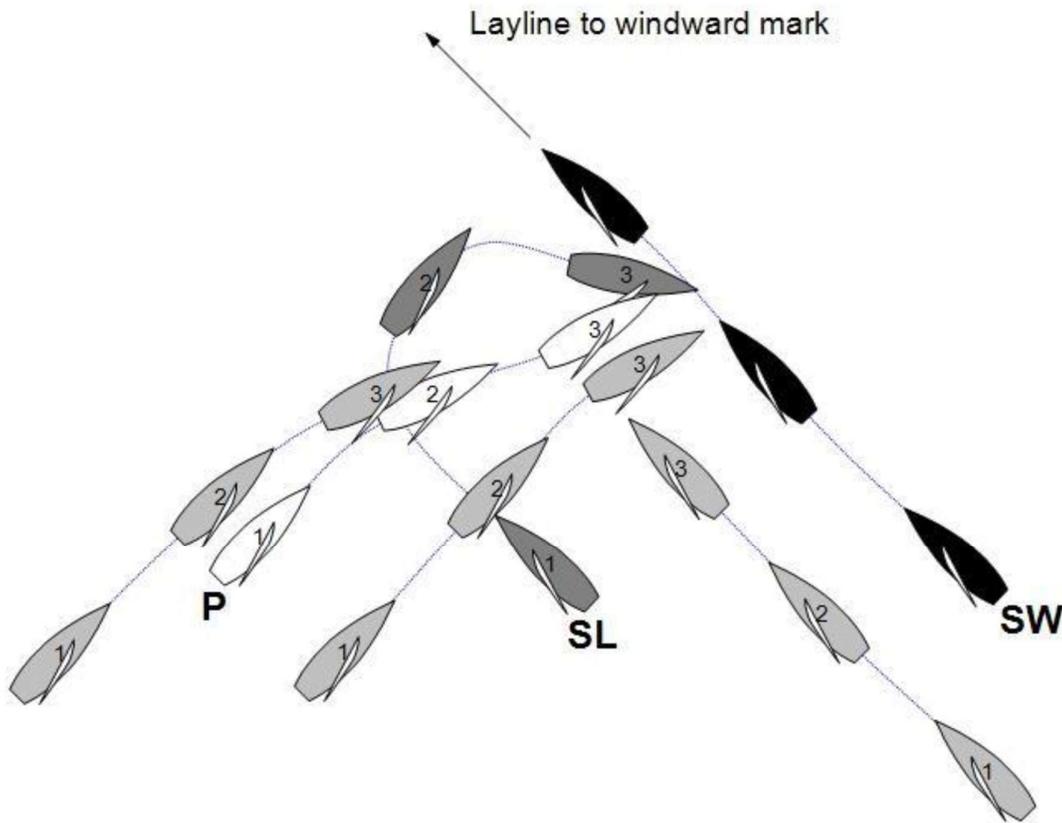
Un bateau qui cède délibérément la priorité et qui se retrouve immédiatement dans une position où il ne peut éviter le contact avec un bateau qu'en enfreignant une règle et en entrant en contact avec un autre bateau, entraînant des dommages, navigue sans se soucier des conséquences de ses actions. Il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

Faits présumés

Sur un 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 approche sur bâbord 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. 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 termine 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.

17

Question 1

Quelles règles s'appliquent ?

Réponse 1

Avant qu'il ne vire, SL est le bateau prioritaire à la fois sur SW et P. Quand il vire, il est tenu d'agir immédiatement pour éviter SW (règle 10). SW devient un obstacle pour SL au moment où SL passe 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 termine la course et son score dans cette flotte 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 flotte ne sont pas remplies (règle 62.1).

Toutefois, si P est incapable de courir dans sa prochaine flotte en raison de la nécessité de réparer les dommages avant de courir, alors son score dans la prochaine flotte 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 62.1(b) ou (d)).

La réparation inclurait un délai raisonnable pour réparer les dommages, mais pas plus de 30 minutes (règle E6.9).

B9

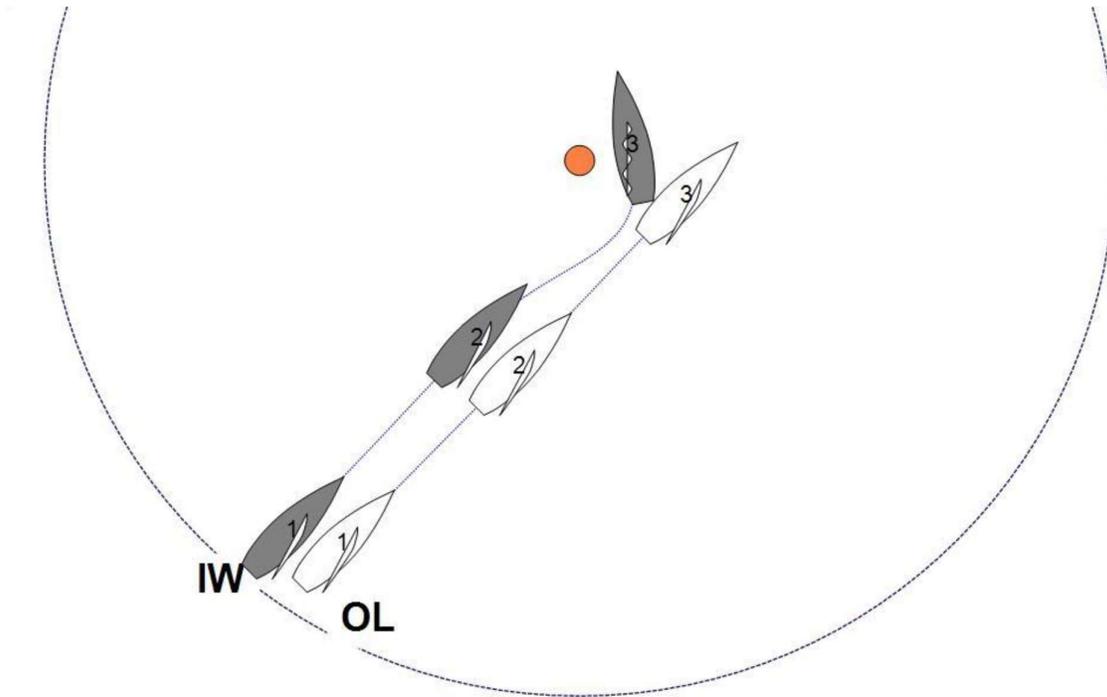
Définitions	Place à la marque
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 18.3	Virer de bord dans la zone
Règle 43	Exonération

Quand un bateau a droit à la place à la marque, la place pour naviguer sur sa route à la marque ne comprend pas la place pour virer à moins qu'il ne soit engagé au vent et à l'intérieur de l'autre bateau et qu'il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit. Cela s'applique que les bateaux aient été ou non engagés à l'entrée de la zone.

Si le contact se produit quand un bateau au vent et à l'intérieur vire à la marque, ce contact peut être une preuve que le bateau à l'extérieur n'a pas donné au bateau à l'intérieur la place dont il avait besoin pour virer de bord.

Faits présumés 1

IW et OL, engagés bâbord, entrent dans la zone d'une marque au vent qui doit être contournée à bâbord. Les deux bateaux sont sur une route au plus près et IW, bateau au vent, se maintient à l'écart. Alors qu'IW lofe pour virer de bord, sa poupe dérape vers l'extérieur et, après avoir dépassé la position bout au vent, il y a contact entre les deux bateaux. Il n'y a pas de dommages. OL réclame.



Question 1

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

Réponse 1

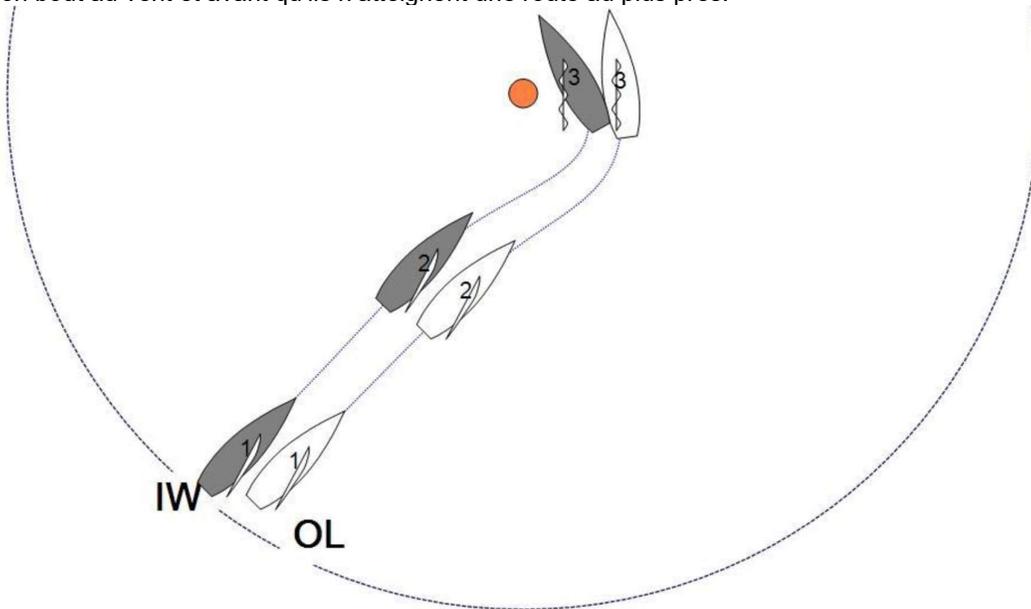
A partir du moment où l'un des bateaux entre dans la zone, la règle 18 s'applique et OL est tenu par la règle 18.2(b) de donner à IW la place à la marque. Puisque IW est engagé au vent et à l'intérieur d'OL, et qu'il parerait la marque après avoir viré, la place à la marque comprend la place pour virer.

Bien que la règle 18 cesse de s'appliquer après qu'IW dépasse la position bout au vent, puisque les bateaux sont maintenant au près sur des bords opposés, le contact ultérieur montre qu'avant qu'IW ne dépasse la position bout au vent, OL a manqué à lui donner la place à la marque. OL enfreint la règle 18.2(b) et devrait effectuer une pénalité.

IW, après avoir dépassé la position bout au vent, ne s'est pas maintenu à l'écart d'OL. IW enfreint la règle 13, une règle de la section A du chapitre 2, mais est exonéré selon la règle 43.

Faits présumés 2

La situation est identique, sauf que le contact se produit après que les deux bateaux aient dépassé la position bout au vent et avant qu'ils n'atteignent une route au plus près.



Réponse 2

Quand un bateau dépasse la position bout au vent, IW et OL sont sur des bords opposés sur un louvoyage au vent. La règle 18 cesse de s'appliquer. Dès que les deux bateaux ont dépassé la position bout au vent, ils sont tous les deux tribord et la règle 18.2(a) oblige OL à donner à IW la place à la marque, qui comprend la place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours.

OL ne donne pas à IW la place à la marque et enfreint ainsi la règle 18.2(a). OL devrait effectuer une pénalité.

Si IW dépasse la position bout au vent avant OL, il devient bateau non prioritaire selon la règle 13 jusqu'à ce qu'il finisse son virement de bord en abattant jusqu'à une route au plus près. Lorsque les deux bateaux ont dépassé la position bout au vent, puisque IW est du côté bâbord d'OL pendant que les deux bateaux virent, IW est encore le bateau non prioritaire selon la règle 13. IW enfreint donc la règle 13. Toutefois, la règle 13 étant une règle de la section A du chapitre 2, IW est exonéré selon la règle 43.

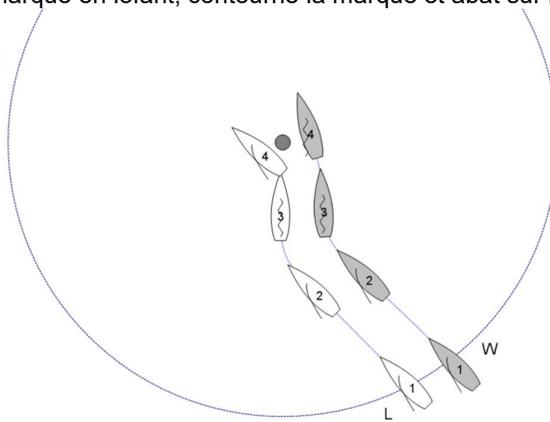
B10

Définitions	Place à la marque
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 13	Pendant le virement
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 aller à la marque. Le bateau au vent doit continuer à se maintenir à l'écart, même s'il est sur sa route normale et que le bateau sous le vent enfreint la règle 23.2.

Faits présumés

Deux bateaux, L et W, approchent de la marque au vent sur 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 4 ?

Réponse

La voile radiocommandée est régie par les règles de l'annexe E. Ni les règles applicables du chapitre 2, ni les autres droits ou obligations ne sont modifiés dans l'annexe E pour ces bateaux dans cet incident.

En tant que bateau au vent, W continue d'avoir 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. A partir de ce moment, W est tenu par la règle 18.2(b) de donner à L la place à la marque. Dans cette situation, la place à la marque comprend la place pour L pour aller à la marque, mais pas la place pour L pour virer de bord pour contourner la marque, car il n'est ni un bateau au vent à l'intérieur ni un bateau qui parerait la marque après le virement.

Lorsque L lofe vers la marque depuis la position 2, il n'est pas en mesure de parer la marque. W, bateau au vent, doit continuer de se maintenir à l'écart (règle 11) et, en tant que bateau à l'extérieur, donner à L la place à la marque (règle 18.2(b)). Si L dépasse la position bout au vent, la règle 18 ne s'applique plus et L sera tenu de se maintenir à l'écart en tant que bateau virant de bord, selon la règle 13.

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 et que L enfreint la règle 23.2.

Adapté de la Q&R 2014.014

O1

Règle 31 Toucher une marque
Règle E5.1 Observateurs
IRSA Addendum Q4.1(b) Pénalités à l'initiative des umpires

Lorsqu'un observateur a hélé le numéro de voile d'un bateau qui a touché une marque et que ce bateau ne réclame pas contre un autre bateau, un umpire peut s'appuyer sur l'appel de l'observateur et pénaliser le bateau selon la règle 31.

Faits présumés

Dans une course courue sous addendum Q pour la VRC, un observateur hèle « Contact marque, X (numéro de voile) » et répète l'appel peu après. Aucun umpire n'a observé l'incident.

X n'effectue pas de pénalité et ne réclame pas non plus contre un autre bateau. Un umpire est certain, d'après son observation personnelle, confirmée par l'observateur, qu'aucune pénalité n'a été effectuée.

Question

L'umpire peut-il pénaliser X selon la règle Q4.1(b) pour une infraction à la règle 31 ?

Réponse

Oui. Selon la règle E3.5(b), l'observateur est obligé de heler le numéro de voile d'un bateau qui touche une marque. L'appel de l'observateur établit que la règle 31 a été enfreinte. Puisqu'aucune pénalité n'a été effectuée pour une infraction à la règle 31, la règle Q4.1(b) permet à l'umpire de pénaliser X. Si X a été contraint de toucher la marque en raison d'un bateau enfreignant une règle de la section A du chapitre 2 ou les règles 15 ou 16, un umpire peut exonérer le bateau hélé selon la règle 43(b).

Lorsque la course n'est pas en jugement direct ou qu'aucune décision d'umpire n'est donnée, si l'appel de l'observateur pour un touché de marque n'est pas résolu, il doit le signaler au comité de course (règle E5.1(c)). Le comité de course peut réclamer (règle E6.2). Lors de l'instruction, le rapport de l'observateur selon lequel la règle 31 a été enfreinte sera considéré comme fiable à moins que des preuves solides contradictoires ne soient présentées. Le concurrent peut abandonner après que le rapport de l'observateur lui ait été présenté.

Lorsque la course est jugée en direct, l'umpire peut s'appuyer sur l'appel d'un observateur. La règle Q4.1(b) ne précise pas qu'une infraction à la règle 31 doit être observée par l'umpire. Le fait d'affirmer que l'appel fait par l'observateur en cas de contact avec une marque est une base suffisante pour qu'un umpire annonce une pénalité, conserve le rôle des observateurs à l'identique de celui qu'ils ont dans les courses sans jugement direct. Les actions de l'umpire sont l'équivalent d'une instruction accélérée d'une réclamation.

Si un umpire ne pénalise pas X, l'observateur doit signaler l'incident non résolu au comité de course immédiatement après la flotte (E5.1(c)). Le comité de course peut alors réclamer selon la règle 60.2.

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. À moins qu'un observateur ne soit absolument certain qu'il y a eu contact entre un bateau et une marque, ou entre deux bateaux, il ne doit pas l'annoncer.

En hélant un contact avec une marque, un observateur établit qu'un bateau a enfreint la règle 31, et qu'une pénalité doit être effectuée. À moins que l'observateur ne soit certain au-delà de tout doute raisonnable qu'il y a eu contact, il ne doit pas l'annoncer.

Question 2

Le jury reçoit un rapport selon lequel un observateur a, à plusieurs reprises, héler 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 clair de « Contact marque ». Il est allégué que les appels 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, le jury peut envisager d'ouvrir une instruction selon la règle 69. S'il est établi à la confortable satisfaction du jury, en gardant à l'esprit la gravité de la mauvaise conduite alléguée, que le concurrent a eu une mauvaise conduite notoire, il doit donner un avertissement ou imposer une pénalité selon la règle 69.2(b). Si une pénalité (mais pas un avertissement) est imposée, alors cela doit être signalé aux autorités nationales compétentes. Si l'observateur n'est pas un concurrent, le rapport devrait être transmis au club organisateur, au club de l'observateur et, le cas échéant, à l'association de classe, ainsi que, lors d'un événement international, à l'IRSA.

Question 3

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

Réponse 3

Oui. En outre, le bateau qui a clairement touché la marque a enfreint la règle 31. Il doit effectuer une pénalité, même si le contact n'a pas été hélé par un observateur. Un manquement répété à effectuer une pénalité peut être considéré comme une infraction à la règle 2.

P1

Règle 61.1(a) **Exigences pour réclamer : Informer le réclamé**
Règle E6.3 **Informé le réclamé**
E2.1 **Exigences des appels à la voix**

Quand la règle 61.1(a) s'applique, telle que modifiée par la règle E6.3, respecter l'obligation de hélér satisfait à l'exigence d'informer le réclamé.

La procédure d'appel 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 qui respecte la règle E6.3 ?

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

- 95 proteste 44
- 95 a protesté 44
- 44 a été protesté par 95
- 44 est 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 61.1(a), et de même pour la règle E6.3. Cependant, l'ordre indiqué par la règle E6.3 est explicite et seuls les deux 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 épelés par chiffre (« Neuf Cinq » et non « Quatre-vingt-quinze »). La règle E6.3 exige que l'appel soit répété.

Question 2

Comment l'obligation d'informer l'autre bateau dans la règle 61.1(a) peut-elle être respectée si le réclamé n'est pas informé d'une réclamation recevable contre lui ?

Réponse 2

Quand la règle 61.1(a) s'applique, telle que modifiée par la règle E6.3, le respect de l'obligation de hélér satisfait l'exigence de la première phrase d'informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable.

Tous les appels doivent également être conformes à la règle E2.1. L'appel doit être fait de telle sorte que les concurrents à qui il s'adresse soient raisonnablement supposés pouvoir l'entendre.

P2

Règle 61.1(a)
Règle E6.3

Exigences pour réclamer : Informer le réclamé
Informé le réclamé

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

Faits présumés

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

Question

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

Réponse

En voile radiocommandée, un appel 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 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, 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 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 « Y proteste un bateau non identifié » établit que Y pense qu'une règle a été enfreinte, bien que cet appel ne puisse pas être considéré comme une réclamation recevable à moins d'être rapidement suivie d'une identification claire du bateau. Un tel appel informerait tout bateau à proximité de Y que celui-ci a des raisons de croire qu'une règle a été enfreinte.

P3

Règle 18.2(b)	Donner la place à la marque
Règle 43	Exonération
Règle 60	Droit de réclamer
Règle E5.1	Observateurs

Dans une course de voile radiocommandée avec des observateurs, pour être exonéré selon la règle 43, une réclamation doit être déposée pour tout incident non résolu.

Faits présumés

A et B sont engagés bâbord, 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 flotte, comme l'exige la règle E5.1(c). Le rapport de l'observateur ne fait aucune mention de B.

Lorsqu'il est informé de l'incident par le comité de course, le concurrent contrôlant A déclare que son bateau a été contraint de toucher la marque parce que le bateau sous le vent, B, ne lui a pas donné la place à la marque. Il déclare qu'il ne croyait pas que A était tenu soit d'effectuer une pénalité soit de réclamer contre l'autre bateau.

Question 1

Que devrait faire le comité de course ?

Réponse 1

Le concurrent a reconnu que le bateau (A) qu'il contrôlait a 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 selon la règle 60.2(a) contre A. Notez que, même si l'observateur est également un concurrent, il n'est pas une partie intéressée (règle E1.1).

Cependant, on attend de tous les concurrents qu'ils respectent les règles. Dans ce cas, A n'a ni respecté ni fait respecter les règles. Si un concurrent estime qu'un autre bateau a enfreint une règle, alors il devrait réclamer. Ni le comité de course ni le jury ne sont obligés 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 été contraint d'enfreindre la règle 31 en raison du manquement de B à lui donner la place à la marque ?

Réponse 2

Le témoignage de l'observateur était que A a touché la marque et A a convenu qu'il l'a fait. Ces faits établissent que A a enfreint la règle 31.

Le jury n'est pas tenu d'examiner l'allégation de A en l'absence d'une réclamation de A contre B au moment de l'incident. Le jury peut décider de ne pas examiner l'allégation et ne considérer que l'infraction à la règle 31.

Toutefois, en particulier s'il y a eu des dommages, le jury peut décider d'examiner l'allégation de A. Il devrait ensuite réclamer contre B selon la règle 60.3(a)(2) et instruire les deux réclamations ensemble.

P4

Règle 44 Pénalités au moment d'un incident Règle E4.3 Effectuer une pénalité

Un bateau qui gagne un avantage significatif dans la flotte ou la course en enfreignant une règle du chapitre 2, ou la règle 31, malgré une pénalité effectuée, doit effectuer une pénalité supplémentaire d'un tour. S'il conserve encore un avantage significatif, il doit continuer à effectuer des pénalités supplémentaires jusqu'à ce qu'il soit exonéré.

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 un tour de pénalité supplémentaire, mais, même alors, est toujours devant l'autre bateau concerné par l'infraction.

Question 1

Quand un bateau a obtenu un avantage significatif dans une course ou une flotte 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) exonère-t-elle le bateau indépendamment de l'avantage acquis ?

Réponse 1

Non. La première partie de la règle E4.3(b) stipule « si le bateau, bien qu'ayant effectué une pénalité, a obtenu un avantage significatif [...]. grâce à son infraction ».

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 significatif en raison de son infraction, une autre pénalité d'un tour est nécessaire avant qu'il ne soit exonéré.

Par conséquent, il est possible qu'un bateau doive faire plusieurs tours de pénalité afin de s'exonérer de son infraction à une règle du chapitre 2 ou à la règle 31 s'il a obtenu un avantage significatif grâce à cette infraction.

Quand un bateau provoque des dommages sérieux ou, en enfreignant une règle du chapitre 2, désempare un autre bateau (tel que défini dans la règle E1.1), la règle E4.3(c) s'applique et il doit abandonner.

Question 2

Si A a obtenu un avantage significatif sur plusieurs bateaux grâce à son infraction à une règle, l'obligation d'effectuer une pénalité supplémentaire d'un tour subsiste-t-elle jusqu'à ce qu'il n'ait plus d'avantage sur aucun des autres bateaux ?

Réponse 2

Oui.

P5

Règle 22 Erreurs de départ ; effectuer des pénalités ; culer
Règle 44 Pénalités au moment de l'incident

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 vers la marque de dégagement ou même au-delà, après un incident à la marque au vent, n'est pas aussitôt que possible après l'incident.

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.

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, quand le bateau est clairement en train de tourner pour effectuer la pénalité. Elle cesse de s'appliquer lorsque le bateau termine le dernier virement de bord ou empannage requis, ou quand il arrête d'effectuer sa pénalité avant qu'elle ne soit terminée.

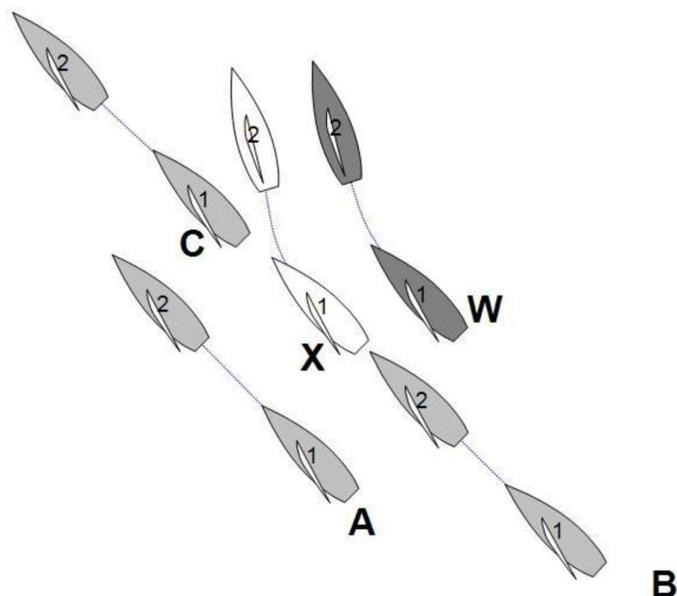
P6

Règle 11 **Sur le même bord, engagés**
Règle 21.2 **Effectuer des pénalités**
Règle 44.2 **Pénalité d'un tour et de deux tours**

Tandis 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 obligé 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'écarterait 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.

P7

Règle 60	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 pas par un bateau. La règle E6.2 permet au comité de course ou au jury de réclamer contre le bateau quand il apprend que le concurrent contrôlant le bateau peut avoir enfreint une règle.

Question 1

Selon la règle E6.2, lorsque le comité de course ou le jury 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 qui est contrôlé par des signaux radio et qui n'a 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 régata de voile radiocommandée) 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 de course ou le jury apprend qu'un concurrent a enfreint une telle règle, la règle E6.2 permet soit au comité, soit au jury, de réclamer contre le bateau et les procédures habituelles pour les réclamations peuvent ensuite suivre leur cours.

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.

Cependant, seules certaines parties de la règle sont pertinentes. Les mouvements du corps du concurrent autres que les mouvements de la main sur les commandes de l'émetteur et la mise à l'eau, ne propulseront pas un bateau quand l'équipage n'est pas à bord.

Le pumping (règle 42.2(a)) et la godille (règle 42.2(d)) sont des actions interdites. Sauf lorsqu'une des exceptions listées dans la règle 42.3 s'applique, à la fois le pumping et la godille répétés sont interdits même si ces actions ne parviennent pas à propulser le bateau.

Le pumping est une action répétée sur toute voile en bordant et en choquant la voile sans lien avec des bascules de vent, des rafales ou des vagues. Les voiles peuvent être réglées en réponse à des bascules de vent, des rafales ou des vagues. En outre, sauf sur un louvoyage au vent, et quand les conditions de surfing ou de planing sont réunies, il est permis de border une voile afin d'initier le planing ou le surfing, mais seulement une fois par vague ou rafale de vent (règle 42.3(c)).

La godille est le mouvement répété de la barre qui est soit forcé, soit qui propulse le bateau vers l'avant ou l'empêche de reculer. Si la route d'un bateau est au-dessus du plus près et qu'il soit stationnaire soit en train d'avancer lentement, il peut godiller pour revenir sur une route au plus près, même si le bateau gagne de la vitesse. Il peut revenir sur une route au plus près sur un bord ou sur l'autre (règle 42.3(d)).

Après qu'un bateau a godillé dans un sens, les godilles ultérieures pour annuler la première action de godille sont interdites. Il est interdit de godiller pour annuler le changement de direction du bateau dû à une voile à contre.

Cependant, un bateau peut réduire sa vitesse en bougeant sa barre de façon répétée (règle 42.3(e)).

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.

R2

Règle 62.1 modifiée par E6.6 Réparation Règle E1.1 Définitions, *Désemparé*

Un bateau qui devient désemparé en raison 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, peut obtenir réparation uniquement si son abandon a été la conséquence directe d'avoir été désemparé.

Faits présumés

Sur un 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 de courir et termine 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 flotte.

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.

Question 2

Si S avait abandonné, aurait-il eu droit à réparation ?

Réponse 2

La réparation peut être accordée uniquement si les conditions énoncées dans la règle 62.1 sont remplies.

Ces conditions sont les suivantes :

- le score du bateau dans la course ou série a été aggravé de façon significative,
- sans qu'il y ait eu faute de sa part,
- par un ou plusieurs des motifs énoncés dans la règle 62.1 modifiée par la règle E6.6.

Dans ce cas, le jury, après avoir décidé que S a été *désemparé* suite à l'infraction de P à la règle 10 (une règle du chapitre 2), devrait établir si S a abandonné parce qu'il est devenu *désemparé*.

Si S a abandonné après qu'un concurrent ou le comité de course ait demandé l'aide d'un bateau de sécurité pour récupérer les bateaux enchevêtrés, ou si les bateaux étaient encore enchevêtrés lorsque le comité de course a fermé la ligne d'arrivée, alors le jury devrait conclure que S a abandonné parce qu'il est devenu *désemparé*.

Cependant, si le jury décide que, les bateaux ayant été désenchevêtrés après un court moment et libres de continuer à courir, S a eu ensuite suffisamment de temps pour effectuer le parcours et finir, mais a plutôt choisi d'abandonner, alors S est au moins en partie responsable de l'aggravation significative de son score. Dans ce cas, la règle 62.1 ne permet pas au jury d'accorder réparation.

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 de leur flotte, tous deux en position d'être promus dans la flotte supérieure. Alors que les bateaux approchent sur des bords opposés, le concurrent contrôlant A parle au concurrent contrôlant X, lui rappelant que les deux bateaux ont la possibilité d'être promus. 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 courant dans une flotte qui informe un autre bateau de sa position dans la flotte, y compris en l'informant que les deux bateaux sont en position d'être promus dans la flotte suivante, ou, par exemple, en l'informant de toute obligation de se maintenir à l'écart ou de donner de la place, ne donne pas des conseils tactiques ou stratégiques. De la même façon, un bateau tribord qui indique à un bateau bâbord s'approchant qu'il peut croiser, n'est pas donner un tel conseil. Quand 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 ne pas modifier sa route et de profiter d'une rotation favorable du vent, serait considéré comme un conseil tactique ou stratégique. Tout concurrent, qu'il coure ou non dans la flotte, 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 concurrent donnant ce conseil, enfreint les principes reconnus de sportivité et de fair-play.

R4

Règle E2.3 Bateau hors de contrôle radio

Jusqu'à ce qu'un concurrent 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 s'il recouvre le contrôle de son bateau.

Faits présumés

Un concurrent perd le contrôle radio de son bateau. Il hèle le numéro de voile du bateau, suivi de « Hors de contrôle », puis répète le même appel. 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.

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

Réponse 2

Le concurrent peut retarder l'appel « 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.

R5

Règle E 3.1 **Zone de contrôle**
Règle E5.1(a) et (b) **Observateurs**
Règle E5.3 **Règles pour les observateurs et les umpires**

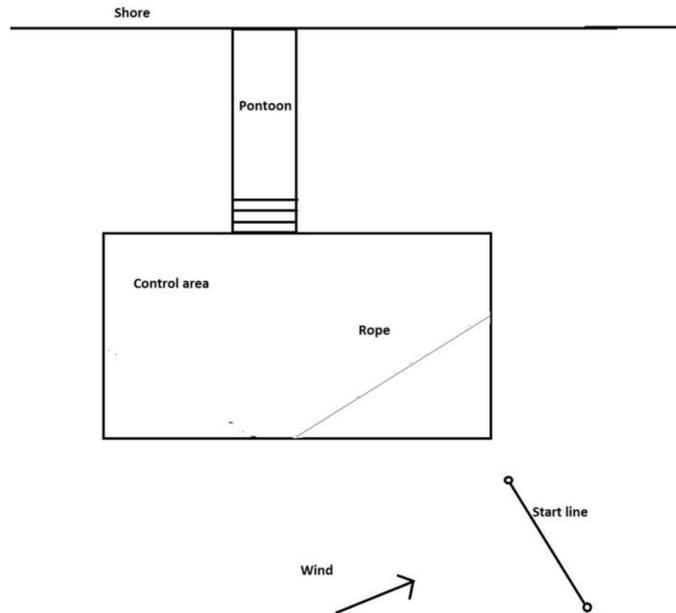
L'organisation ou les ajustements de la zone de contrôle ne devraient pas conférer un avantage visuel à un concurrent ou arbitre. Le comité de course peut prendre des mesures pour s'assurer que tous les concurrents et les arbitres ont une vue équitable de la zone de course.

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

Un coureur handicapé est autorisé par le comité de course à s'asseoir devant la corde, sa tête légèrement plus élevée que la glissière de sécurité. 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 handicapé 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.

Question 2

Un membre du comité de course est désigné en tant qu'observateur selon la règle E5.1(a). Il est assis avec les autres membres du comité de course devant la corde. En plus de ses autres fonctions, il hèle également les numéros de voile des bateaux qui entrent en contact avec une marque ou un autre bateau. Est-ce conforme à la règle E5.3 ?

Réponse 2

Oui. L'observateur est dans la zone de contrôle désignée. Comme il est assis, il ne dispose pas d'un avantage visuel sur les 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 donnerait un avantage visuel à un ou plusieurs concurrents, ou au comité de course ou aux umpires, sur les autres concurrents ?

Réponse 3

Oui.

La règle E5.3 est spécifique aux umpires et observateurs. Tout dispositif, y compris les plates-formes surélevées ou système similaire, réservées aux observateurs ou arbitres et leur donnant un avantage visuel ne serait pas conforme à la règle E5.3.

Cependant, les plates-formes surélevées librement accessibles aux concurrents, observateurs et umpires, qui permettent une vue claire de la zone de course non obstruée par ceux debout devant eux, ne donnent pas un avantage visuel.

En ce qui concerne les concurrents :

- un concurrent qui pense que l'organisation de la zone de contrôle par le comité de course donne un avantage visuel à un concurrent ou à un autre ou au comité de course, tel que le score de son bateau a été aggravé de façon significative, peut demander réparation selon la règle 62.1(a) ;
- un concurrent qui s'introduit sciemment dans la zone de contrôle et utilise un appareil ou dispositif qui lui donne un avantage visuel sur les autres concurrents peut enfreindre la règle 2.