

CALL BOOK MATCH RACING

Edition Française 2021 – 2024

LIVRE DES DECISIONS D'UMPIRES POUR LE MATCH RACING

World Sailing
Fédération Française de Voile
Traduction Commission Centrale d'Arbitrage
Septembre 2021

En tant qu'autorité supérieure du sport, World Sailing promeut et soutient la protection de l'environnement dans toutes les compétitions de voile et les activités associées dans le monde entier.

Contacts secrétariat World Sailing :

World Sailing
20 Eastbourne Terrace
London W2 6LG, UK

Tél +44 (0) 2039 404 888
Email : office@sailing.org

sailing.org

Publié par World Sailing (UK) Ltd, London UK
© World Sailing Limited
décembre 2020
© Fédération Française de Voile

Avant-propos

Le match racing a continué de se développer comme une partie importante de notre sport. Il est largement pratiqué depuis le niveau club jusqu'au plus haut niveau de la compétition, y compris la Coupe de l'Amérique.

Le Call Book a été enrichi et peaufiné depuis 1992. Les calls ont été développés avec l'apport tant des concurrents que des umpires, pour procurer la meilleure cohérence possible et aider à lever tout doute parmi les concurrents et les umpires sur des situations mentionnées dans le Call Book.

En rédigeant les calls, le maximum a été fait pour minimiser les différences entre la course en flotte et le match racing en termes de règles de priorité du chapitre 2 ; cependant il est clair que le Match Racing est une discipline distincte et qu'il existe des différences avec les autres formats de course.

La publication du Call Book est régie par la réglementation 28 de World Sailing. Cela implique que ce Call Book n'a autorité que sur le match racing arbitré sur l'eau. Cela implique également que les modifications peuvent être faites uniquement en utilisant la procédure des soumissions, comme pour les modifications aux règles.

Cependant, la réglementation 28 de World Sailing fournit également un système de call réponse rapide. Les calls proposés selon ce système doivent être présentés dans le même format que les calls existants et envoyés au secrétariat de World Sailing. Les schémas doivent être faits de préférence avec « Boats », « TSS » ou « Sail Replay » (tous 3 sont des programmes spécifiques de dessins de bateaux). Un call approuvé en tant que call réponse rapide sera immédiatement communiqué à tous les umpires internationaux ainsi qu'aux autorités nationales membres. Il sera également mis en ligne sur le site internet de World Sailing

<http://www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php>.

J'aimerais remercier particulièrement le groupe de travail des règles de Match Racing pour le travail conséquent réalisé pour l'édition de ce Call Book.

Le Comité des Règles de Course de World Sailing compte sur les concurrents et les umpires pour continuer à lui fournir matière pour une amélioration permanente du Call Book.

Les lecteurs ayant des suggestions et des commentaires sont invités à les envoyer à la FFVoile.

John Doerr
Président
Comité des Règles World Sailing
Décembre 2020

Préface

Je remercie le groupe de travail des Règles Match Racing et tous ceux qui ont contribué à ce que cette version mise à jour du Call Book de Match Racing soit publiée à temps pour la mise en application des Règles de Course à la Voile 2021-2024. Même si elle n'est plus parmi nous, le Groupe de Travail continue à souligner le travail réalisé par Marianne Middelthon pour le Call Book de Match Racing. Enfin, mes remerciements vont également aux nombreux concurrents et umpires qui ont commenté et fait des suggestions pour l'amélioration de ce livre. Les futurs commentaires sont les bienvenus pour poursuivre cette amélioration.

Les Calls sont répartis en différentes sections, en fonction du moment où ils sont le plus susceptibles de se produire.

Les lecteurs trouveront les principaux changements par rapport à la version 2017-2020 du Call Book dans des Calls clarifiant l'application des règles d'exonération. Certains calls ont été modifiés, le Call G5 supprimé et le Call 4 renuméroté en G1, tandis que le Call G7 a été renuméroté en G3.

Tous les schémas sont limités à des instantanés en deux dimensions de chaque incident. Ils ne peuvent pas montrer la force du vent, les vagues, la gîte et la vitesse des bateaux ni tous ces détails qui font partie d'un scénario réel. Ils ne doivent donc pas être utilisés comme une vérité, mais plutôt comme un outil pour aider à reconnaître rapidement et clairement la situation abordée.

A la fin du livre se trouve une liste des règles dans les titres des calls.

Le groupe de travail des Règles de Match Racing fera des recommandations au comité des Règles de course sur les calls soumis et sur les calls Réponse Rapide approuvés, lors de la réunion de novembre.

Notre intention est d'avoir à disposition, sur internet, une réactualisation du Call Book chaque année à l'issue de la conférence annuelle de World Sailing pour y inclure tout nouveau call, approuvé par le Comité des Règles de course. Ces calls seront ajoutés dans les sections correspondantes.

Richard Slater, Président
Groupe de Travail des Règles de Match Racing

INDEX

Section	Sujet
Introduction	Principes généraux des décisions d'umpires
A	Définitions et fondamentaux
B	Le pré-départ
C	Le départ
D	Le bord du parcours vers une marque au vent
E	La marque au vent
G	Le bord du parcours vers une marque sous le vent
J	La marque sous le vent
K	L'arrivée
L	Autres règles
M	Le processus d'umpiring
N	Réclamations et pénalités

Index des règles dans les titres des décisions

Notes concernant le texte

1. Sauf indication contraire, le vent vient du haut du schéma.
2. La phrase « une route vent arrière » a été remplacée par « une route à plus de 90° du vent réel » dans le livre des règles (voir la règle C7.2(a)(2)). Le Call Book a été modifié pour utiliser cette phrase.
3. Lorsque nécessaire, la phrase « bord de près » a été remplacée par la phrase « bord du parcours vers une marque au vent » et « portant » ou « bord de vent arrière » a été remplacée par « bord du parcours vers une marque sous le vent » (voir la règle C7.2(a)).
4. Toute décision avec un contact impliquera également la règle 14. Cependant, comme expliqué dans les principes généraux des décisions d'umpires, la règle 14 n'influe pas sur la décision immédiate de l'umpire et n'est donc pas abordée dans chaque call.

INTRODUCTION

Principes généraux des décisions d'umpires

PRINCIPES GENERAUX DES DECISIONS D'UMPIRES

Quatre principes généraux s'appliquent aux décisions d'umpires :

1. « Dernier point de certitude »

En de nombreuses occasions, les umpires doivent juger le moment précis où l'état d'un bateau ou sa relation avec l'autre bateau se modifie. Par exemple : passer bout au vent, établir un engagement, approcher de la ligne pour prendre le départ, etc.

Dans ces cas-là, les umpires appliqueront la règle C2.5 (règle 7) Dernier point de certitude et supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé. Par exemple, un bateau n'est pas jugé comme « au-delà de bout au vent » tant que les umpires ne sont pas certains qu'il l'est.

2. Désaccord entre umpires

Le désaccord ou le doute sur les faits concernant une situation peuvent être résolus en appliquant la règle C2.5 (règle 7) Dernier point de certitude.

Dans de nombreuses situations, l'umpire « Jaune » est responsable de l'observation de « Jaune », pendant que l'umpire « Bleu » observe « Bleu ». Dans ces circonstances, les observations de l'umpire concerné auront plus de poids. Quand le désaccord ou le doute persiste et qu'il n'y a pas eu de contact entre les bateaux, les umpires enverront le pavillon vert et blanc. Cependant, s'il y a eu contact, les umpires pénaliseront les deux bateaux (pénalité double).

3. Règle 14 : Eviter le contact

Quand il y a eu contact, il est possible que la règle 14 ait été enfreinte. Cependant, une infraction à la règle 14 n'influera pas sur la décision prise par les umpires en réponse à un pavillon Y.

Quand les umpires décident qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart ou de donner la place ou la place à la marque doit être pénalisé pour une infraction à une autre règle du chapitre 2, une infraction à la règle 14 ne se traduit pas par une pénalité supplémentaire selon C6.5. Quand un bateau prioritaire ou un bateau ayant droit à la place ou à la place à la marque enfreint la règle 14, il est exonéré par la règle 43.1(c) s'il n'y a pas de dommage ou blessure. En cas de dommage ou blessure, l'infraction fera l'objet d'une réclamation selon la règle C6.1.

Cependant, les umpires demanderont une vérification des dommages, à effectuer immédiatement après l'arrivée. Si le dommage est confirmé, les umpires pourront imposer une pénalité selon la règle C8.6 ou, si une ou plusieurs pénalités supérieures à un point sont appropriées, ils agiront selon la règle C8.4 pour informer le jury.

4. Définition : Place et signification de « en bon marin »

Le Cas World Sailing 21 stipule que des manœuvres « extraordinaires » et « anormales » ne sont pas des manœuvres effectuées en bon marin.

Cependant, des actions qui ne sont pas effectuées en bon marin dans une flotte nombreuse peuvent être considérées comme des manœuvres en bon marin dans une situation avec seulement 2 bateaux. Ainsi, en match racing, certaines manœuvres peuvent être considérées comme normales alors qu'elles seraient considérées comme anormales dans un autre système de course ; en conséquence « en bon marin » sera interprété de façon plus large en match racing.

Cependant, toute manœuvre qui crée un risque de dommage ou blessure pour un bateau ou son équipage n'est pas effectuée en bon marin. Les umpires jugeront chaque incident en se basant sur les actions du bateau en relation avec les conditions de vent et l'état de la mer rencontrés.

Section A

Définitions et Fondamentaux

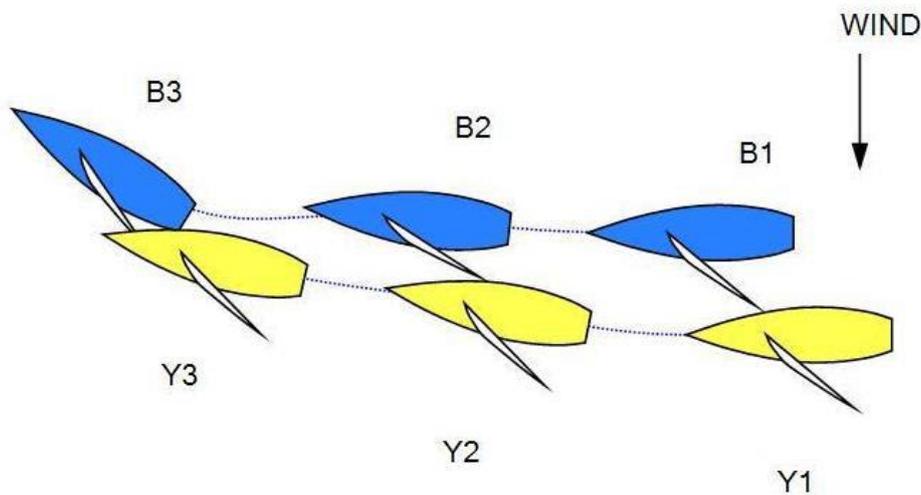
MR CALL A1

Règle 11
Règle 16.1
Définitions

Sur le même bord, engagés
Modifier sa route
Se maintenir à l'écart

Question 1

Jaune et Bleu naviguent sur des routes parallèles. Bleu a suffisamment de place pour s'écarter mais maintient néanmoins une route parallèle. Après environ dix secondes, Jaune lofe lentement, et dès le début du lof, Bleu n'a plus aucun moyen d'éviter Jaune. Bleu lofe et il y a contact. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 1

Pénaliser Bleu. Quand Bleu a eu la possibilité de se maintenir à l'écart mais qu'ensuite il navigue si près de Jaune que tout lof de ce dernier provoquera un contact, Bleu ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 11.

Question 2

La réponse est-elle différente si Bleu arrive plus abattu, ou si Jaune navigue sur une route légèrement plus haute, diminuant ainsi l'espace entre les bateaux ?

Réponse 2

Non.

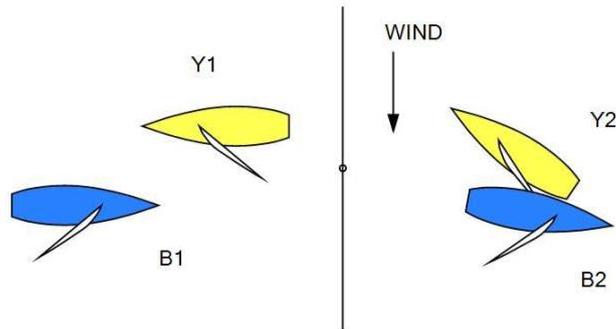
MR CALL A2

Règle 10
Règle 16.1

Sur des bords opposés
Modifier sa route

Question 1

Jaune et Bleu s'approchent l'un de l'autre. Pendant le croisement, Bleu se maintient à l'écart en passant sous le vent. Jaune lofe et, en conséquence, Bleu est incapable de répondre pour se maintenir à l'écart. La poupe de Jaune entre en contact avec le côté bâbord de Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

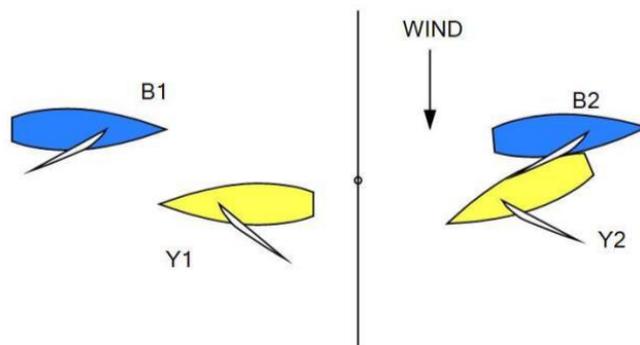


Réponse 1

Pénaliser Jaune. Jaune enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

Question 2

Jaune et Bleu s'approchent l'un de l'autre. Pendant le croisement, Bleu se maintient à l'écart en passant au vent. Jaune abat. Bleu est incapable de répondre et il y a un contact. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

Pénaliser Jaune. Jaune enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

MR CALL A3

Règle 11

Règle C2.9 (18.1)

Règle C2.9 (18.2(a)(1))

Règle 43.1(b)

Sur le même bord, engagés

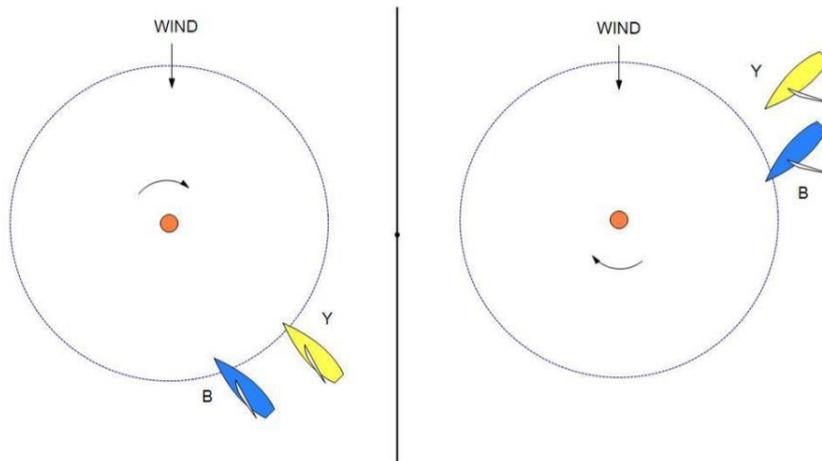
Quand la règle 18 s'applique

Donner la place à la marque (engagés)

Exonération (place ou place à la marque)

Question 1

Bleu et Jaune s'approchent d'une marque à laisser à tribord. Jusqu'à quel moment Bleu peut-il lofer ?



Réponse 1

La règle C2.9 (18.1) commence à s'appliquer quand une partie quelconque de la coque de l'un ou l'autre bateau est dans la zone.

A partir de ce moment-là, si Bleu lofe et par la suite doit abattre afin de donner la place à la marque à Jaune, alors Bleu enfreint la règle C2.9 (18.2(a)(1)). Bleu n'enfreint pas la règle 18.2(a)(1) s'il est capable de lofer tout en donnant la place à la marque. Jaune est tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 11. Il sera toutefois exonéré par la règle 43.1(b) si, pendant qu'il suit sa route normale pour contourner ou passer la marque, il enfreint la règle 11 parce que Bleu ne lui donne pas la place à la marque.

Question 2

Si Bleu doit abattre pour donner la place à la marque, quand est-il tenu de le faire ?

Réponse 2

Bleu est tenu d'abattre rapidement à partir du moment où le premier bateau est dans la zone.

MR CALL A4

Définitions **Route libre derrière et route libre devant ; engagement et se maintenir à l'écart**

Questions

Quand le spinnaker n'est pas établi, un tangon de spinnaker est-il en position normale

- (i) quand une extrémité est attachée au mât et l'autre extrémité dépasse en avant de l'étrave, ou
 - (ii) dans le cas d'un tangon de type bout-dehors rétractable, il n'est pas rentré aussi entièrement qu'il pourrait l'être
- (a) quand le spinnaker est établi, ou va l'être, à l'approche ou au passage d'une marque ?
 - (b) pendant l'envoi ou l'affalée du spinnaker ?
 - (c) pendant le louvoyage au près ?
 - (d) durant les manœuvres de pré-départ ?

Réponses

La première question à se poser est « est-ce la façon normale de mener ce bateau, pour naviguer en l'absence d'autres bateaux ? ». Ce qui amène les réponses plus spécifiques suivantes :

(a) et (b) pour (i) et (ii) :

Oui, si la position du tangon dans ces circonstances est pratique courante et si les umpires ne pensent pas que le tangon a été mis en place trop tôt ou laissé en position trop longtemps, dans le but d'obtenir un avantage tactique (comme l'établissement d'un engagement artificiel).

(c) et (d) pour (i) :

Oui, si le fait de porter son tangon de spinnaker dans cette position est pratique courante pour ce bateau. Ce n'est pas une pratique courante si, par exemple, le tangon de spinnaker dépasse pendant les manœuvres de pré-départ, puis est ensuite rentré pour prendre le départ, ou s'il est rentré au moment du départ puis changé ensuite de position pour qu'il dépasse.

(c) et (d) pour (ii) :

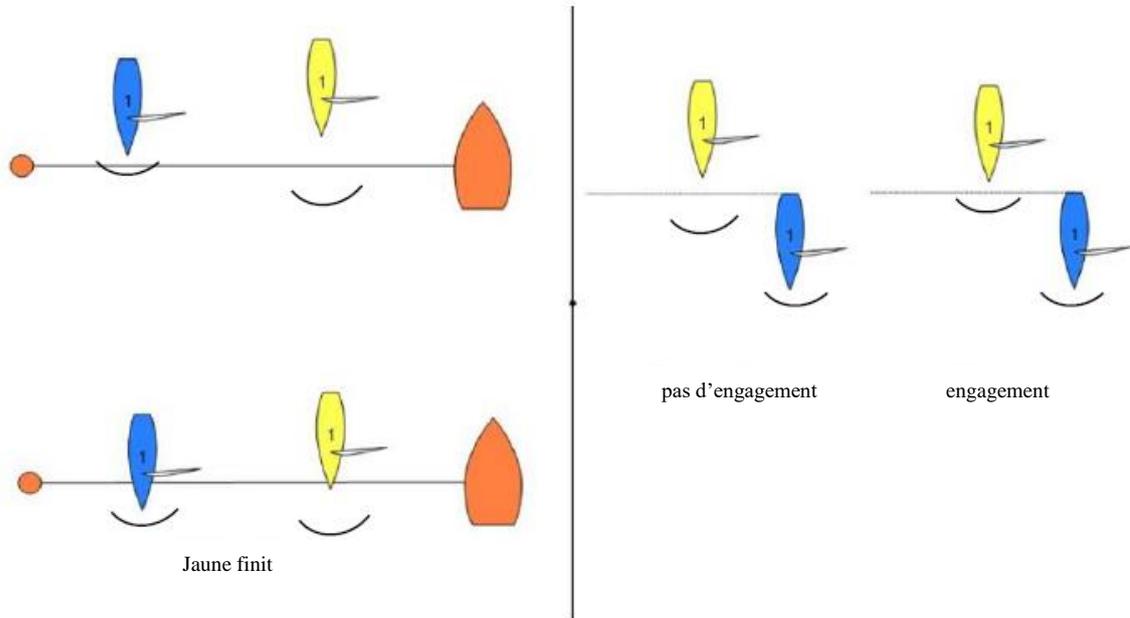
Non.

MR CALL A5

Définitions Route libre derrière et route libre devant ; engagement et Finir (C2.1)

Question 1

A une arrivée serrée sur un bord du parcours vers la ligne d'arrivée sous le vent, Jaune choque sa drisse, l'écoute et le bras du spinnaker de telle sorte que la voile dépasse l'étrave au-delà de sa position normale. Quand finit-il ? Quelle doit être l'action des umpires ?



Réponse 1

La définition de Finir (règle C2.1) établit clairement qu'un bateau finit quand sa coque coupe la ligne d'arrivée et les umpires ne doivent donc avoir aucune action.

Question 2

La situation est-elle différente quand deux bateaux s'approchent d'une marque sous le vent et que la question de leur engagement se pose ?

Réponse 2

Pour les besoins de l'engagement, un spinnaker en position normale est pris en compte. Cependant, si les umpires voient la drisse relâchée, ils peuvent estimer qu'il n'est plus en position normale et utiliser la coque (ou équipement en position normale) pour déterminer l'engagement.

Question 3

La réponse est-elle différente si Jaune est en cours d'affalage du spinnaker ?

Réponse 3

Non. Un spinnaker en cours d'établissement ou d'affalage n'est pas « un équipement en position normale » dans le contexte de la définition où ce terme est utilisé.

Section B

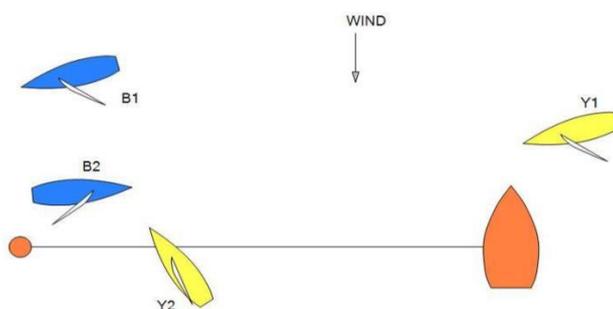
Le Pré-départ

MR CALL B1

Règle C4 Exigences avant le départ

Question 1

Au signal préparatoire, Bleu n'est pas à l'extérieur de l'extrémité de la ligne de départ qui lui a été assignée. En conséquence, Jaune peut l'empêcher de franchir la ligne dans la période des deux minutes. Bleu ne franchit pas la ligne depuis le côté parcours avant de prendre le départ. Que doivent faire les umpires ?



Réponse 1

Pénaliser Bleu deux fois. Une fois pour avoir enfreint la règle C4.1, car il n'est pas à l'extérieur de l'extrémité qui lui est assignée ; l'autre fois pour enfreindre la règle C4.2, car il ne franchit pas la ligne depuis le côté parcours dans la période des deux minutes. Ces règles sont enfreintes dans deux incidents séparés et par conséquent chacune nécessite une pénalité.

Question 2

Si un bateau ne franchit pas dans la période des deux minutes, est-il encore obligé de franchir avant de prendre le départ ?

Réponse 2

Non. Même s'il enfreint la règle C4.2, rien ne l'oblige à franchir la ligne après la fin de la période des deux minutes.

MR CALL B2

Règle C8.1
Règle C9.3

Modifications aux règles
Demandes de réparation ou de réouverture ; Appels ;
Autres procédures

Question

Le signal préparatoire pour un match est fait avant l'arrivée des umpires dans la zone de course. Il est évident pour le comité de course sur la ligne de départ que Jaune n'a pas respecté une exigence avant le départ (voir la règle C4). Le comité de course peut-il ouvrir une instruction après la course ?

Réponse

Non. Le comité de course ne peut pas réclamer contre un bateau pour une infraction alléguée à une règle pour laquelle des pénalités peuvent être imposées par les umpires (voir la règle C8.1).

De même, si les umpires sont présents et ne signalent pas de pénalité, là encore, aucune action ultérieure ne peut être entreprise (voir la règle C9.3).

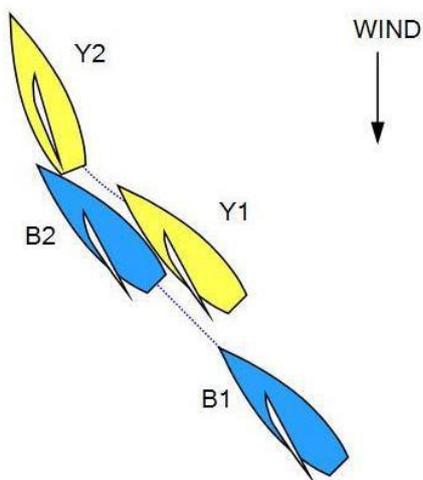
MR CALL B3

Règle 11
Règle 15

Sur le même bord, engagés
Acquérir la priorité

Question

Bleu établit un engagement depuis la position en route libre derrière. Jaune lofe immédiatement et sa poupe touche Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

La règle 11 oblige Jaune à se maintenir à l'écart et la règle 15 oblige Bleu à donner au début à Jaune la place de se maintenir à l'écart.

Si Jaune lofe sans prendre plus de place que nécessaire (voir le cas World Sailing 24), alors Bleu enfreint la règle 15. Pénaliser Bleu.

Si Jaune prend nettement plus de place que nécessaire, alors Jaune enfreint la règle 11. Pénaliser Jaune.

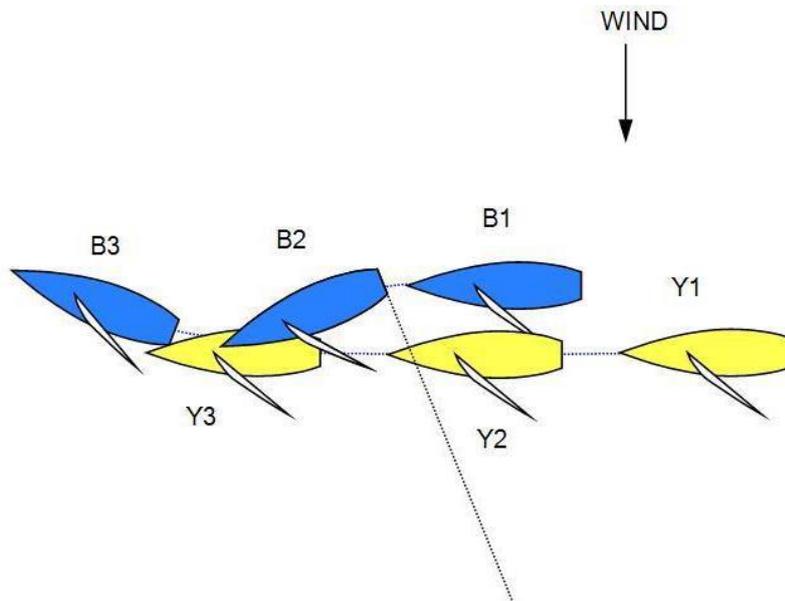
MR CALL B4

Règle 11
Règle 15

Sur le même bord, engagés
Acquérir la priorité

Question

Bleu et Jaune sont sur le même bord, Bleu en route libre devant. Jaune navigue plus vite que Bleu. Bleu abat et les bateaux deviennent engagés. Bleu relofe alors et il y a collision. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

Pénaliser Bleu. Quand Bleu abat, Jaune acquiert la priorité, au moins en partie, du fait des actions de Bleu. En conséquence, la seconde partie de la règle 15 s'applique et il n'a pas à donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

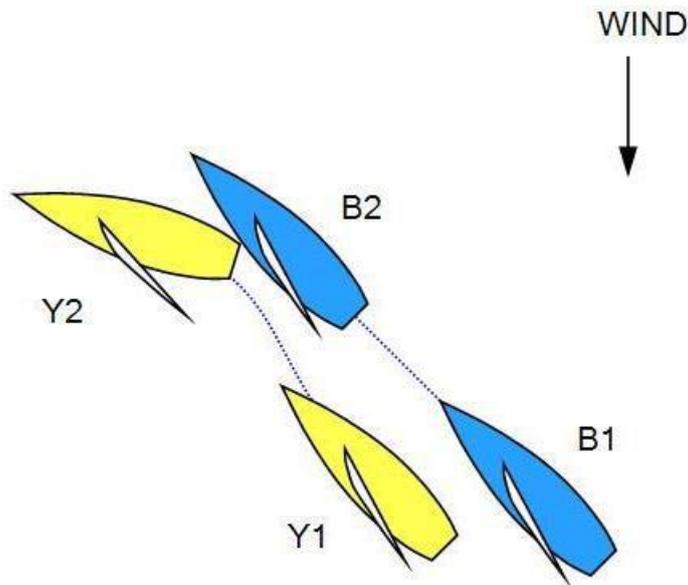
MR CALL B5

**Règle 11
Règle 16.1**

**Sur le même bord, engagés
Modifier sa route**

Question

Jaune et Bleu naviguent sur des routes parallèles. Jaune abat brutalement et Bleu est incapable de se maintenir à l'écart. Un contact se produit. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

Pénaliser Jaune. Jaune est un bateau prioritaire qui modifie sa route. Il ne donne pas à Bleu la place de se maintenir à l'écart et enfreint donc la règle 16.1.

Si Jaune abat légèrement et entre immédiatement en contact avec Bleu, alors Bleu ne se maintient pas à l'écart selon la règle 11. Pénaliser Bleu.

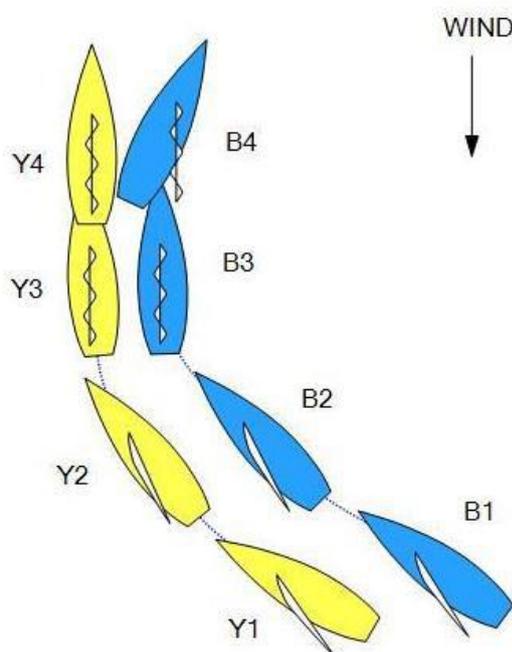
MR CALL B6

Règle 11
Règle C2.6(13.1)
Règle 16.1

Sur le même bord, engagés
Pendant le virement de bord ou l'empannage
Modifier sa route

Question 1

Jaune, bateau sous le vent, lofe jusqu'au bout au vent, et Bleu lofe en réponse, de telle sorte qu'ils se retrouvent tous deux bord à bord, bout au vent. Bleu continue à modifier sa route et dépasse la position bout au vent. Ce faisant, il entre en contact avec Jaune. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



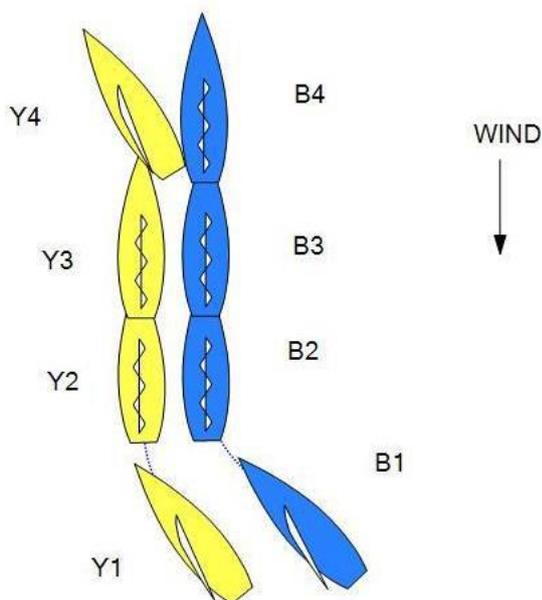
Réponse 1

Si, quand Jaune commence son lof, Bleu répond immédiatement et continue à faire ce qu'il peut pour se maintenir à l'écart pendant toute la durée de l'incident mais qu'il y a néanmoins contact, alors Jaune ne donne pas à Bleu la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1. Pénaliser Jaune.

Si Bleu peut se maintenir à l'écart, mais répond soit trop lentement, insuffisamment, soit de manière exagérée, alors Bleu enfreint la règle 11 ou la règle C2.6 (13.1). Pénaliser Bleu.

Question 2

Dans des circonstances similaires, Bleu répond et quand il arrive bout au vent, il reste dans cette position pendant un moment. Jaune abat alors et leurs poupes se touchent. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

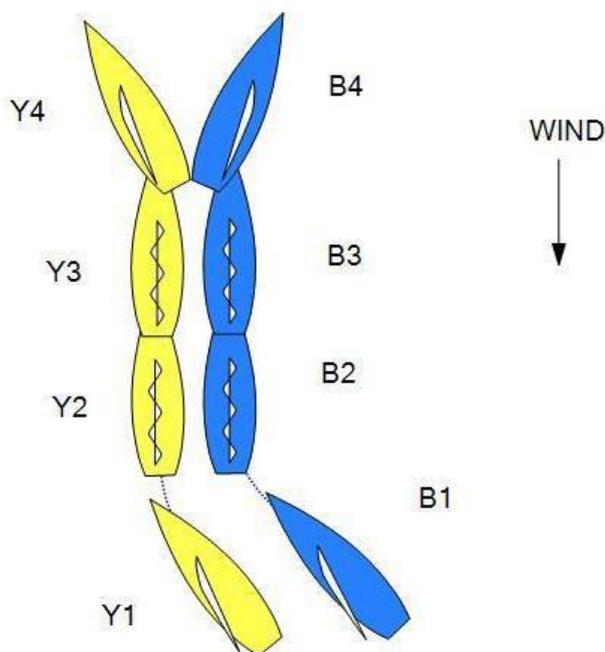
Si le contact avec Bleu est le résultat direct de la modification de route de Jaune, Bleu ne se maintenait pas à l'écart et a enfreint la règle 11. Pénaliser Bleu.

S'il y a plus de distance entre eux, et que Jaune abat brutalement sans laisser à Bleu la place de se maintenir à l'écart, alors Jaune enfreint la règle 16.1. Pénaliser Jaune.

La décision des umpires est basée sur la distance entre les bateaux, la façon dont Jaune abat et les efforts de Bleu pour se maintenir à l'écart.

Question 3

Dans des circonstances similaires, Bleu se maintient à l'écart, mais quand il arrive bout au vent, il reste dans cette position pendant un moment. Bleu dépasse alors la position bout au vent, et peu après, Jaune abat et leurs poupes se touchent. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 3

Dès que Bleu dépasse la position bout au vent, les bateaux ne sont plus engagés sur le même bord et la seconde partie de la définition Se maintenir à l'écart cesse de s'appliquer.

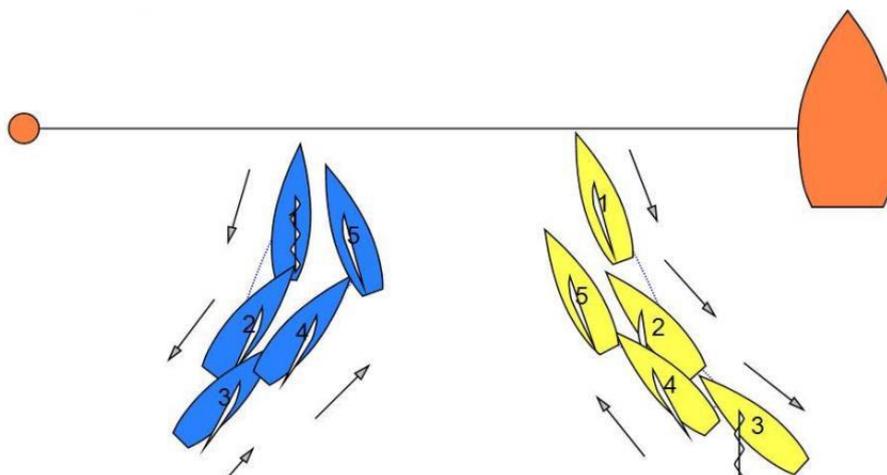
Si le contact se produit sans que Jaune abatte, Bleu enfreint la règle 13.1. Pénaliser Bleu.

Si le contact ne se produit pas sans l'abattée de Jaune, Jaune enfreint la règle 16.1. Pénaliser Jaune.

MR CALL B7

Règle 10
Règle 16.1

Sur des bords opposés
Modifier sa route



Position 1

Avant le départ, Jaune et Bleu sont sur des bords opposés, tous deux bout au vent. Après quelque temps, les deux commencent à culer.

Position 2

Tous deux atteignent une route au plus près, mais continuent à culer.

Position 3

Bleu commence à avancer sur une route passant devant Jaune. Jaune continue à culer.

Position 4

Jaune commence à avancer, et à partir de ce moment, Bleu ne peut plus passer devant Jaune. Bleu lofe immédiatement pour virer de bord.

Position 5

Bleu vire de bord, mais avant d'atteindre le plus près, Jaune lofe pour éviter le contact. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

Réponse

Envoyer le pavillon vert et blanc. Bien que Jaune ne semble pas avoir changé sa route compas entre les positions 2 et 4, il modifie sa route en inversant la direction dans laquelle il se déplace (d'arrière en avant). La règle 16.1 exige de Jaune qu'il donne de la place à Bleu, ce qu'il fait en lofant en position 5.

MR CALL B8

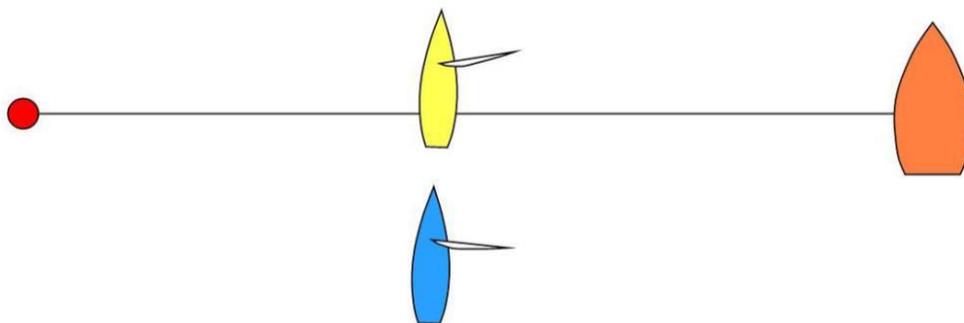
Règle 12
Définitions

Sur le même bord, non engagés
Route libre derrière et route libre devant ; engagement

Question

Pendant la phase de pré-départ, Bleu et Jaune sont tous les deux sur le même bord avec Jaune en route libre devant. Les deux bateaux commencent à culer et ne sont toujours pas engagés.

Quel est le bateau prioritaire ?



Réponse

Selon la définition, Bleu est en route libre derrière et est par conséquent tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart.

Qu'un bateau soit en route libre derrière un autre ou engagé avec lui est indépendant du sens de la route de chaque bateau.

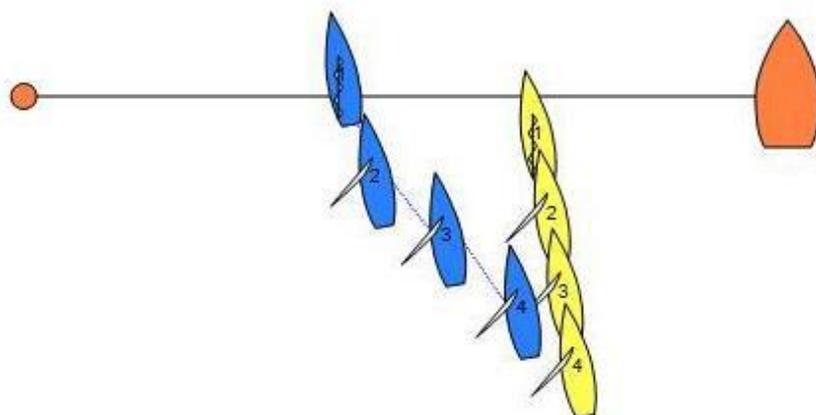
MR CALL B9

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle C2.11 (21.3)	Mettre une voile à contre (supprimée)

Question 1

Initialement, les deux bateaux sont stationnaires sur le bord tribord, mais commencent alors à culer en mettant leurs grands voiles à contre.

A partir de la position 2, Bleu pousse plus fortement sa grand-voile et en même temps godille énergiquement vers le côté au vent pour déplacer rapidement son bateau en latéral. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 1

La règle 21.3 relative à l'action de culer ou de se déplacer latéralement en route surface ne s'applique pas (voir la règle C2.11). Cependant, quand Bleu, le bateau prioritaire, commence à monter au vent entre les positions 2 et 3, il modifie sa route et doit donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart selon la règle 16.1.

Si, quand Bleu commence à se déplacer latéralement, Jaune répond immédiatement et continue à faire tout ce qu'il peut pour se maintenir à l'écart (y compris à se déplacer lui-même latéralement au vent) mais qu'il est incapable de se maintenir à l'écart, alors Bleu ne donne pas à Jaune la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1. Pénaliser Bleu.

Si Jaune peut se maintenir à l'écart, mais répond soit trop lentement soit insuffisamment, alors Jaune enfreint la règle 11. Pénaliser Jaune.

Question 2

La réponse est-elle différente si Bleu commence à se déplacer latéralement depuis sa position stationnaire 1 ?

Réponse 2

Non.

MR CALL B10

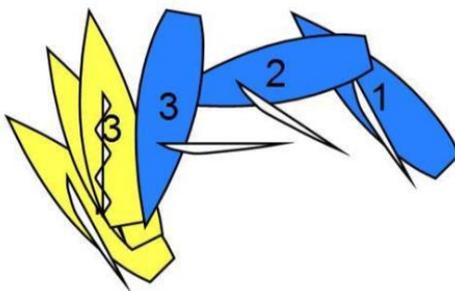
Règle C2.5 (7)
Règle 11
Règle 14
Règle 16.1

Dernier point de certitude
Sur le même bord, engagés
Eviter le contact
Modifier sa route

Question

Bleu, bateau au vent, abat brutalement pour passer derrière Jaune. Jaune lofe peu de temps après que Bleu commence à abattre. Bleu se maintient à l'écart en position 2.

En position 3, les deux bateaux passent chacun au vent de l'autre. Il y a contact entre les bateaux. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse

Pénaliser Bleu en tant que bateau non prioritaire, sauf si Jaune enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

Comme précisé dans la règle C2.5 (7), les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé. Les umpires ne peuvent pas être sûrs du bateau prioritaire en position 3. Leur dernier point de certitude était que Jaune était le bateau prioritaire.

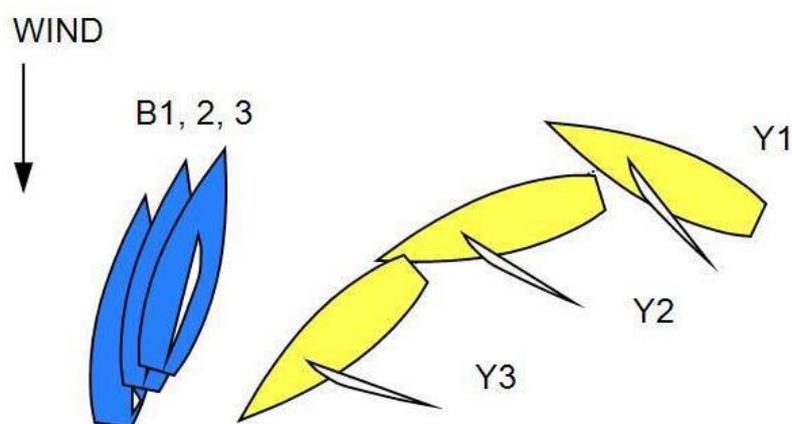
MR CALL B11

Règle 10
Règle C2.6 (13.1)
Règle 16.1
Règle 43.1(b)

Sur des bords opposés
Pendant le virement de bord ou l'empannage
Modifier sa route
Exonération (place ou place à la marque)

Question 1

Avant le départ, Jaune et Bleu sont éloignés et ne sont pas en route de collision. Bleu a l'intention de virer de bord, mais après avoir dépassé la position bout au vent, il dérive. Avant que Bleu n'atteigne une route au plus près, Jaune abat vers Bleu. Si Jaune arrête d'abattre, Bleu est incapable d'effectuer une quelconque manœuvre pour éviter une collision. Cependant Jaune continue d'abattre et passe derrière Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 1

Envoyer le pavillon vert et blanc. La modification de route de Jaune l'oblige à donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart selon la règle 16.1 et Jaune la respecte en abattant de façon continue. Bleu navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1 et, en conséquence, est exonéré par la règle 43.1(b) de son infraction à la règle 10. La même réponse s'applique si Bleu réussit à terminer son virement de bord puis dérive.

Question 2

La réponse change-t-elle si le barreur de Bleu manœuvre volontairement son bateau afin d'en perdre le contrôle et de se placer dans une situation telle qu'il ne lui est pas possible de se maintenir à l'écart si Jaune modifie sa route pour se trouver sur une route de collision ?

Réponse 2

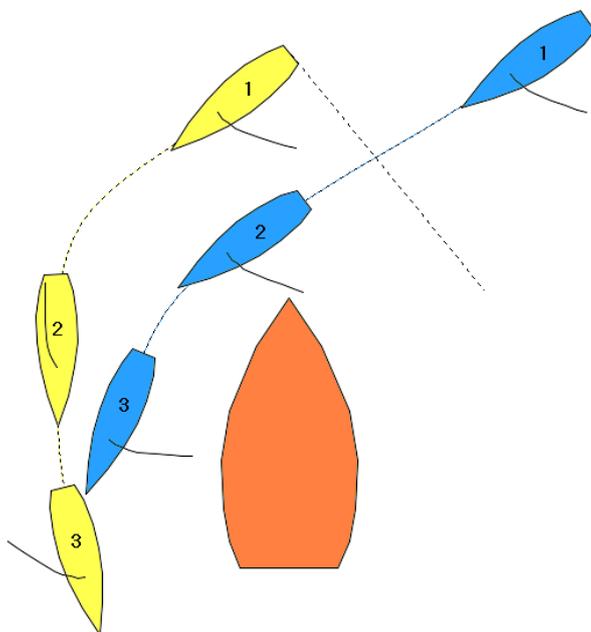
Non. Aucune règle interdit à Bleu d'être dans la position où il se trouve, qu'il le fasse de façon délibérée ou non.

MR CALL B12

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 19.2(b)	Donner la place à un obstacle

Question

Avant le départ, Jaune et Bleu au largue tribord, approchent d'un bateau au mouillage. Quand Jaune est à l'obstacle, il est en route libre devant Bleu. Jaune passe au vent du bateau, abat le long de ce bateau, puis empanne afin d'enrouler son arrière. Juste après l'empannage de Jaune, Bleu est toujours sur tribord et obtient un petit engagement à l'intérieur. Bleu modifie sa route pour essayer d'éviter le contact avec Jaune mais il y a contact. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



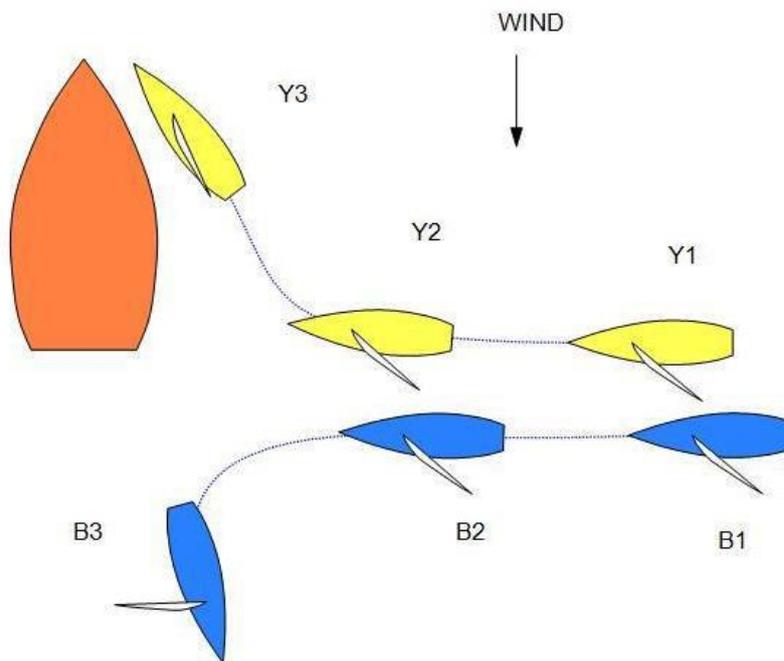
Réponse

Pénaliser Jaune.

Il est possible pour Jaune de donner la place à Bleu à partir du moment où l'engagement est établi. Bleu devient le bateau prioritaire selon la règle C2.6 (13.2) quand la bordure de la grand-voile de Jaune traverse l'axe du bateau. Jaune perd sa priorité, par conséquent la règle 15 ne s'applique pas. Jaune doit donner la place à Bleu selon la règle 19.2(b) et doit se maintenir à l'écart de Bleu selon la règle 10.

MR CALL B13**Règle 19.2(b)****Donner la place à un obstacle****Question**

Avant le départ, et avant d'approcher une marque de départ pour prendre le départ, Jaune et Bleu s'approchent d'un grand bateau au mouillage, Jaune en avant d'une demi-longueur. Il apparaît que Bleu a l'intention de passer à la poupe de ce grand bateau, et que Jaune a besoin de place pour passer du même côté à l'intérieur de Bleu. Bleu n'abat pas pour donner la place, et au dernier moment, Jaune évite le grand bateau en lofant brutalement pour passer à son vent. Avant que l'étrave de Bleu atteigne la poupe du grand bateau, il empanne et ainsi ne passe pas sa poupe. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

**Réponse**

Pénaliser Bleu. Le grand bateau est un obstacle. A moins que Bleu ne choisisse de passer à son vent suffisamment longtemps à l'avance, Jaune peut supposer qu'ils vont tous les deux abatter et passer sous l'obstacle. Bleu doit donc donner la place. En ne le faisant pas, il enfreint la règle 19.2(b).

MR CALL B14

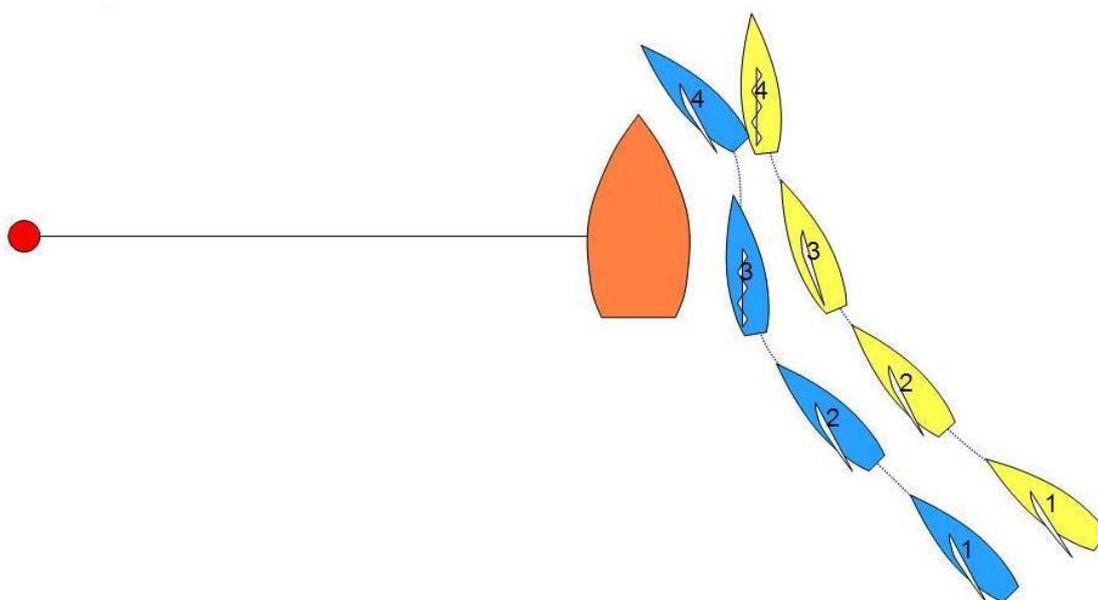
Règle 16.1
Règle 19.2(b)
Définitions

Modifier sa route
Place pour passer un obstacle
Marque et Obstacle

Question

La situation a lieu en période pré-départ, environ 2 minutes avant le signal de départ. Le bateau comité est également une marque de départ.

Entre les situations 3 et 4, Bleu effectue une modification de route brusque et importante, mettant son foc à contre pour abattre, et il ne donne pas à Jaune la place de se maintenir à l'écart. Il y a un contact entre Bleu et Jaune. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse

Pénaliser Bleu. La règle 19, ainsi que les règles applicables des sections A et B, s'appliquent quand les bateaux ne s'approchent pas de la ligne de départ pour prendre le départ. Jaune donne à Bleu la place entre lui et le bateau comité (un obstacle). Quand Bleu, bateau prioritaire, modifie sa route, il doit donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart selon la règle 16.1. Il ne donne pas à Jaune la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1.

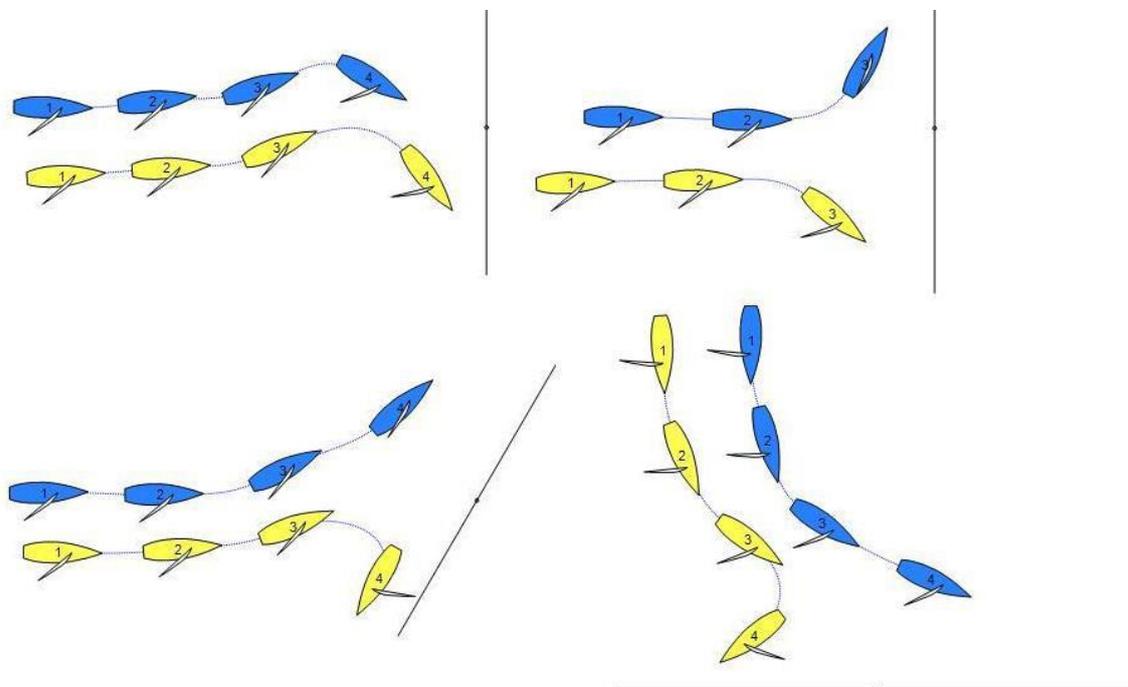
MR CALL B15

Règle 11
Règle 16.1
Règle 19.2(c)

Sur le même bord, engagés
Modifier sa route
Place pour passer un obstacle

Question 1

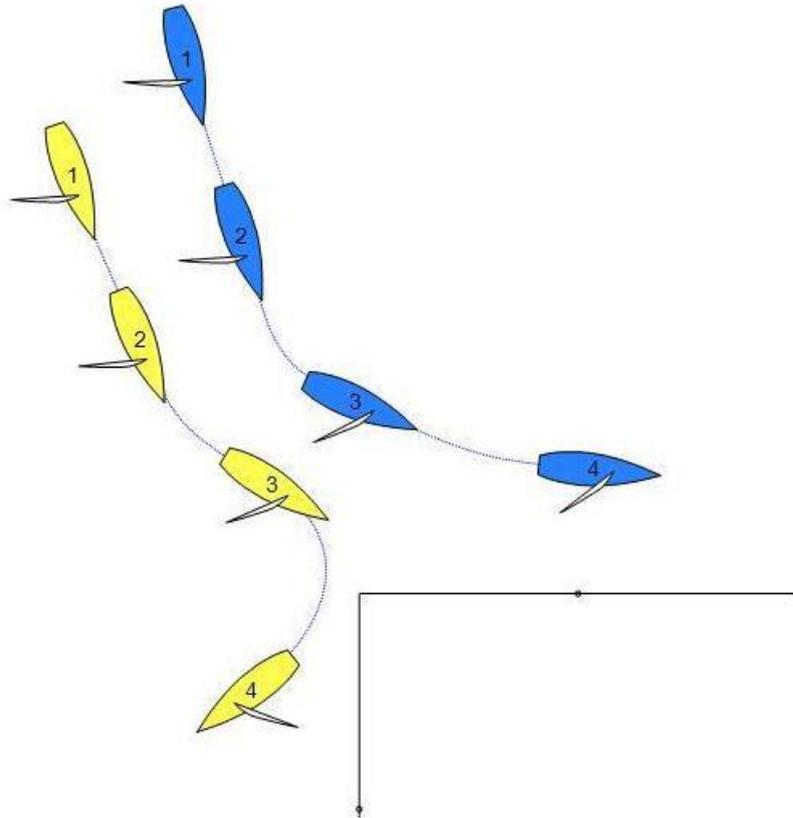
Bleu et Jaune sont engagés bâbord, Jaune bateau prioritaire sous le vent. Ils s'approchent d'un obstacle continu sur des routes qui montrent clairement que Jaune est le bateau à l'intérieur, ou à un angle approximativement perpendiculaire à la rive, ce qui rend incertain le bateau qui va se retrouver à l'intérieur quand ils atteindront l'obstacle. Jaune commence à lofer ou maintient sa route et Bleu se maintient à l'écart. Quand Jaune est à environ une longueur et demie de l'obstacle, il abat soudainement et passe l'obstacle à bâbord, en laissant Bleu en route libre derrière. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

**Réponse 1**

Envoyer le pavillon vert et blanc. La règle 11 s'applique et la règle 19 s'applique également quand il devient évident que les bateaux atteignent l'obstacle. Jaune est prioritaire et peut choisir de lofer ou d'abatter comme bon lui semble, à condition qu'il respecte la règle 16.1. Si Jaune et Bleu abattent pour passer l'obstacle sur bâbord, Jaune doit donner la place à Bleu pendant que les bateaux sont engagés. Si Bleu devient en route libre derrière, il doit respecter la règle 19.2(c). Dans les situations exposées, aucune règle n'est enfreinte.

Question 2

Pendant le pré-départ, Bleu et Jaune engagés bâbord s'approchent de l'extrémité d'un quai. Avant que les bateaux atteignent l'obstacle, Jaune, sous le vent, lofe légèrement, et Bleu se maintient à l'écart. Jaune abat soudainement, laissant l'obstacle à bâbord. Bleu laisse l'obstacle à tribord. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

Envoyer le pavillon vert et blanc.

Jaune est prioritaire et peut choisir de lofer ou d'abattre comme bon lui semble, à condition qu'il respecte la règle 16.1.

MR CALL B16

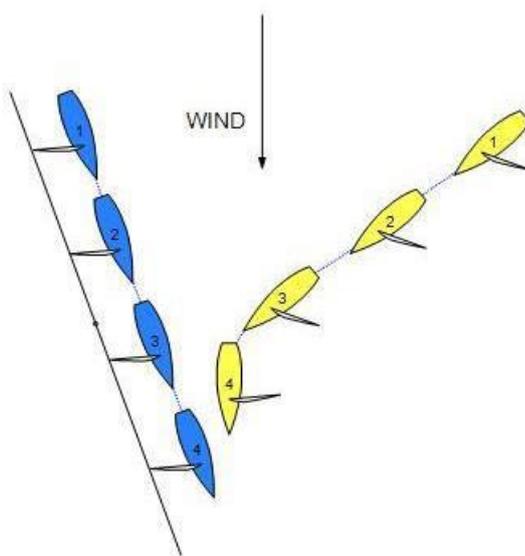
Règle 10
Règle 19.2(b)
Règle 43.1(b)
Définitions

Sur des bords opposés
Place pour passer un obstacle
Exonération
Route libre derrière et route libre devant ; Engagement

Question 1

Jaune et Bleu naviguent tous les deux à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel. Bleu, bâbord, navigue le long d'un obstacle continu. Jaune, tribord, approche de l'obstacle en route de collision avec Bleu. Jaune abat et évite Bleu.

Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



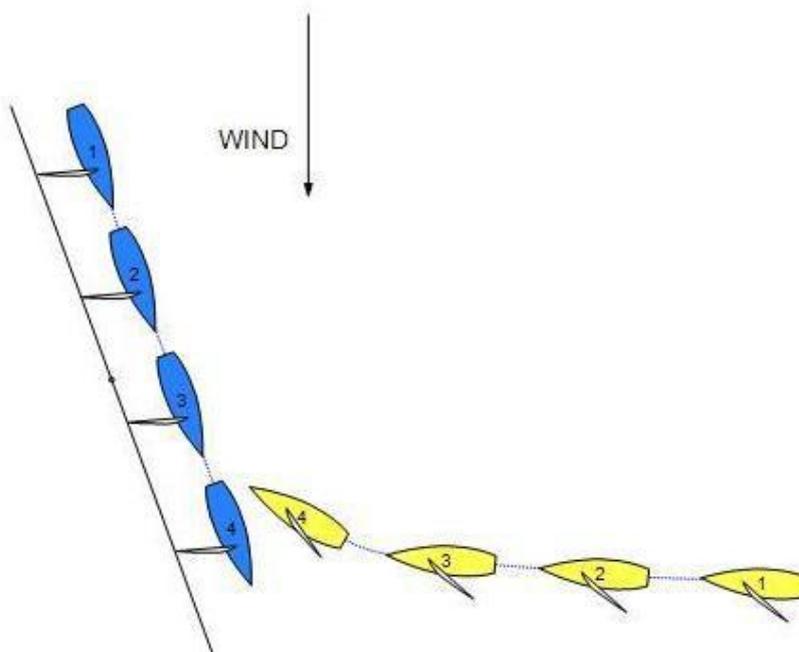
Réponse 1

Envoyer le pavillon vert et blanc. Les deux bateaux naviguent à plus de 90 degrés du vent réel et sont engagés. Jaune est le bateau extérieur et est tenu par la règle 19.2(b) de donner à Bleu la place entre lui et l'obstacle. En abattant pour donner la place entre les positions 3 et 4, Jaune répond à son obligation selon la règle 19.2(b).

En position 3, Jaune a besoin d'agir pour éviter une collision ; en conséquence, Bleu ne se maintient pas à l'écart selon la règle 10. Bleu navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 19.2(b) et il est donc exonéré selon la règle 43.1(b).

Question 2

Bleu navigue sur une route à plus de 90 degrés du vent réel, bâbord, le long d'un obstacle continu. Jaune navigue sur une route au près tribord et s'approche de l'obstacle sur une route de collision avec Bleu. Quand il est évident que Bleu ne modifiera pas sa route, Jaune lofe et évite Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

Pénaliser Bleu.

La définition Route libre derrière et route libre devant ; Engagement s'applique seulement entre des bateaux sur des bords opposés quand les deux naviguent à plus de 90 degrés du vent réel. Puisque Jaune ne navigue pas à plus de 90 degrés du vent, les bateaux ne sont pas engagés et la règle 19.2(b) ne s'applique pas. Jaune n'a pas à donner la place à Bleu. Quand Jaune doit lofer, Bleu ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 10.

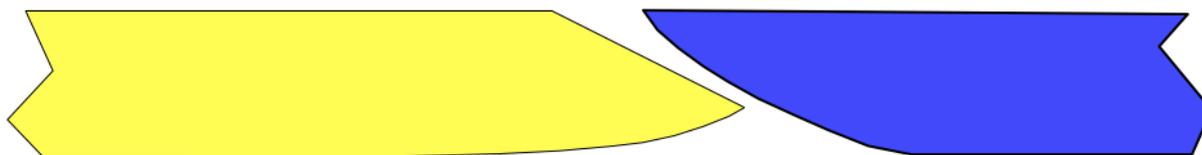
MR CALL B17

Définitions

Se maintenir à l'écart

Question

Quand Bleu, bateau tenu de se maintenir à l'écart, passe sa proue au-dessus du tableau arrière de Jaune, Bleu se maintient-il à l'écart ?



Réponse

Oui.

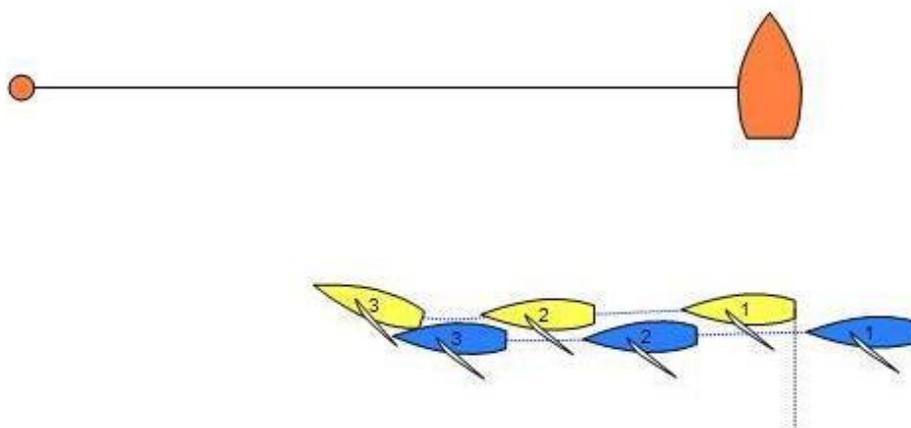
MR CALL B18

Règle 11
Règle 12
Règle 15

Sur le même bord, engagés
Sur le même bord, non engagés
Acquérir la priorité

Question

Jaune et Bleu sont tribord vent de travers avant le départ, avec Jaune en route libre devant et légèrement au vent de la route de Bleu. Jaune choque sa voile et Bleu crée un engagement sous le vent, sans qu'aucun des deux bateaux ne modifie sa route. La distance entre les bateaux est seulement de quelques centimètres. Jaune lofe pour se maintenir à l'écart et il y a un contact immédiat. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse

Pénaliser Bleu. Bleu obtient la priorité en conséquence de la diminution de vitesse de Jaune. Bien que le changement de vitesse soit la conséquence d'une action de Jaune, l'augmentation ou la diminution de la vitesse n'est pas une « action » en soi au sens de la deuxième partie de la règle 15.

Par conséquent, la règle 15 s'applique quand Bleu acquiert la priorité. Bleu créant l'engagement si près de Jaune que ce dernier n'a pas la possibilité de se maintenir à l'écart, Bleu ne donne pas à Jaune la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 15.

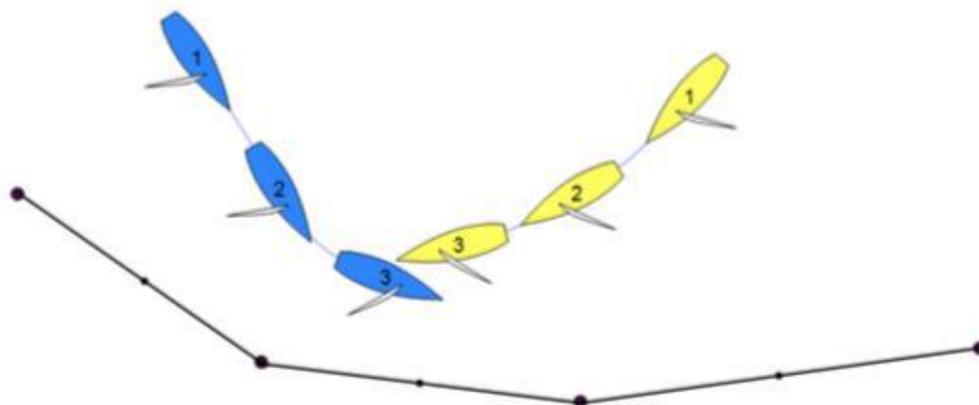
MR CALL B19

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 19.2	Donner la place à un obstacle
Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagé, Obstacle, Se maintenir à l'écart et Place

Question 1

Avant le départ, Jaune, tribord, et Bleu, bâbord, naviguent à plus de 90° du vent réel. Les deux bateaux naviguent vers un obstacle.

En position 3, Jaune lofe pour éviter Bleu et envoie un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

Pénaliser Bleu.

Jaune est le bateau prioritaire et les umpires sont certains que Jaune a choisi de passer l'obstacle de son côté tribord (voir la règle 19.2(a)).

Pour les besoins de la règle 19, déterminer le bateau intérieur et le bateau extérieur dépend du bateau prioritaire et de l'obstacle quand les bateaux sont à l'obstacle. Jaune passant l'obstacle sur son côté bâbord, tout bateau se trouvant sur le côté bâbord de Jaune est un bateau intérieur et tout bateau du côté tribord de Jaune est un bateau extérieur.

En position 2, Bleu est le bateau devant se maintenir à l'écart et devant donner à Jaune la place à l'obstacle. Jaune modifie sa route entre les positions 1 et 2 et Bleu a la place de se maintenir à l'écart. Après la position 2, Bleu ne se maintient pas à l'écart et ne donne pas à Jaune la place de passer l'obstacle.

Question 2

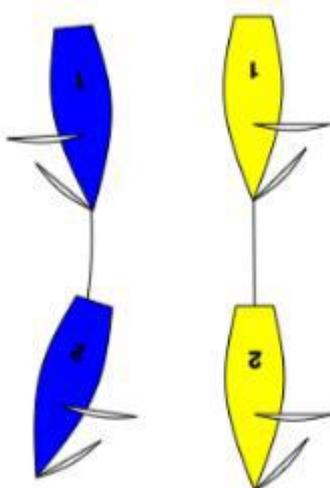
La réponse serait-elle différente si Bleu naviguait proche et parallèlement à l'obstacle ?

Réponse 2

Non.

Question 3

Avant le départ, Jaune, tribord, et Bleu, bâbord, naviguent à plus de 90° du vent réel et les deux bateaux naviguent vers un obstacle. Jaune est sur une route telle que les umpires ne sont pas certains du côté duquel Jaune va passer l'obstacle. Bleu modifie sa route sur tribord et envoie un pavillon Y.



Réponse 3

Envoyer le pavillon vert en blanc.

La règle 19.2(b) s'applique quand deux bateaux sont à un obstacle. Pour déterminer le bateau intérieur et le bateau extérieur, les umpires ont besoin d'être sûrs que le bateau prioritaire a choisi de passer l'obstacle sur son côté bâbord ou sur son côté tribord.

En position 2, le bateau prioritaire navigue perpendiculairement à l'obstacle. En conséquence, il n'est pas possible d'identifier clairement quel bateau est le bateau « intérieur ». Quand les umpires ne sont pas certains du bateau qui est le « bateau intérieur », aucune partie de la règle 19 ne crée d'obligation et la règle 11 exige de Bleu qu'il se maintienne à l'écart.

Section C

Le départ

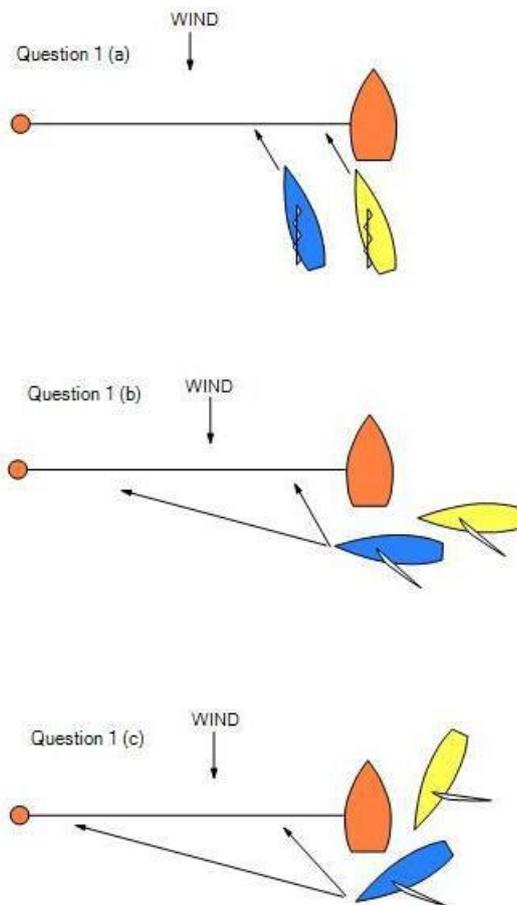
MR CALL C1

Règle C2.5 (7)
Règle 11
Section C
Règle 19.2(b)

Dernier point de certitude
Sur le même bord, engagés
Aux Marques et obstacles : préambule
Donner la place à un obstacle

Question 1

Bleu et Jaune s'approchent de l'extrémité de la ligne de départ côté bateau comité. Comment les umpires déterminent-ils s'ils s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ ?

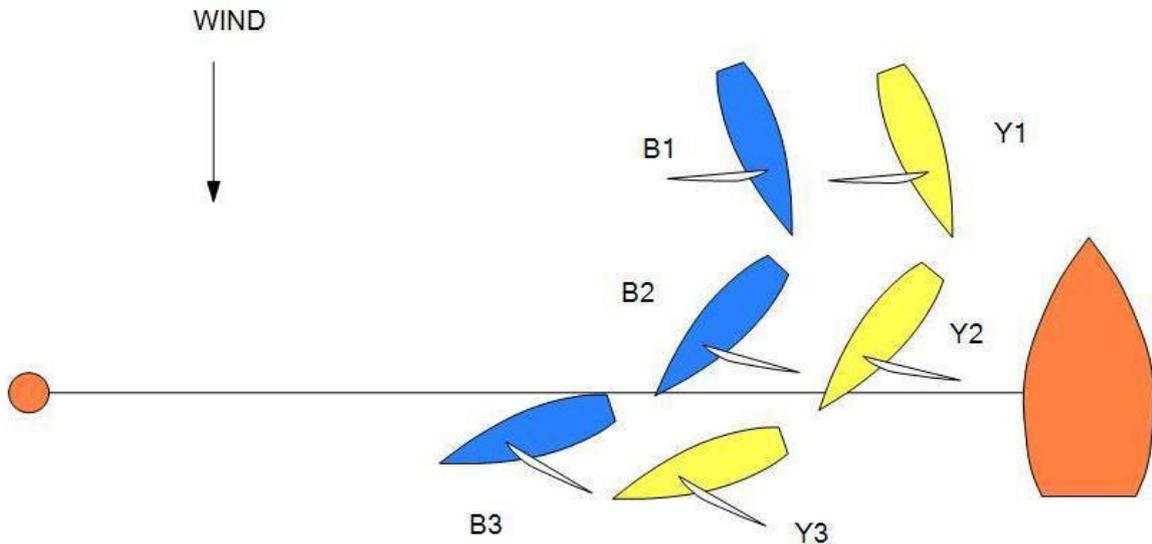


Réponse 1

Dans chacun des schémas a, b, et c, il est possible que les bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ. Les umpires utiliseront la vitesse et la route des bateaux dans les conditions du moment et le temps restant avant le signal de départ pour décider s'ils s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ. Les lignes de départ de match racing étant courtes, on peut même considérer que les bateaux s'approchent de l'extrémité la plus éloignée (schéma b). Cependant, tant que les deux umpires ne s'accordent pas sur le fait que les bateaux s'approchent pour prendre le départ, ils décideront qu'ils ne le font pas (voir la règle C2.5(7)).

Question 2

Avant de prendre le départ, Bleu et Jaune sont du côté parcouru de la ligne de départ, naviguant sur une route à plus de 90° du vent réel, sur bâbord. Bleu donne la place à Jaune pour passer le bateau comité. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

Envoyer le pavillon vert et blanc.

Un bateau ne peut s'approcher d'une marque pour prendre le départ tant qu'il ne s'en approche pas pour la passer du côté requis. En position 1, Jaune a droit à la place selon la règle 19.2(b), place qui lui est donnée. Cela s'applique également quand les deux bateaux sont rappelés.

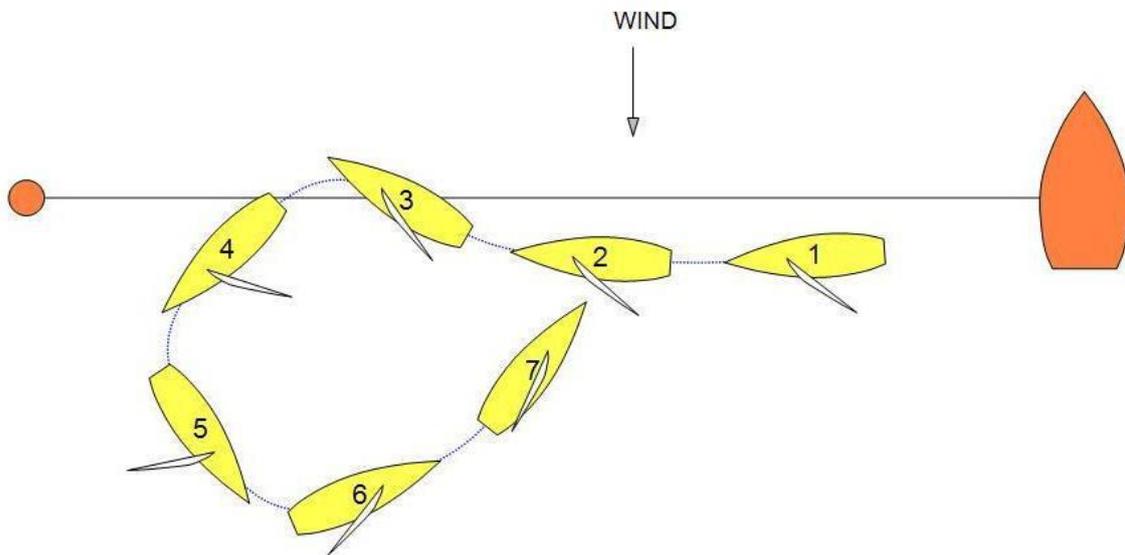
MR CALL C2

Règle C7.2(a)
Règle C7.3(c)

Toutes pénalités
Limitations aux pénalités

Question

Un bateau, qui a été pénalisé pendant la période de pré-départ, longe la ligne au large juste avant de prendre le départ. Au signal de départ, il lofe juste assez pour franchir la ligne de départ et, avant d’être au plus près, il abat, empanne et lofe jusqu’à une route au plus près sur l’autre bord. A-t-il effectué une pénalité comme requis par les règles C7.2(a) et C7.3(c) ?



Réponse

Oui. Le bateau est tenu de prendre le départ avant d’effectuer sa pénalité, mais il n’a pas à la commencer depuis une route au plus près.

Section D
Le bord du parcours
vers une marque au vent

MR CALL D1

Règle 11
Règle 16.1
Définitions

Sur le même bord
Modifier sa route
Se maintenir à l'écart et Place

Question 1

Peu de temps après le départ, Jaune et Bleu sont au près bâbord. Les bateaux sont engagés et Jaune se maintient à l'écart au vent. Au moment où les bateaux passent sous le vent de la marque L, une bouée gonflable orange qui n'est pas une marque sur ce bord du parcours, Bleu lofe et Jaune répond. Jaune cesse de lofer quand il touche la marque en son milieu, ce qui fait que Bleu réduit son lof. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?

Réponse 1

Pénaliser Bleu. Quand Bleu, bateau prioritaire, modifie sa route, il doit donner la place, conformément à la règle 16.1. Toucher une marque n'est pas naviguer en bon marin.

La marque L n'étant pas une marque sur ce bord du parcours, les règles 18 et 31 ne s'appliquent pas.

Question 2

La réponse est-elle la même si les bateaux passent sous le vent d'un objet qui n'est pas suffisamment gros pour avoir rang d'obstacle, mais limitant cependant la capacité à répondre et/ou pouvant endommager la coque ou les foils ?

Réponse 2

Oui. A condition que Jaune se maintienne à l'écart au début, Bleu doit lui donner la place de répondre en naviguant en bon marin quand il modifie sa route.

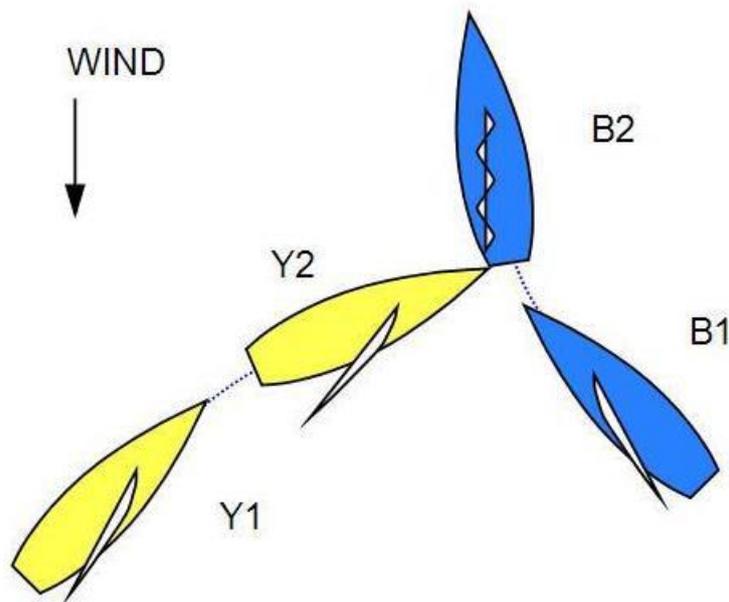
MR CALL D2

Règle 10
Règle 16.1

Sur des bords opposés
Modifier sa route

Question

Bleu et Jaune s'approchent l'un de l'autre sur un bord du parcours vers une marque au vent. Comme Jaune abat pour passer sur l'arrière de Bleu, ce dernier lofe. Jaune essaie d'abattre davantage, mais il y a contact entre le quart arrière bâbord de Bleu et l'étrave de Jaune. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

Dans la mesure où les umpires sont convaincus que Jaune se maintient à l'écart avant le lof de Bleu, Bleu enfreint la règle 16.1 en modifiant sa route sans laisser de place à Jaune. Pénaliser Bleu.

MR CALL D3

Règle 20.2(b)

Place pour virer de bord à un obstacle : répondre

Question

A l'approche d'un obstacle, Jaune et Bleu naviguent au près sur le même bord. Bleu hèle et signale à Jaune qu'il a besoin de place pour virer de bord. Jaune pense que Bleu navigue sous une route au plus près et il ignore l'appel. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?

Réponse

Pénaliser Jaune. Quand le bateau hélant navigue au près, le bateau hélé doit toujours répondre à l'appel conformément à la règle 20.2(b).

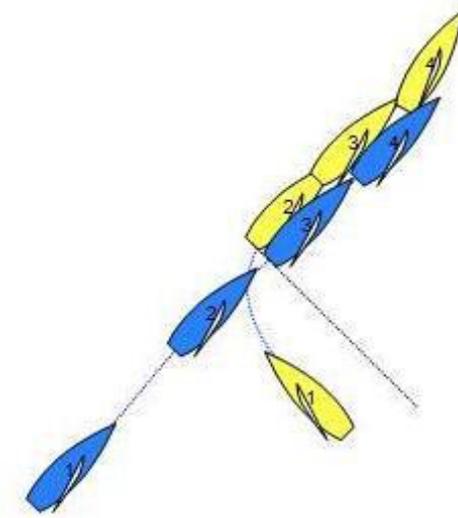
De plus, si Bleu hèle pour de la place pour virer de bord quand il est évident qu'il navigue sous une route au plus près, alors Bleu enfreint la règle 20.1(b). Pénaliser Bleu.

MR CALL D4

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 43.1(b)	Exonération

Question 1

Jaune et Bleu sont sur une remontée au vent avec Jaune tribord et Bleu bâbord. Jaune dépasse la position bout au vent et termine son virement en route libre devant et légèrement au vent de l'axe de la route de Bleu. Son virement de bord ralentit Jaune et Bleu établit un engagement sous le vent, sans qu'aucun des deux ne modifie sa route. La distance séparant les deux bateaux est seulement de quelques centimètres. Jaune lofe pour se maintenir à l'écart et un contact se produit immédiatement. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

Bleu n'a pas besoin de modifier sa route avant la fin du virement de Jaune. Après la fin du virement de Jaune, Bleu a la place pour se maintenir à l'écart en abattant si nécessaire, Jaune répond donc à son obligation selon la règle 15 de donner au début à Bleu la place de se maintenir à l'écart. Quand Bleu, peu après, acquiert la priorité en établissant un engagement sous le vent, Bleu doit donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart selon la règle 15.

Si, quand l'engagement est établi, Jaune fait tout son possible pour se maintenir à l'écart mais est incapable de le faire, alors Bleu enfreint la règle 15. Jaune enfreint la règle 11 mais est exonéré par la règle 43.1(b). Pénaliser Bleu.

Cependant, si Jaune ne fait pas tout son possible pour se maintenir à l'écart et si Bleu, après avoir au début donné de la place, est ensuite obligé d'agir pour éviter une collision ou s'il y a contact, alors Jaune enfreint la règle 11. Pénaliser Jaune.

Question 2

La réponse serait-elle différente si Jaune termine son virement en route libre devant et davantage au vent, mais naviguant moins vite que Bleu et dérapant latéralement, il réduit la distance entre Bleu et Jaune ?

Réponse 2

Non.

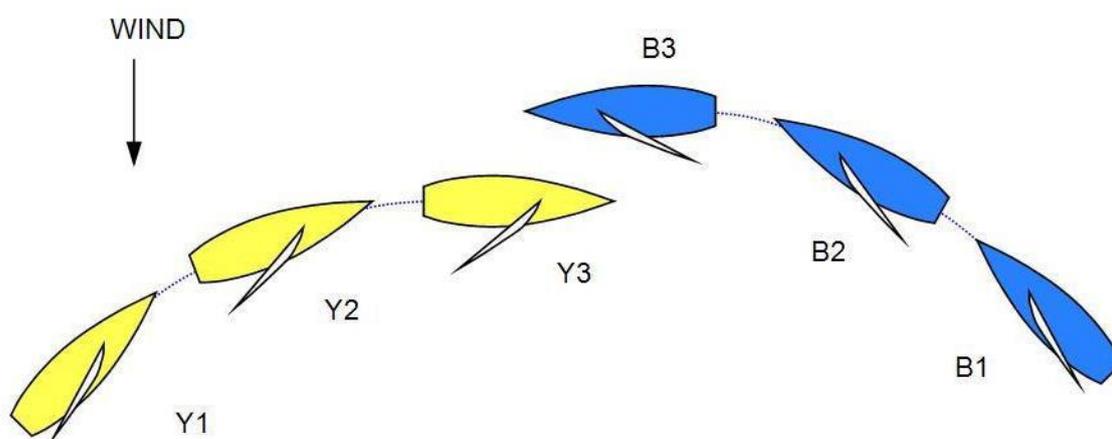
MR CALL D5

Règle 10
Règle 16.1

Sur des bords opposés
Modifier sa route

Question 1

Sur un bord du parcours vers une marque au vent, Bleu et Jaune s'approchent l'un de l'autre. A environ quatre longueurs de coque de Bleu, Jaune abat pour éviter Bleu. Bleu abat alors, de telle sorte que les bateaux restent sur une route de collision. Jaune et Bleu continuent d'abattre dans la même direction, jusqu'à ce qu'ils finissent par se croiser approximativement vent de travers. Bleu ne suit à aucun moment une route à plus de 90° du vent réel. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 1

Envoyer le pavillon vert et blanc. La règle concernée est la règle 16.1, mais Bleu ne l'enfreint pas, car tout au long de l'incident il donne à Jaune la place de se maintenir à l'écart.

Question 2

Dans des circonstances similaires, la route de Jaune lui permet de croiser devant Bleu, mais Bleu lofe vers une route de collision et Jaune vire de bord en bon marin. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

Réponse 2

Envoyer le pavillon vert et blanc. Comme dans la question 1, la règle concernée est la règle 16.1, et même si Bleu force Jaune à modifier sa route, il ne le fait pas sans lui donner la place de se maintenir à l'écart.

MR CALL D6

Règle 16.1
Définitions

Modifier sa route
Place

Question

Bleu bâbord et Jaune tribord sont au plus près sur un bord du parcours vers une marque au vent. Jaune abat vers une route vent arrière qui est à plus de 90° du vent réel et qui est en-dessous de sa route normale et, en conséquence, Bleu doit immédiatement modifier sa route pour se maintenir à l'écart. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

Réponse

Pénaliser Jaune. Jaune enfreint la règle 16.1 en ne donnant pas de place à Bleu, précisément l'espace pour manœuvrer en bon marin.

Section E
La marque au vent

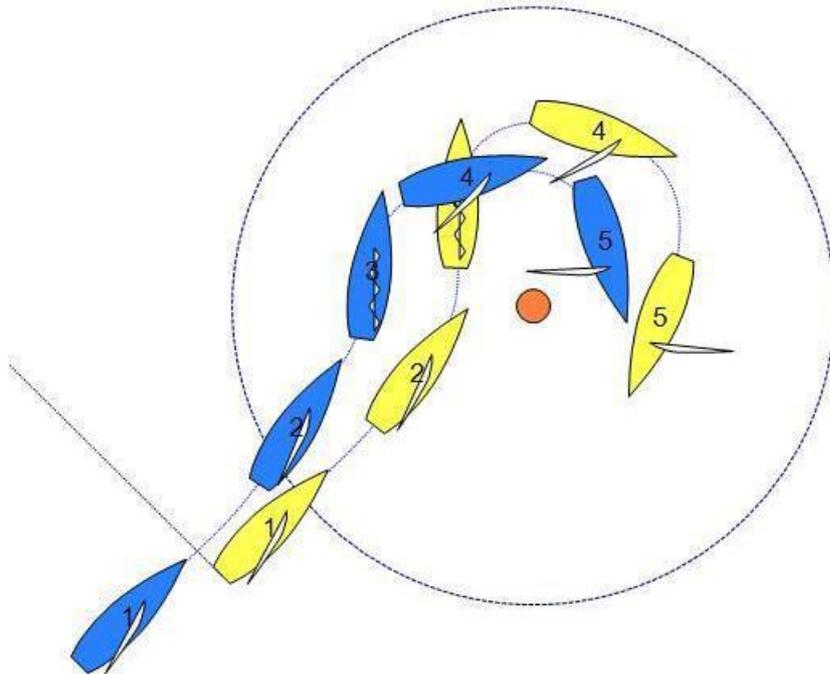
MR CALL E1

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle C2.6 (13.2)	Pendant le virement de bord ou l'empannage
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle C2.9 (18.2(a)(2))	Donner la place à la marque (pas engagés)
Règle 43.1(b)	Exonération (place ou place à la marque)
Définitions	Place à la marque (règle C2.2) et Route normale (règle C2.3)

Question

Jaune et Bleu s'approchent de la marque au vent en bâbord. Jaune entre dans la zone en route libre devant Bleu. Jaune lofe alors au-dessus de sa route normale avant de contourner la marque. Bleu abat sur une route entre Jaune et la marque. Jaune empanne sur tribord. Quand il est à côté de la marque et pendant qu'il navigue sur sa route normale, Jaune est obligé d'abattre pour éviter Bleu.

Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

Pénaliser Bleu.

Quand Jaune entre dans la zone en route libre devant, la règle C2.9 (18.2(a)(2)) s'applique et impose à Bleu de continuer à donner la place à la marque à Jaune. La place à la marque est la place pour Jaune de naviguer sur sa route normale pour contourner ou passer la marque. Quand Jaune lofe après la position 2, il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit et, en conséquence, la règle 16.1 exige de Jaune qu'il donne à Bleu la place de se maintenir à l'écart.

Jaune donne la place et Bleu se maintient à l'écart.

De la position 3 à la position 5, Jaune navigue sur sa route normale qui comprend l'empannage en position 5. Pendant tout ce temps, Bleu est tenu selon la règle 18.2(a)(2) de donner à Jaune la place pour naviguer sur sa route normale, ce qu'il ne fait pas.

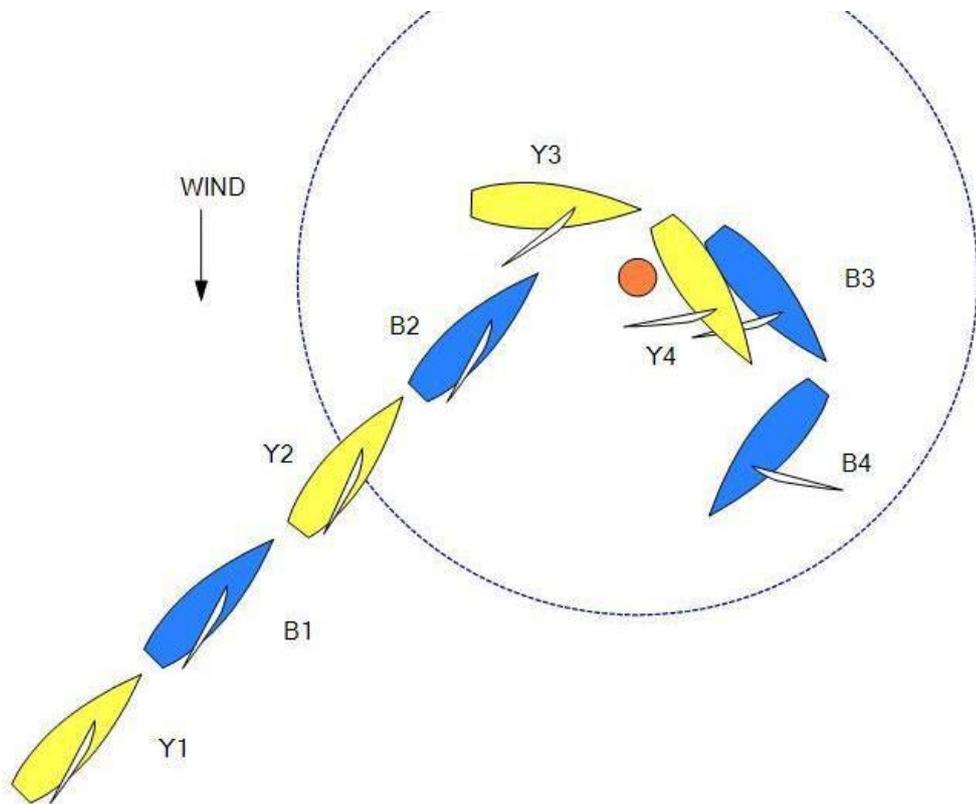
Bleu ne donne pas à Jaune la place à la marque, pas plus qu'il ne lui permet de naviguer sur sa route normale. Pénaliser Bleu et si Jaune à ce moment-là enfreint la règle C2.6 (13.2), il est exonéré par la règle 43.1(b).

MR CALL E2

Règle C2.9 (18.2(a)(2)) Donner la place à la marque (non engagés)
Règle 43.1(b) Exonération (place ou place à la marque)

Question

Bleu et Jaune s'approchent bâbord de la marque au vent, Bleu en route libre devant à la zone. La marque est à contourner à tribord. Après avoir passé la marque, Bleu empanne immédiatement sur tribord. A quelle distance de la marque Bleu peut-il naviguer avant d'empanner et continuer à avoir droit à la place à la marque ?



Réponse

Bleu a droit à la place pour suivre sa route normale pour contourner ou passer la marque du côté requis (voir la règle C2.9 (18.2(a)(2))).

En position 3, Bleu est sur le bord suivant du parcours et la marque est derrière lui. En conséquence, Jaune donne à Bleu la place à la marque comme requis et la règle 43.1(b) ne s'applique plus. Si Bleu empanne après, il sera soumis à la règle C2.6 (13.2) puis aux règles 15 et 16.1.

MR CALL E3

Règle 15

Règle C2.9 (18.2(a))

Règle 43.1(b)

Définitions

Acquérir la priorité

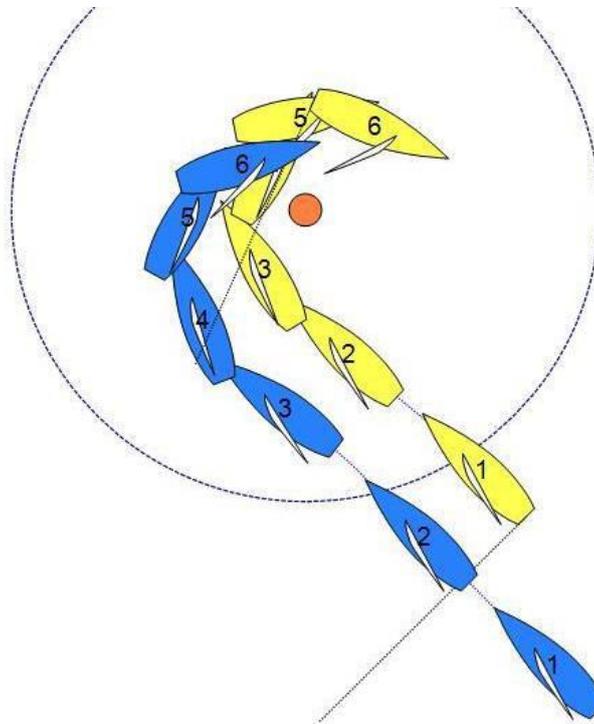
Donner la place à la marque

Exonération (place ou place à la marque)

Place à la marque (règle C2.2)

Question 1

Jaune entre dans la zone en route libre devant Bleu. Les deux bateaux virent de bord et continuent à contourner la marque. Bleu devient engagé à l'intérieur de Jaune. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

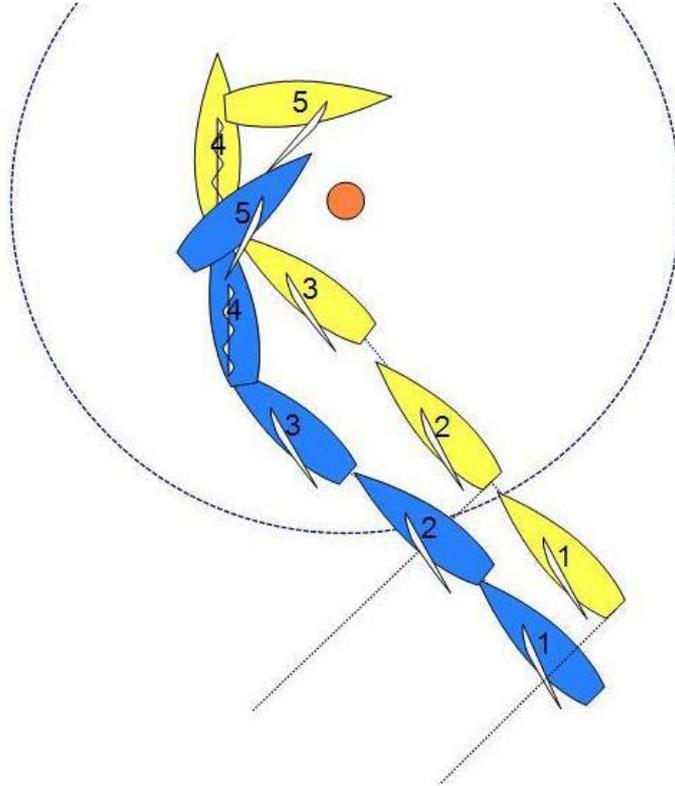
Quand Jaune entre dans la zone, la règle C2.9 (18.2(a)(2)) s'applique jusqu'à ce que Jaune contourne la marque.

En position 6, Jaune n'a pas encore complètement contourné la marque. Si Jaune ne peut pas suivre sa route normale autour de la marque sans avoir à éviter Bleu, Bleu enfreint la règle 18.2(a)(2). Pénaliser Bleu. Si Jaune enfreint une règle à ce même moment, il sera exonéré par la règle 43.1(b).

Si Jaune peut suivre sa route normale autour de la marque sans être gêné, envoyer le pavillon vert et blanc.

Question 2

Jaune et Bleu entrent dans la zone engagés. Les deux bateaux virent de bord et continuent de contourner la marque. Bleu devient engagé à l'intérieur de Jaune. La bôme de Jaune touche la coque de Bleu. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 2

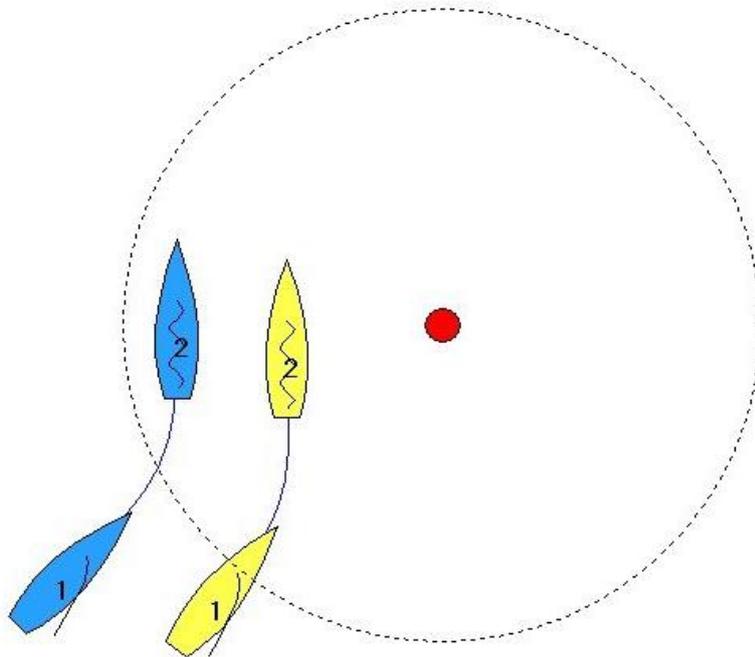
Pénaliser Bleu. Voir réponse 1, mais dans ce cas, la règle 18.2(a)(1) est la règle applicable.

MR CALL E4

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle C2.9 (18.2(a)(1))	Donner la place à la marque (engagés)
Définitions	Place à la marque (règle C2.2) et Place

Question

Bleu et Jaune bâbord, approchent de la marque au vent engagés, Jaune sous le vent et sur la layline à la zone. Avant que Jaune contourne la marque, il lofe jusque bout au vent. Bleu répond au lof et se maintient à l'écart. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

Envoyer le pavillon vert et blanc.

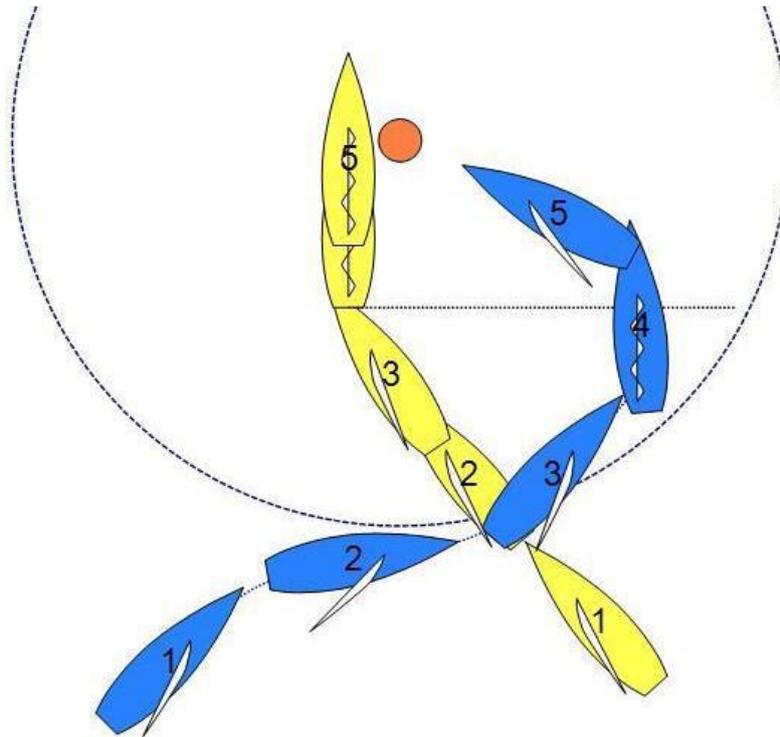
Bleu est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart et par la règle C2.9 (18.2 (a)(1)) de donner la place à la marque, ce qu'il fait. Quand Jaune lofe, il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit ; en conséquence, la règle 16.1 lui impose de donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart. Cependant, rien dans les règles n'empêche Jaune de naviguer au-dessus de sa route normale pendant que les bateaux contournent ou passent la marque.

MR CALL E5

Règle C2.9 (18.2(a)(1)) Donner la place à la marque (engagés)

Question 1

Jaune tribord et Bleu bâbord, tous deux au plus près, s'approchent de la marque au vent à laisser à tribord. Bleu abat et passe derrière Jaune. Quand Jaune atteint la zone, il est engagé et à l'intérieur de Bleu. Jaune lofe lentement et s'arrête quasiment bout au vent, avec la marque par le travers. Pendant que Jaune est en train de lofer, Bleu vire sur tribord et abat vers la marque. Jaune ne donne pas la place à la marque et Bleu lofe pour éviter une collision. Bleu envoie un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

Envoyer le pavillon vert et blanc.

Quand Jaune atteint la zone, il est bateau à l'intérieur et en conséquence il a droit à la place à la marque selon la règle C2.9 (18.2(a)(1)) jusqu'à ce qu'il contourne ou passe la marque. Bleu se maintient à l'écart de Jaune et donne la place à la marque à Jaune.

Question 2

La réponse serait-elle différente si Bleu termine son virement de bord à l'extérieur de la zone ?

Réponse 2

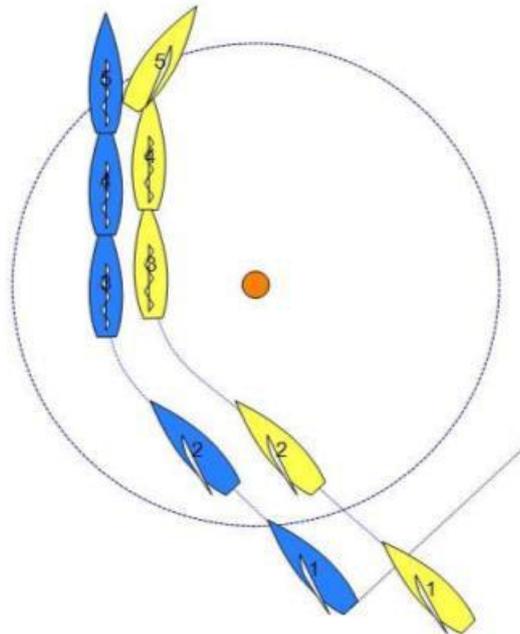
Non.

MR CALL E6

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle C2.6 (13.1)	Pendant le virement de bord ou l’empannage
Règle C2.9 (18.2(a)(1))	Donner la place à la marque (engagés)
Règle 43.1(b)	Exonération (place ou place à la marque)
Définitions	Place à la marque (C2.2)

Question

Bleu et Jaune tribord s’approchent de la marque au vent à laisser à tribord, Jaune engagé à l’intérieur de Bleu à la zone. Après avoir dépassé la layline bâbord, les deux bateaux lofent jusque bout au vent. En position 3, Bleu a donné à Jaune suffisamment de place pour virer. Les deux bateaux continuent à progresser, l’écart entre eux se réduisant jusqu’à ce que, avant de quitter la zone, Jaune dépasse la position bout au vent. Il y a un contact quand l’arrière de Jaune pivote. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse

Pénaliser Bleu. Quand Jaune entre dans la zone engagé à l’intérieur de Bleu, la règle C2.9 (18.2(a)(1)) s’applique et impose à Bleu de donner ensuite la place à la marque à Jaune, qui est la place pour que Jaune suive sa route normale pour contourner ou passer la marque. Quand Jaune continue tout droit après la position 3, il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit. Il est tenu par la règle 11 de se maintenir à l’écart de Bleu, ce qu’il fait.

En position 5, pendant qu’il est encore dans la zone, Jaune vire, ce qui est sa route normale, et Bleu ne lui donne pas la place pour ce faire. Bleu enfreint la règle 18.2(a)(1). Jaune naviguant dans la place à la marque à laquelle il a droit, il est exonéré par la règle 43.1(b) de son infraction à la règle C2.6 (13.1).

Note : La règle C2.9 (18.3(b)) ne s’applique pas aux positions 3 et 4, Jaune n’étant pas le bateau prioritaire.

MR CALL E7

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle C2.9 (18.2(a)(1))	Donner la place à la marque (engagés)
Règle C2.9 (18.3(b))	Virer de bord ou empanner
Règle 43.1(b)	Exonération (place ou place à la marque)
Définitions	Place à la marque (C2.2) et Route normale (règle C2.3)

Question 1

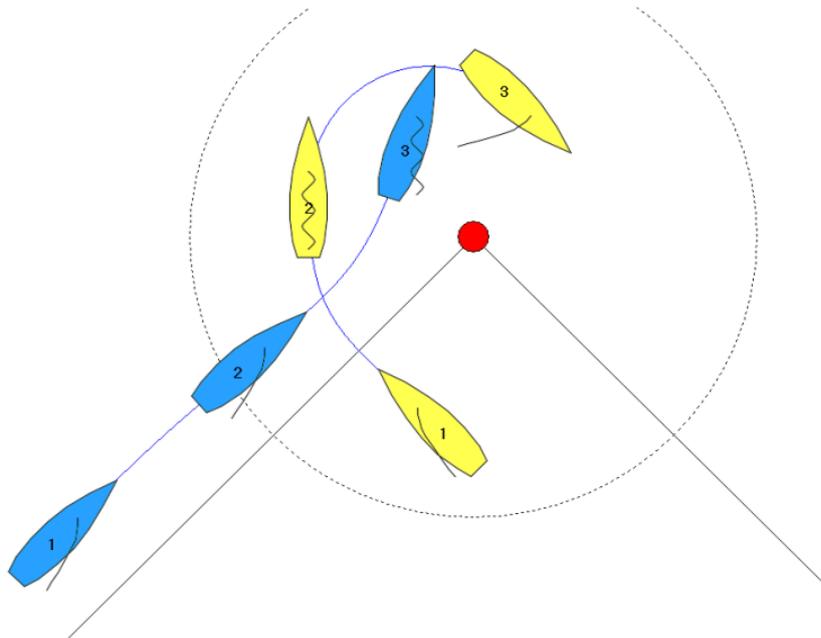
Jaune et Bleu s'approchent de la marque au vent sur des bords opposés, Jaune tribord. Jaune continue à naviguer sur tribord au-delà de sa route normale pour contourner la marque avant de dépasser la position bout au vent. Jaune abat alors sur sa route normale pour contourner la marque et Bleu doit lofer pour donner la place à la marque à Jaune. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

Réponse 1

Envoyer le pavillon vert et blanc.

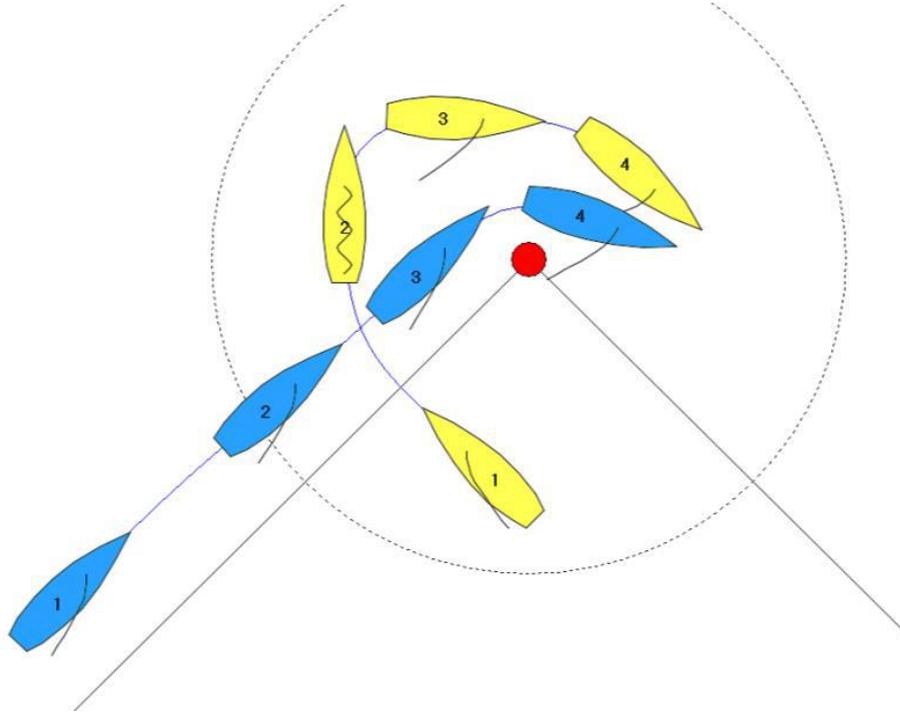
Jaune enfreint la règle C2.9 (18.3(b)) quand il passe plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale, cependant, il n'affecte pas la route de Bleu pendant que la règle 18.3(b) s'applique. En conséquence, il est exonéré par la règle 18.3(b) pour avoir enfreint cette règle. Après que Jaune dépasse la position bout au vent, la règle 18.3(b) ne s'applique plus.

En lofant derrière Jaune, Bleu donne à Jaune la place à la marque. Aucune règle enfreinte.



Question 2

La situation débute comme dans la question 1, mais après que Jaune dépasse la position bout au vent, Bleu navigue entre Jaune et la marque. Quand Jaune abat pour contourner la marque sur sa route normale, il y a un contact entre les bateaux. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

Pénaliser Bleu.

Jaune a droit à la place à la marque selon la règle C2.9 (18.2(a)(1)) et, depuis le moment où il commence à lofer pour contourner la marque, il suit sa route normale pour contourner la marque. En conséquence, il est exonéré par la règle 43.1(b) pour son infraction à la règle 11. Bleu ne donne pas à Jaune la place à la marque comme requis par la règle 18.2(a)(1).

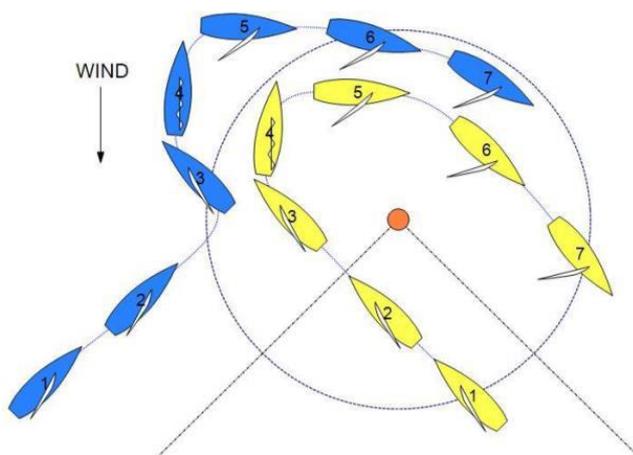
Jaune enfreint la règle 18.3(b) avant de dépasser la position bout au vent, mais il n'est pas pénalisé pour cette infraction (voir la réponse 1).

MR CALL E8

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle C2.6 (13.1)	Pendant le virement de bord ou l'empannage
Règle C2.9 (18.2(a)(1))	Donner la place à la marque (engagés)
Règle C2.9 (18.3(b))	Virer ou empanner
Règle C6.5(b)	Décisions des umpires
Règle C8.3	Pénalités à l'initiative des umpires
Définitions	Se maintenir à l'écart, Place à la marque (règle C2.2), Route normale (règle C2.3)

Question 1

Bleu bâbord et Jaune tribord s'approchent de la marque au vent sur une route de collision. Les umpires s'accordent sur le fait que Jaune navigue au-delà du point où sa route normale serait de virer pour contourner la marque. Bleu vire sur tribord et se maintient à l'écart de Jaune. Le pavillon Y est envoyé en position 4. Que doit être le call ?



Réponse 1

Pénaliser Jaune avec un pavillon rouge (ou possiblement une double).

Quand Jaune entre en premier dans la zone engagée à l'intérieur de Bleu, il a droit à la place à la marque selon la règle C2.9 (18.2(a)(1)). Cependant, en tant que bateau prioritaire engagé à l'intérieur, Jaune enfreint la règle C2.9 (18.3(b)) en naviguant plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale avant de changer de bord, et ce faisant il affecte la route de Bleu. Envoyer le pavillon Jaune.

Un bateau est en « position de contrôle » quand il est devant et en capacité de manœuvrer vers la marque suivante sans être gêné, ou s'il est en position de pouvoir gêner, affecter ou modifier les actions de l'autre bateau, sans enfreindre de règle.

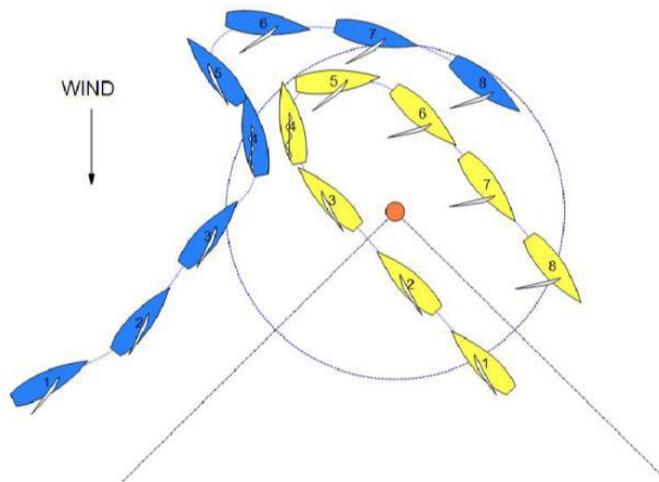
Puisque Jaune ne peut pas obliger Bleu à virer sans enfreindre la règle 18.3(b), il n'est pas en « position de contrôle » dans cette situation. En enfreignant la règle 18.3(b), et en obligeant Bleu à virer, Jaune acquiert une position de contrôle.

Si les umpires sont convaincus du fait que Jaune enfreint délibérément la règle 18.3(b) ou qu'il acquiert un avantage en enfreignant la règle après la prise en compte d'une pénalité, ils doivent donner une deuxième pénalité à Jaune selon la règle C8.3. Voir également le MR Call M2.

Si les umpires ne sont pas convaincus qu'une de ces conditions existe, ils donneront une pénalité rouge à Jaune selon la règle C6.5(b).

Question 2

Bleu bâbord et Jaune tribord s'approchent de la marque au vent sur une route de collision. Les umpires s'accordent sur le fait que Jaune navigue au-delà du point où sa route normale serait de virer pour contourner la marque. Bleu vire sur tribord pour éviter Jaune, mais avant qu'il atteigne une route au plus près, Jaune doit lofer pour éviter Bleu. Les deux bateaux envoient un pavillon Y en position 4. Que doit être le call?



Réponse 2

Pénaliser Jaune avec un pavillon rouge (ou possiblement une double) et Bleu.

Bleu enfreint la règle C2.6 (13.1) en ne se maintenant pas à l'écart pendant son virement de bord. Puisque Bleu n'est pas obligé d'enfreindre une règle, n'a pas le droit à la place ou à la place à la marque, il n'est pas exonéré de son infraction.

Jaune, bateau prioritaire engagé à l'intérieur, enfreint la règle 18.3(b) en passant plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale avant de changer de bord, et ce faisant il affecte la route de Bleu.

En étudiant la situation, aucun bateau n'est en situation de contrôle car aucun bateau ne peut gêner, affecter ou modifier la route de l'autre bateau tout en respectant les règles applicables. Voir la réponse 1. En enfreignant la règle 18.3(b), Jaune acquiert une position de contrôle sur Bleu.

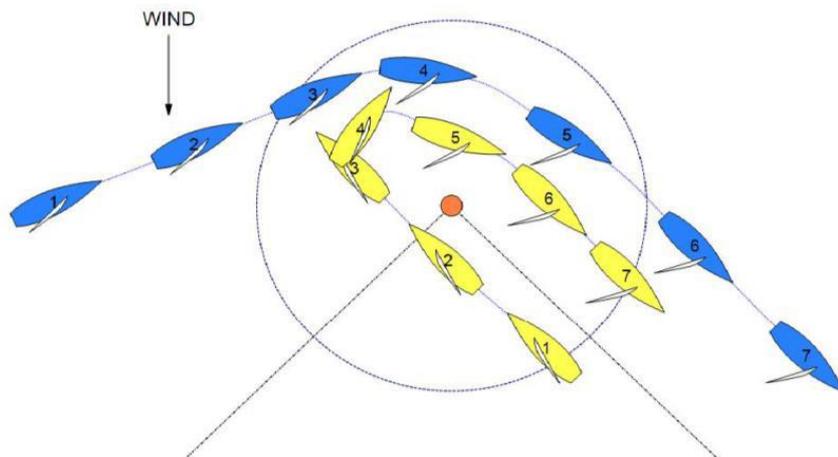
Si les umpires sont convaincus que Bleu enfreint la règle 18.3(b) délibérément ou qu'il acquiert un avantage en enfreignant la règle après la prise en compte d'une pénalité, ils donneront une deuxième pénalité à Jaune selon la règle C8.3, qui devra être une

pénalité pavillon rouge selon la règle C5.3 (rouge et deuxième pavillon jaune) de sorte que Jaune soit derrière Bleu dans la course. Voir également le MR Call M2.

Si les umpires ne sont pas convaincus que l'une de ces conditions existe, les umpires donneront à Jaune une pénalité pavillon rouge selon la règle C6.5(b) (jaune puis ensuite pavillon rouge), plaçant Jaune derrière Bleu et Bleu ayant toujours une pénalité.

Question 3

Bleu bâbord et Jaune tribord s'approchent de la marque au vent sur une route de collision. Les umpires s'accordent sur le fait que Jaune navigue au-delà du point où sa route normale serait de virer pour contourner la marque. Bleu maintient sa route. Jaune doit virer pour éviter Bleu. Les deux bateaux envoient un pavillon Y en position 4. Que doit être le call ?



Réponse 3

Pénaliser Bleu avec un pavillon rouge (ou possiblement une double) et Jaune (avec possiblement une double).

Jaune, bateau prioritaire engagé à l'intérieur, enfreint la règle 18.3(b) en passant plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale avant de changer de bord et, ce faisant, il affecte la route de Bleu (Bleu est incapable d'abattre pour contourner la marque).

Bleu enfreint la règle 10 en ne se maintenant pas à l'écart. Puisque Bleu n'a pas été obligé d'enfreindre une règle et n'a pas droit à la place ou à la place à la marque, il n'est pas exonéré de son infraction.

En étudiant la situation, aucun bateau n'est en position de contrôle car aucun bateau ne peut gêner, affecter ou modifier la route de l'autre bateau tout en respectant les règles applicables. Voir la réponse 1.

Si les umpires sont convaincus que Jaune enfreint la règle 18.3(b) délibérément, ils donneront à Jaune une deuxième pénalité selon la règle C8.3. Voir également le MR Call M2.

En enfreignant la règle 10, Bleu acquiert une position de contrôle. Si les umpires sont convaincus que Bleu enfreint la règle 10 délibérément ou qu'il acquiert un avantage en enfreignant une règle après avoir pris en compte une pénalité, ils donneront à Bleu une deuxième pénalité selon la règle C8.3. Voir également le MR Call M2.

Si les umpires donnent à la fois à Jaune et à Bleu une double pénalité, alors la deuxième pénalité de Bleu est une pénalité pavillon rouge selon la règle C5.3 (rouge et deuxième pavillon bleu) puisque Bleu acquiert une position de contrôle. Cela place Bleu derrière Jaune et Jaune a toujours une pénalité.

Si les umpires ne sont pas convaincus qu'une de ces conditions existe, ils donneront à Bleu une pénalité pavillon rouge selon la règle C6.5(b).

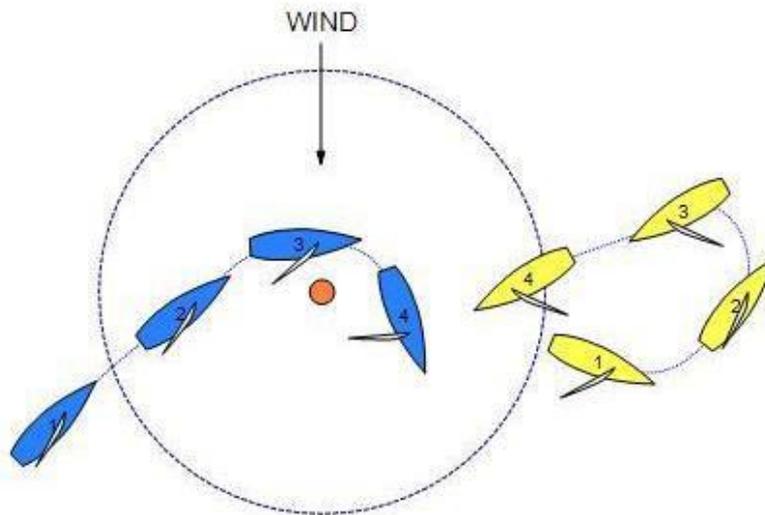
MR CALL E9

Règle C2.9 (18.1) **Quand la règle 18 s'applique**
Règle C2.9 (18.2(a)(2)) **Donner la place à la marque (non engagés)**
Définitions **Route libre derrière et route libre devant ; engagement**

Question

Jaune entre dans la zone d'une marque au vent, en route libre devant Bleu, passe la marque et sort complètement de la zone. Jaune effectue alors une pénalité juste avant la position 3 et se retrouve tribord sur une route à plus de 90° du vent réel. Bleu bâbord abat pour contourner la marque au vent.

La règle C2.9 (18) s'applique-t-elle entre Jaune et Bleu ?



Réponse

Oui. Quand Jaune entre en premier dans la zone en route libre devant Bleu, il a droit à la place à la marque selon la règle C2.9 (18.2(a)(2)). La règle 18 cesse de s'appliquer quand Jaune est sur le bord suivant du parcours et que la marque est derrière lui (voir la règle C2.9 (18.1)).

Quand Jaune quitte la zone, les bateaux ne sont pas engagés. Bleu restant dans la zone, il est considéré comme le premier bateau à atteindre la zone quand la règle 18.2(a) s'applique à nouveau. Bleu a donc droit à la place à la marque selon la règle 18.2(a)(2).

MR CALL E10

Règle C2.9 (18.2(a)(1)) Donner la place à la marque (engagés)
Règle C2.9 (18.2(b)) Donner la place à la marque (la règle s'applique à nouveau)

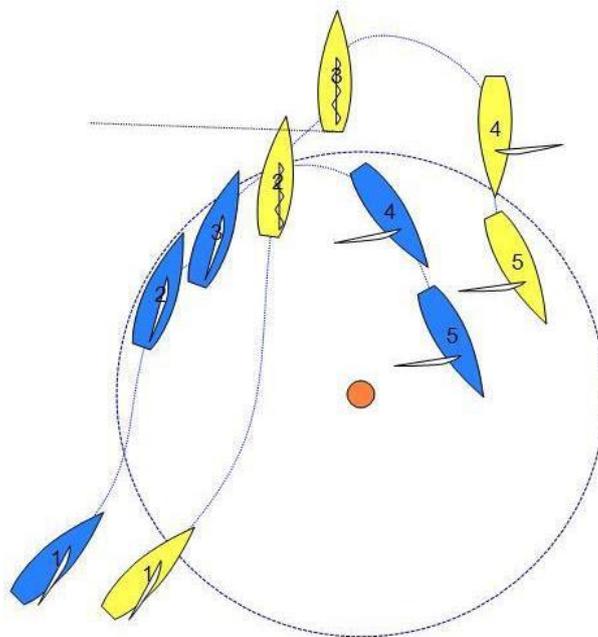
Question

Bleu et Jaune bâbord s'approchent de la marque au vent, Bleu engagé au vent à la zone. La marque est à contourner à tribord.

Au lieu de contourner la marque, les deux bateaux ralentissent et continuent à monter au vent. En position 3, Jaune quitte la zone en route libre devant Bleu. Bleu reste dans la zone.

Quand les bateaux abattent, ils s'engagent à nouveau, Jaune est cette fois engagé à l'extérieur de Bleu.

En position 5, Jaune envoie un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse

Envoyer le pavillon vert et blanc.

Quand Jaune entre en premier dans la zone, engagé à l'intérieur de Bleu, il a droit à la place à la marque selon la règle C2.9 (18.2(a)(1)). Cependant, le droit à la place à la marque de Jaune cesse en position 3 quand il quitte la zone (voir la règle 18.2(b)). A ce point, les bateaux ne sont pas engagés.

Puisque Bleu reste dans la zone, il est considéré comme le premier bateau à avoir atteint la zone quand la règle 18.2(a) s'applique à nouveau. En conséquence, Bleu a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(a)(2). Jaune donne la place à la marque à Bleu.

MR CALL E11

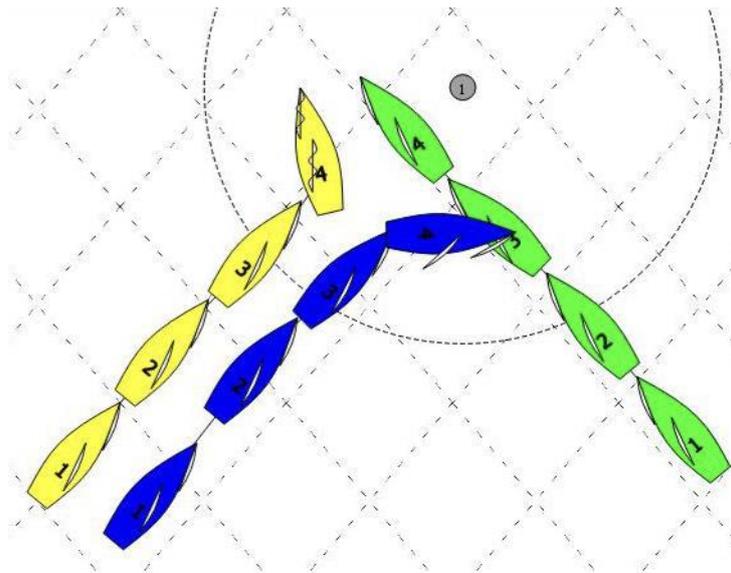
Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle C2.9 (18.2(a)(1))	Donner la place à la marque (engagés)
Règle 19.1(b)	Place pour passer un obstacle
Définitions	Route libre derrière et route libre devant ; engagement et se maintenir à l'écart

Question 1

Jaune et Bleu dans un match et Vert dans un autre match sont engagés en approche de la marque au vent. La marque est à contourner à tribord.

Quand Vert entre dans la zone, il est engagé avec Jaune et Bleu, qui sont engagés sur bâbord. Jaune et Bleu sont en route de collision avec Vert.

Bleu ne hèle pas pour de la place pour virer de bord. En position 3, Bleu abat et passe juste derrière Vert. Jaune lofe et vire pour éviter Vert et envoie un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

Vert est bateau engagé à l'intérieur et a donc droit à la place à la marque de la part de Bleu et Jaune selon la règle C2.9 (18.2(a)(1)). Bleu est bateau à l'intérieur engagé avec Jaune et a donc droit à la place à la marque de la part de Jaune selon la règle 18.2(a)(1).

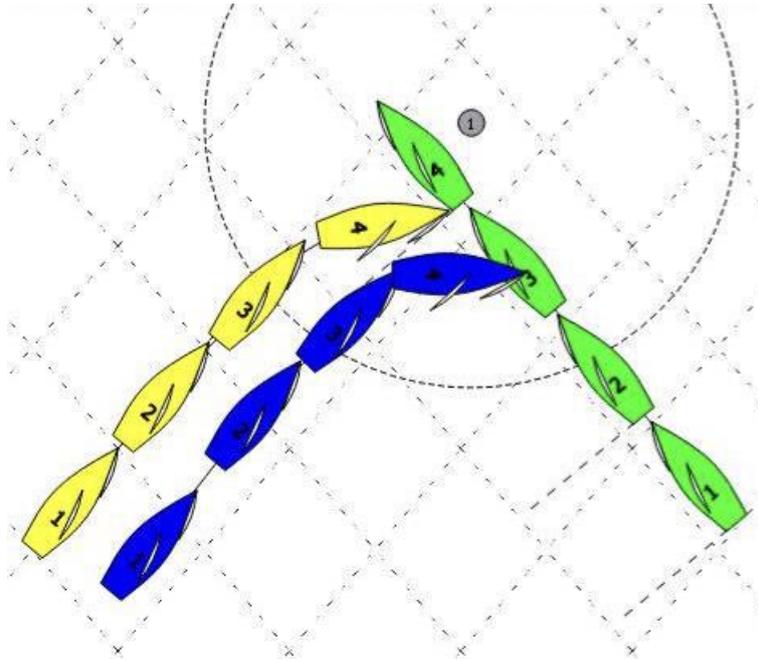
Si Jaune a donné à Bleu la place de virer mais que Bleu n'a pas viré, envoyer le pavillon vert et blanc. Jaune a donné la place à la marque à la fois à Bleu et Vert et Bleu a reçu la place à la marque de la part de Vert. Noter que la règle 19 ne s'applique pas, voir la règle 19.1(b).

Si Jaune n'a pas donné la place de virer à Bleu dans le cadre de la route normale de Bleu et/ou de l'obligation de Bleu de donner la place à la marque à Vert, pénaliser Jaune. Bleu n'a pas besoin de heler ni de faire des signaux de bras pour de la place

pour virer de bord puisque la place devant être donnée par Jaune est la place à la marque requise par la règle 18.2(a)(1), et pas la place requise par la règle 20.

Question 2

La situation est identique à la question 1, mais au lieu de lofer et virer, Jaune abat avec Bleu pour passer derrière Vert et il y a contact entre Jaune et Vert. Bleu envoie un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 2

Pénaliser Jaune.

La règle 19 ne s'applique pas, donc Bleu n'est pas tenu de donner à Jaune la place de passer entre Vert et lui. Jaune ne se maintient pas à l'écart (et ne donne la place à la marque) à la fois à Vert et Bleu selon les règles 10, 11 et 18.2(a)(1).

Section G
Le bord du parcours
vers une marque sous le vent

MR CALL G1

Règle 15

Acquérir la priorité

Question

Sur une route à plus de 90° du vent réel, Jaune établit un engagement au vent de Bleu avec son spinnaker. Jaune abat, sans rompre l'engagement, et s'engage sous le vent de Bleu.

La règle 15 s'applique-t-elle ?

Réponse

Oui. Au moment où Jaune devient prioritaire en tant que bateau sous le vent, la règle 15 commence à s'appliquer.

MR CALL G2

Règle 16.1 Définitions

Modifier sa route Place

Question 1

Bleu navigue sous le vent de Jaune. Les deux bateaux ont leurs spinnakers établis. Bleu lofe Jaune. Quelles sont les obligations de Bleu et de Jaune ?

Réponse 1

Jaune est tenu de se maintenir à l'écart et Bleu est tenu de donner à Jaune la place pour répondre à son lof. Tant que Jaune est capable de maintenir la majeure partie de son spinnaker pleine et portante, il n'a pas droit à de la place supplémentaire pour affaler son spinnaker.

Si Bleu continue son lof de telle sorte que Jaune, afin de se maintenir à l'écart, doit lofer au-delà de la position où il peut maintenir son spinnaker plein et portant, alors Bleu doit donner à Jaune la place d'affaler son spinnaker.

Que Jaune affale ou non son spinnaker à ce moment, il est toujours tenu de se maintenir à l'écart. S'il n'affale pas son spinnaker à ce moment, alors Bleu n'est pas tenu de lui donner de la place supplémentaire pour affaler le spinnaker plus tard pendant ce lof.

Question 2

Si Jaune n'affale pas son spinnaker et dépasse la position bout au vent pour se maintenir à l'écart, Bleu donne-t-il à Jaune la place de se maintenir à l'écart en bon marin ?

Réponse 2

Oui. Bleu peut continuer à lofer tant qu'il a au préalable donné à Jaune la place pour affaler son spinnaker.

Question 3

Une des réponses changerait-elle si Bleu n'avait pas son spinnaker établi, ou si Bleu avait un type de spinnaker différent établi ?

Réponse 3

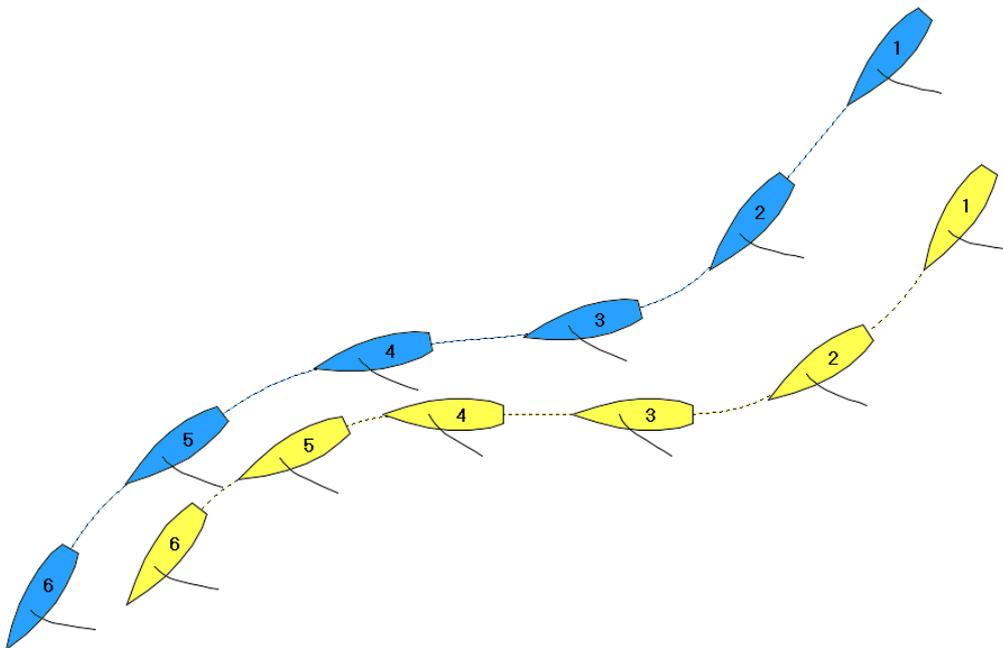
Non.

MR CALL G3

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle C6.5(b)	Décisions des umpires
Règle C7.2	Toutes pénalités
Règle C8.3	Pénalités à l'initiative des umpires

Question 1

Jaune et Bleu naviguent sur une route à plus de 90° du vent réel, Bleu engagé au vent de Jaune. Jaune lofe lentement et Bleu répond, mais la réponse de Bleu n'est pas suffisante pour qu'il se maintienne à l'écart. Un contact se produit entre le spinnaker de Bleu et le gréement de Jaune. Bleu dévente Jaune et le dépasse. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 1

Si Bleu peut se maintenir à l'écart mais répond soit trop lentement, soit insuffisamment, alors Bleu enfreint la règle 11. Pénaliser Bleu.

De plus, si les umpires sont convaincus que Bleu enfreint délibérément une règle ou gagne un avantage en enfreignant la règle après avoir tenu compte d'une pénalité donnée, ils donneront à Bleu une deuxième pénalité selon la règle C8.3. Si les umpires ne sont pas convaincus de l'existence d'une de ces conditions, mais qu'ils sont convaincus du fait que Bleu acquiert une position de contrôle en raison de l'infraction, les umpires donneront une pénalité pavillon rouge selon la règle C6.5(b). Voir également le MR CALL M2.

Question 2

La réponse est-elle différente si Jaune a une pénalité en suspens ?

Réponse 2

Non. Cependant, si Bleu reçoit une pénalité pavillon rouge selon la règle C8.3, cela n'annule pas la pénalité en suspens de Jaune (voir la règle C7.2(e)). Bleu doit effectuer sa pénalité aussitôt que raisonnablement possible selon la règle C7.3(d) et Jaune a toujours une pénalité en suspens.

Question 3

La réponse est-elle différente si les bateaux se rapprochent de la ligne d'arrivée et que Jaune a une pénalité en suspens ?

Réponse 3

Non. Cependant, dans cette situation, il est plus vraisemblable que les conditions d'une double pénalité soient acquises.

Si une double pénalité est signalée à Bleu, la première pénalité annule la pénalité de Jaune (voir la règle C7.2(e)). Bleu ne sera pas enregistré comme ayant fini tant qu'il n'aura pas effectué sa deuxième pénalité puis fini (voir la règle C7.2(d)).

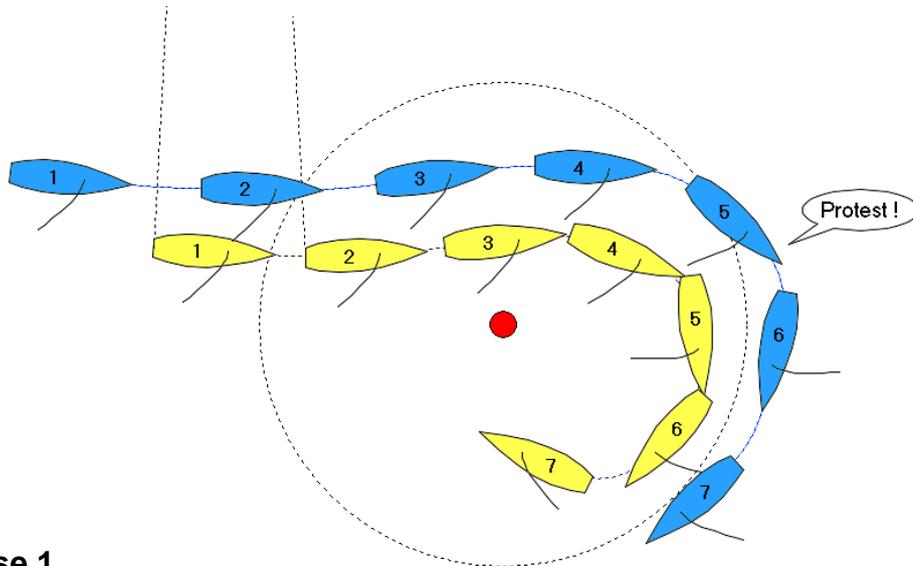
Section J
La marque sous le vent

MR CALL J1

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle C2.9 (18.2(a)(2))	Donner la place à la marque (non engagés)
Règle C2.9 (18.3(b))	Virer de bord ou empanner
Définitions	Route normale (règle C2.3)

Question 1

Jaune s'approche de la marque sous le vent sous la layline et est en route libre devant Bleu à la zone. Très peu de temps après, Bleu devient engagé à l'extérieur et au vent de Jaune. En position 5, Bleu envoie un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

Jaune est en route libre devant quand il entre dans la zone. La règle C2.9 (18.2(a)(2)) s'applique et Bleu doit lui donner la place à la marque. Quand Bleu devient engagé à l'extérieur, il est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart de Jaune. Bleu donne la place et se maintient à l'écart.

A partir du moment où les bateaux s'engagent jusqu'à ce que Jaune empanne, la règle C2.9 (18.3(b)) s'applique également et exige de Jaune, jusqu'à ce qu'il change de bord, qu'il ne passe pas plus loin de la marque que sa route normale. Les umpires doivent prendre en compte les facteurs tels que le type du bateau, le courant, la force du vent et les vagues pour décider si Jaune respecte cette règle. Si les umpires décident que Jaune ne passe pas plus loin de la marque qu'il ne le ferait en l'absence de Bleu pendant que la règle 18.3(b) s'applique, envoyer le pavillon vert et blanc. Si Jaune passe plus loin de la marque que sa route normale, Jaune enfreint la règle 18.3(b). Si Jaune affecte la route de Bleu pendant qu'il enfreint la règle 18.3(b), pénaliser Jaune. Dans le cas contraire, envoyer le pavillon vert et blanc.

Question 2

La décision est-elle différente si Jaune rencontre un problème lors de l'affalée de son spinnaker ?

Réponse 2

Non. Ni la place qui doit être laissée par Bleu, ni la route qui doit être suivie par Jaune ne sont modifiées par une navigation qui n'est pas faite en bon marin.

MR CALL J2

Règle C2.9 (18.3(b)) Définitions

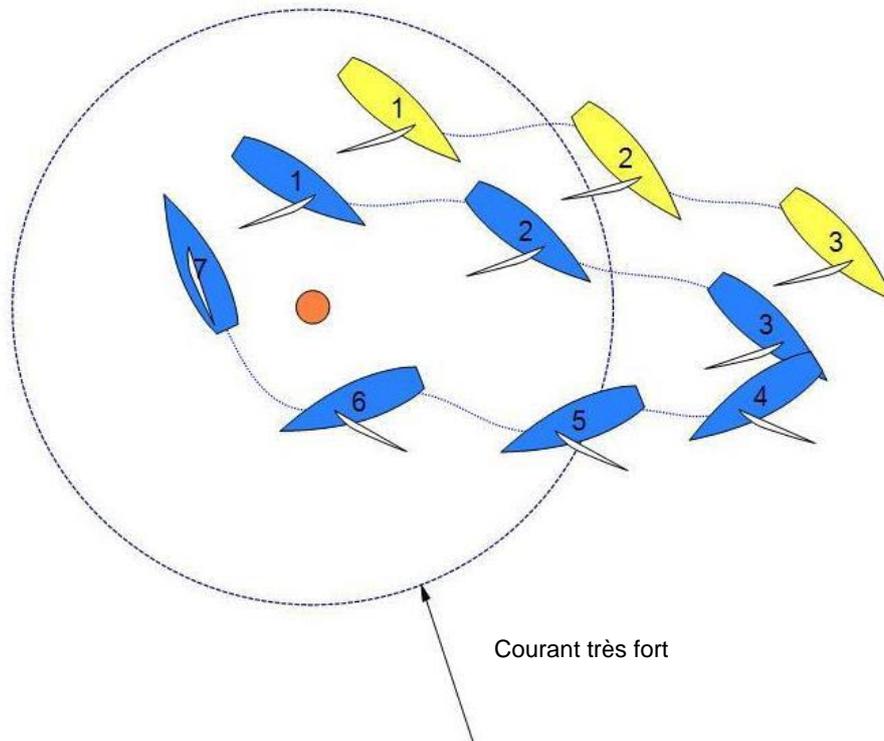
Virer de bord ou empanner Route Normale (règle C2.3)

Question

Jaune et Bleu entrent engagés dans la zone de la marque sous le vent avec Bleu bateau prioritaire à l'intérieur. La route normale à la marque de Bleu comprenant un empannage, la règle C2.9 (18.3(b)) s'applique à Bleu.

En raison d'un fort courant et de la faiblesse du vent, la route normale de Bleu est de sortir de la zone avant d'empanner et de revenir vers la marque. Quand Bleu atteint le point où sa route normale est d'empanner, les deux bateaux sont en dehors de la zone.

Bleu est-il toujours tenu par la règle 18.3(b) d'empanner à ce moment (position 3) ?



Réponse

Non. Quand les deux bateaux quittent la zone, la règle 18, incluant la règle 18.3(b), ne s'applique plus (voir la règle C2.9 (18.1)) et par conséquent Bleu n'est plus tenu par la règle 18.3(b) d'empanner.

Section K L'arrivée

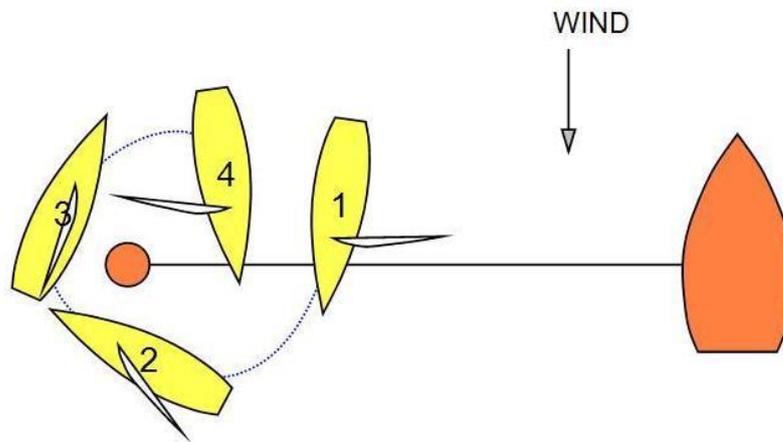
MR CALL K1

Règle 28.1
Règle C7.2
Définitions

Effectuer la course
Toutes pénalités
Finir (règle C2.1) et effectuer le parcours

Question 1

Quand un bateau diffère sa pénalité jusqu'à l'arrivée, est-il autorisé à l'effectuer autour de la marque d'arrivée ?



Réponse 1

Oui. Même s'il coupe la ligne d'arrivée, il ne finit pas selon la définition de Finir (C2.1) car il n'a pas encore effectué sa pénalité. Sa pénalité est de virer de bord et, aussitôt que raisonnablement possible, d'abattre sur une route qui est à plus de 90° du vent réel conformément à la règle C7.2(a)(2). Voir également la règle C7.2(d).

Question 2

A-t-il respecté la règle 28.1, Effectuer la course ?

Réponse 2

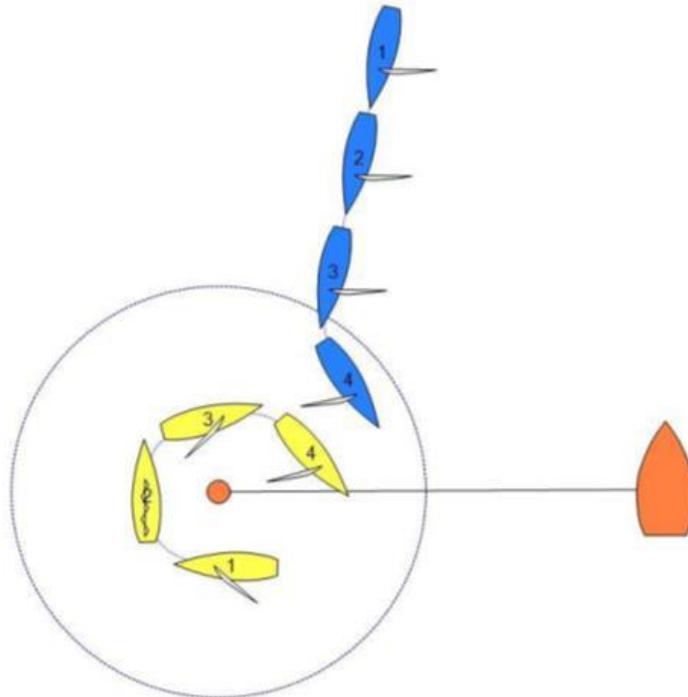
Oui. La règle 28.1 exige d'un bateau qu'il « effectue la course ». La définition « Effectuer le parcours » exige qu'un « fil représentant son sillage ... passerait chaque marque ... du côté requis », ce qui est le cas. La règle ou la définition n'interdit pas à un bateau de contourner une marque d'arrivée, ou toute autre marque, même s'il en résulte que son sillage passe deux fois du côté requis.

MR CALL K2

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle C2.9 (18.2(a)(2))	Donner la place à la marque (non engagés)
Règle 21.2	Erreurs de départ ; Effectuer des pénalités ; mettre une voile à contre
Règle 43.1	Exonération

Question

Jaune entre dans la zone de la marque d'arrivée en route libre devant Bleu et effectue une pénalité autour de la marque d'arrivée. Au moment où Jaune vire de bord et abat sur bâbord, Bleu, approchant de la marque sur tribord, abat et empanne sur bâbord. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?

**Réponse**

Puisque Jaune entre dans la zone en route libre devant Bleu, il a droit à la place à la marque selon la règle C2.9 (18.2(a)(2)). Quand Jaune dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(a)(2) continue de s'appliquer, mais Jaune commençant également à effectuer une pénalité, il doit se maintenir à l'écart de Bleu selon la règle 21.2 jusqu'à ce qu'il termine sa pénalité en abattant sur une route à plus de 90° du vent réel. Bien que Jaune navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, il n'est pas exonéré de son infraction à la règle 21.2 par la règle 43.1(b) (car la règle 43.1(b) n'inclut pas les règles dans la section D), ou la règle 43.1(a) (car Jaune n'était pas obligé d'enfreindre la règle 21.2).

Si Bleu est tenu d'avoir une action d'évitement avant que Jaune termine sa pénalité, Jaune ne se maintient pas à l'écart selon la règle 21.2, même si Bleu modifie également sa route pour donner la place à la marque. Signaler que Jaune a terminé sa pénalité et pénaliser Jaune à nouveau pour infraction à la règle 21.2. Voir le MR Call N7.

Si la modification de route de Bleu n'est pas nécessaire jusqu'à ce que Jaune termine sa pénalité, envoyer le pavillon vert et blanc.

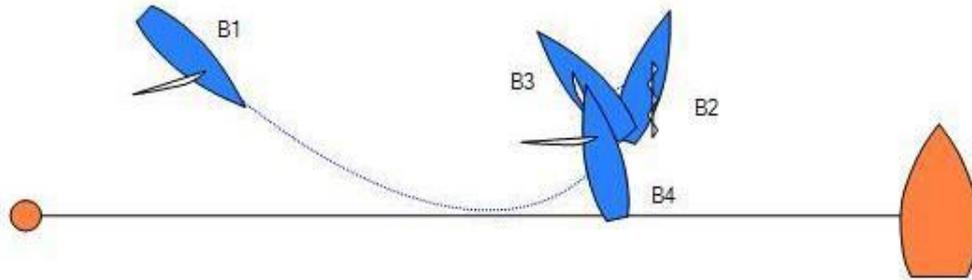
MR CALL K3

Règle C5.6
Règle C7.2(a)(2)
Règle C7.4(b)
Définitions

Signaux par les umpires
Toutes pénalités
Effectuer et terminer les pénalités
Finir (règle C2.1)

Question

Bleu a une pénalité en suspens alors qu'il approche de la ligne d'arrivée. Il affale son spinnaker, lofe, dépasse le bout au vent, abat sur une route au plus près sur l'autre bord, met sa grand-voile à contre et franchit la ligne d'arrivée en culant, dans une position au-delà du plus près. A-t-il fini ?



Réponse

Non. Bleu ne peut pas finir tant qu'il n'a pas effectué sa pénalité (voir la définition de Finir (règle C2.1)). Il n'abat pas sur une route à plus de 90° du vent réel comme requis par la règle C7.2(a)(2). Les umpires signaleront, comme requis par les règles C7.4(b) et C5.6, que le bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et que la pénalité est maintenue.

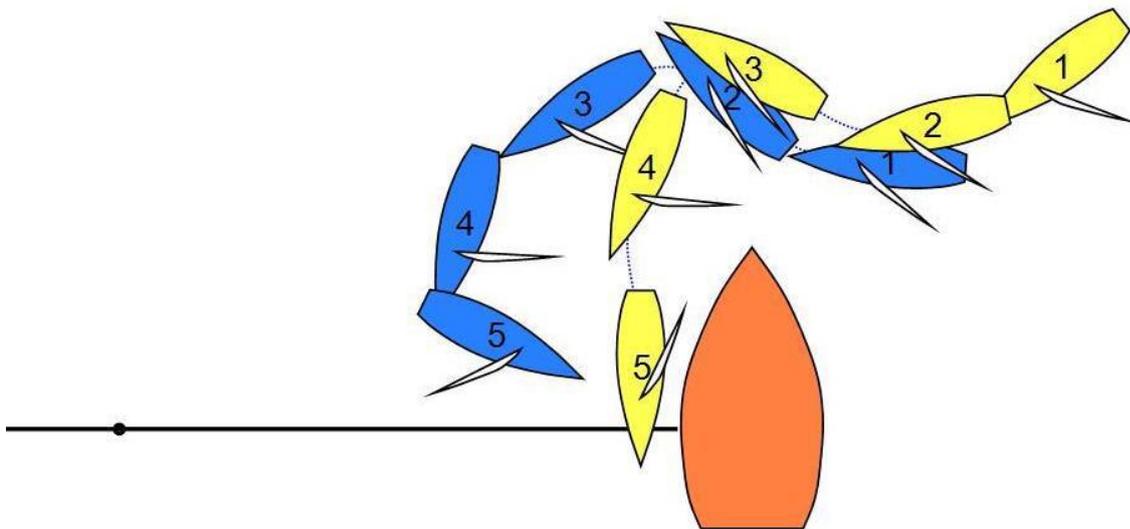
MR CALL K4

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle C2.9 (18.2(a)(2))	Donner la place à la marque (non engagés)
Règle 43.1(b)	Exonération (place ou place à la marque)
Définitions	Place à la marque (règle C2.2) et Route Normale (règle C2.3)

Question

Bleu a une pénalité en suspens. Bleu entre dans la zone de la marque d'arrivée en route libre devant Jaune, et ne quitte plus la zone par la suite. Juste après la position 3, Jaune établit un engagement à l'intérieur de Bleu. Bleu empanne sur bâbord et réduit alors l'écart entre les bateaux en lofant et en visant directement le pavillon d'arrivée du bateau comité.

Il y a un contact entre Bleu et Jaune sans dommage. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

Bleu est en route libre devant quand il atteint la zone et la règle C2.9 (18.2(a)(2)) commence à s'appliquer. A partir de la position 1 et tout au long de l'incident, Jaune est tenu de donner la place à la marque à Bleu pour qu'il suive sa route normale.

Si les umpires décident que Bleu suit une route normale, pénaliser Jaune pour infraction à la règle 18.2(a)(2). Bleu est exonéré de son infraction à la règle 10 par la règle 43.1(b). Si Bleu navigue au-dessus de sa route normale, pénaliser Bleu pour infraction à la règle 10.

MR CALL K5

Règle 10

Règle C2.9 (18.2(a))

Règle 43.1(b)

Définitions

Sur des bords opposés

Donner la place à la marque

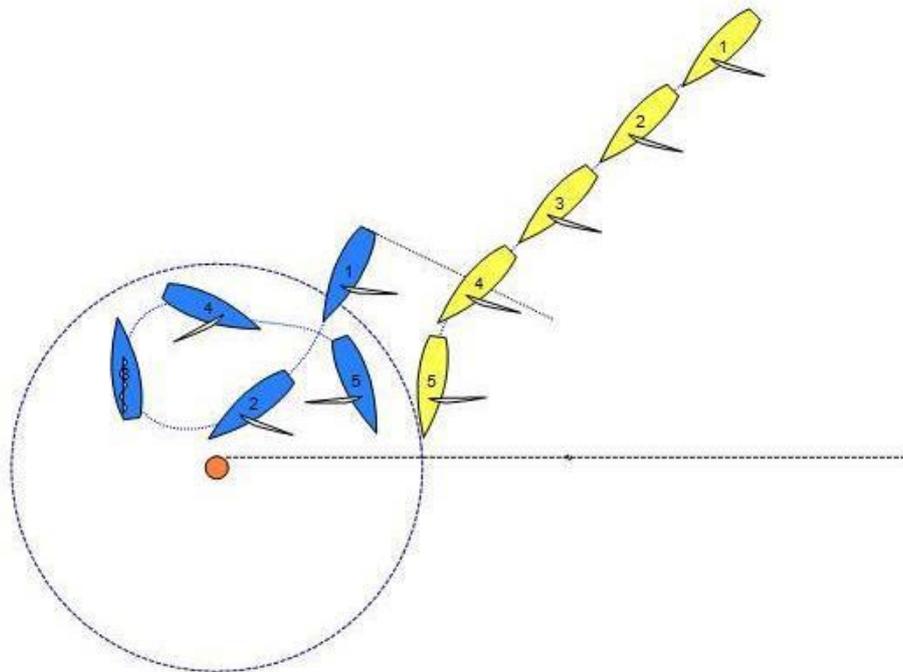
Exonération (place ou place à la marque)

Place à la marque (règle C2.2) et route normale (règle C2.3)

Question 1

Bleu, avec une pénalité en suspens, est en route libre devant quand il atteint la zone de la marque d'arrivée. Bleu lofe, vire et abat sur une route à plus de 90° du vent réel, sur bâbord en position 4. Après la position 4, Bleu navigue avec un angle correspondant à sa route normale selon l'avis des umpires.

Après la position 4, Jaune (sur tribord) abat pour éviter Bleu et envoie un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

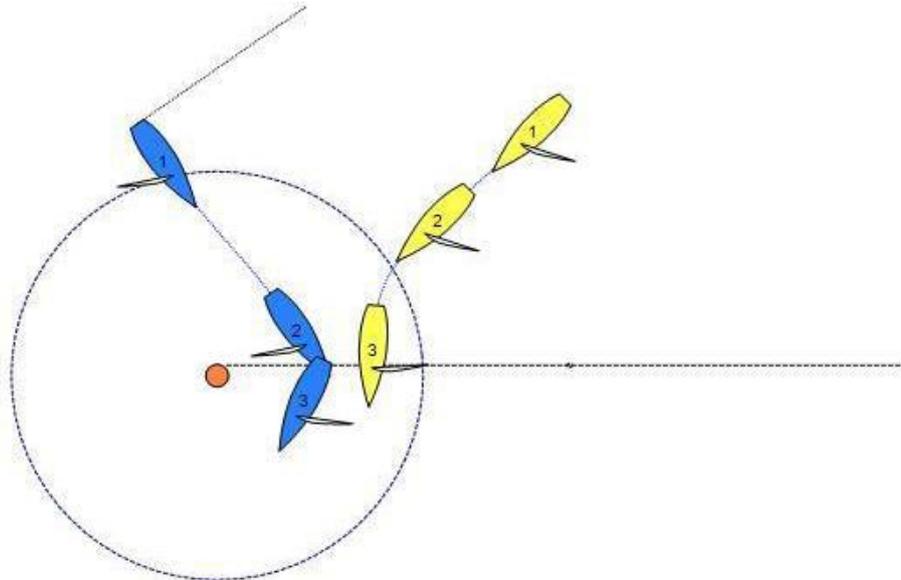
Envoyer le pavillon vert et blanc.

Bleu a droit à la place à la marque. La place à la marque pour Bleu consiste à naviguer sur sa route normale pour passer la marque (règle C2.9 (18.2(a)(2))). La route de Bleu pour effectuer sa pénalité n'étant pas une route normale (voir la règle C2.3), après que Bleu a effectué sa pénalité, il a droit à suivre sa route normale depuis ce point jusqu'à ce qu'il finisse. Bleu enfreint la règle 10 mais est exonéré par la règle 43.1(b).

Question 2

Bleu bâbord et Jaune tribord naviguent vers la ligne d'arrivée. Quand Bleu atteint la zone de la marque d'arrivée, il est le bateau engagé à l'intérieur.

En position 2, Bleu est certain d'avoir franchi la ligne d'arrivée et il abat, empanne vers une route proche de la marque d'arrivée, mais sans la toucher. Au même moment, Jaune abat pour éviter le contact avec Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

Envoyer le pavillon vert et blanc.

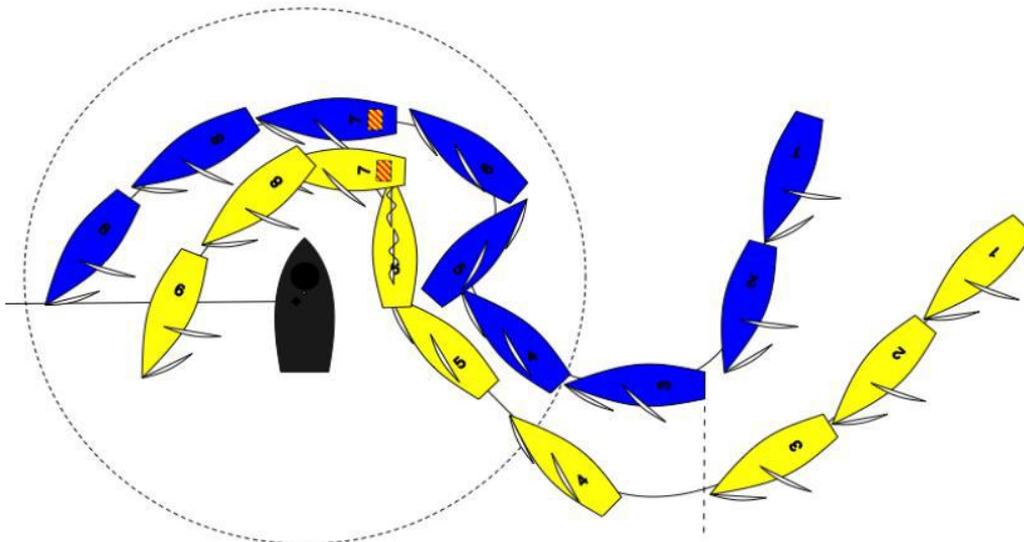
Bleu a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(a)(1). La place à la marque pour Bleu est la place pour suivre sa route normale pour passer la marque et la place pour passer la marque d'arrivée après avoir fini selon la définition Place à la marque (règle C2.2). En conséquence, l'espace auquel Bleu a droit après avoir fini est simplement l'espace dont il a besoin pour passer entre Jaune et la marque depuis le moment où il a fini. En abattant et en empannant en position 2, Bleu ne passe pas plus loin de la marque qu'il n'est autorisé à le faire.

MR CALL K6

Règle C2.9 (18.2(a)(2))	Donner la place à la marque (non engages)
Règle 21.2	Erreurs de départ ; Effectuer des pénalités ; Mettre une voile à contre
Règle 43.1	Exonération
Règle C5.6	Signaux faits par les umpires
Règle C7.4	Effectuer et terminer des pénalités
Règle C8.3	Pénalités à l'initiative des umpires
Définitions	Place à la marque (règle C2.2) et Route normale (règle C2.3)

Question 1

Deux bateaux s'approchent du bateau du comité de course de bout de ligne d'arrivée. Bleu a une pénalité en suspens. Bleu atteint la zone en route libre devant Jaune. Bleu vire sur bâbord. En position 7, juste avant que Bleu atteigne une route à plus de 90° du vent réel, il y a contact entre les bateaux et les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ?



Réponse 1

Les umpires doivent agir selon la règle C5.6 après que Bleu n'est plus en train d'effectuer une pénalité sur bâbord. Signaler que Bleu a terminé sa pénalité. Pénaliser Bleu et Jaune au même moment. Signaler ensuite une deuxième pénalité à Jaune.

Quand le contact se produit, Bleu effectue encore sa pénalité. Ne pas se maintenir à l'écart d'un autre bateau en effectuant une pénalité n'invalide pas la pénalité, mais enfreint la règle 21.2, et puisqu'il y a eu une réclamation, Bleu reçoit une pénalité pour cette infraction.

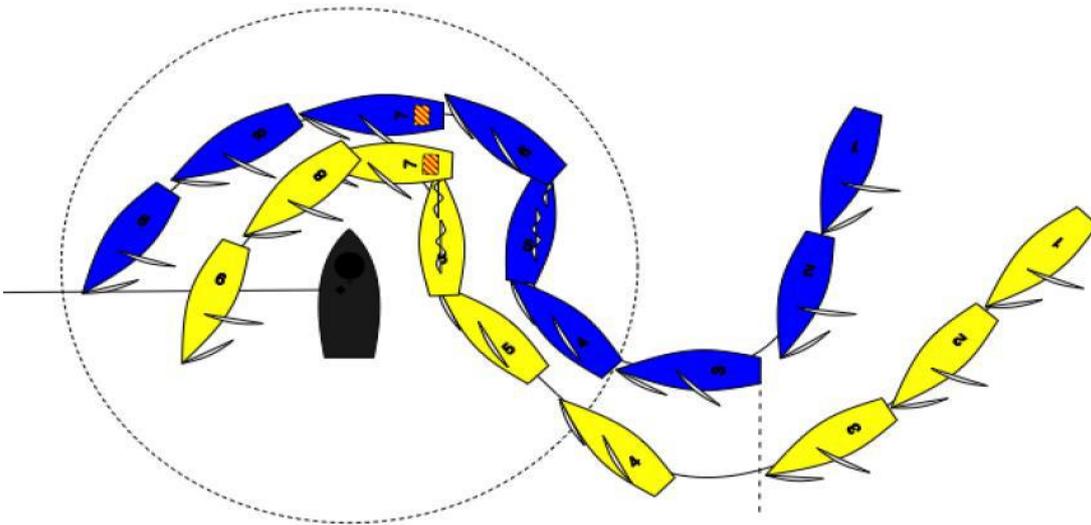
Tout au long de l'incident, Bleu n'a jamais quitté la zone, il a donc droit à la place à la marque pendant tout ce temps.

Même si Bleu ne navigue pas sur sa route normale pendant qu'il effectue sa pénalité, la place à la marque est encore l'espace dont il a besoin pour suivre sa route normale, qui est la route qu'il suivrait pour finir aussitôt que possible en l'absence de Jaune. Jaune ne lui donne pas cet espace et enfreint la règle C2.9 (18.2(a)(2)). Cependant, Bleu n'est pas exonéré de son infraction à la règle 21.2 par la règle 43.1(b) (car la règle 43.1(b) n'inclut pas les règles de la section D), ou la règle 43.1(a) (car Bleu n'est pas obligé d'enfreindre la règle 21.2).

Puisque Jaune acquiert un avantage en enfreignant une règle après avoir tenu compte d'une pénalité, il reçoit également une pénalité à l'initiative des umpires selon la règle C8.3(a).

Question 2

La situation est la même que dans la question 1, mais Bleu ne termine pas son virement sur bâbord avant de revirer sur tribord. Que doit être le call ?



Réponse 2

Les umpires doivent faire un signal selon la règle C5.6 après que Bleu n'est plus en train d'effectuer une pénalité. Pénaliser Jaune pour ne pas avoir donné la place à la marque. Affaler la pénalité pavillon Bleu puisque les pénalités se sont équilibrées. Signaler ensuite une deuxième pénalité à Jaune.

Bleu n'est plus en train d'effectuer une pénalité après la position 5 (voir les règles C7.2(a)(2) et le MR Call N6).

A partir du moment où Bleu commence à lofer vers tribord, il navigue sur sa route normale pour contourner ou passer la marque. Jaune enfreint la règle 18.2(a)(2) en ne lui donnant pas la place à la marque, et Bleu est exonéré de son infraction à la règle 11 par la règle 43.1(b).

Puisque Jaune acquiert un avantage en enfreignant une règle après avoir tenu compte d'une pénalité, il reçoit également une pénalité à l'initiative des umpires.

Section L

Autres règles

MR CALL L1

Règle 32.1(d)	Raccourcir ou annuler après le départ
Règle 62.1(a)	Réparation
Règle C9.3	Demandes de Réparation ou réouverture ; Appels ; autres procédures

Question

Dans quelles circonstances un match en cours doit-il être annulé ?

Réponse

Après le signal préparatoire, un match doit être annulé seulement quand les umpires et le comité de course sont certains qu'une demande de réparation sera accordée au bateau lésé si ce dernier vient à perdre le match, ou pour des raisons de sécurité. Il est alors préférable d'annuler le match immédiatement. Par exemple dans les cas suivants :

- a) un signal de rappel incorrect ou tardif
- b) un bateau concurrent gêné de façon significative par un bateau umpire ou autre bateau officiel.

Pendant la période préparatoire, le match peut également être annulé ou retardé (voir la règle 27.3).

Un match ne doit pas être retardé ou annulé en raison d'un signal incorrect d'un umpire. Dans ce cas, la règle C9.3 s'applique.

MR CALL L2

Règle 70.1	Appels et demandes auprès d'une autorité nationale
Règle C6.6	Décisions du jury
Règle C9.1	Demandes de réparation ou de réouverture ; appels ; autres procédures

Question 1

Quand aucun jury international n'est désigné et que le droit d'appel n'a pas été supprimé selon la règle 70.5, les umpires réunis pour instruire une réclamation ou une demande de réparation sont-ils un « jury » au sens utilisé dans *Les Règles de Course à la Voile* ?

Réponse 1

Oui.

Question 2

Une partie dans une instruction conduite selon la règle C6.6 peut-elle faire appel d'une décision de ce jury selon la règle 70.1 ?

Réponse 2

Non. La règle C9.1 supprime le droit pour une partie de faire appel d'une décision prise selon la règle C6.6 et supprime ensuite le droit pour les parties de demander une réouverture.

Question 3

Existe-t-il des circonstances lors d'une épreuve de match racing où le jury ne doit pas mener d'instruction selon la règle C6.6 ?

Réponse 3

Oui. La règle C6.6 est un processus raccourci d'instruction, permettant de terminer une épreuve de match racing dans un temps donné.

Les procédures de la règle C6.6 ne sont pas adaptées à des instructions de réclamation ou de demandes de réparation sans lien direct avec la compétition, par exemple des instructions du jury concernant l'inscription ou l'admissibilité selon la règle 75 ou la catégorisation du concurrent selon la règle 79. La règle 69 s'applique aux instructions concernant des allégations de mauvaise conduite.

La décision du jury ou ses procédures pour toute instruction non menée selon la règle C6.6 est susceptible d'appel selon la règle 70.1.

MR CALL L3

Règle 49.1 Position de l'équipage ; filières

Question 1

Un membre d'équipage de Jaune se tient à l'écoute de foc sous le vent et un autre se tient à l'écoute de grand-voile, en étant au rappel. Jaune enfreint-il la règle 49.1 ?

Réponse 1

Non. Une écoute qui est utilisée n'est pas un système conçu pour reporter le corps à l'extérieur.

Question 2

Jaune (un bateau sans filière) enfreint-il la règle 49.1 quand les concurrents utilisent un des éléments suivants pour aider à étendre leurs corps à l'extérieur ?

l'écoute de foc, non utilisée, au vent ; le barber hauler ; le bout de réglage de hale bas ; le bout du chariot d'écoute ; le bout de réglage de pataras ; les haubans ou tout autre élément du gréement dormant

Réponse 2

La règle 49.1 n'interdit pas aux concurrents, pour reporter leur corps à l'extérieur, d'utiliser les écoutes ou les bouts de réglage qui sont utilisés.

Sauf si cela est spécifiquement interdit par les instructions de course de l'épreuve (règles d'utilisation des bateaux) les concurrents sont également autorisés à utiliser les haubans ou les mains courantes pour reporter leur corps à l'extérieur.

L'utilisation d'écoutes et de bouts de réglage non utilisées (ou dormants) pour le rappel enfreint la règle 49.1.

Question 3

Un membre d'équipage de Jaune a un pied sous la barre d'écoute. Jaune enfreint-il la règle 49.1 ?

Réponse 3

Non. Une barre d'écoute n'est pas un système conçu pour reporter le corps à l'extérieur. Utiliser le rail de barre d'écoute (ou autre élément fixe du bateau) sans modifications aidant la projection du corps à l'extérieur est autorisé.

MR CALL L4

Définitions

Route libre devant et route libre derrière ; engagement

Question 1

Si une personne étrangère à l'équipage monte à bord d'un bateau, comme un « observateur » (umpire adjoint) ou un cameraman, cette personne ou l'équipement transporté doit-il être considéré comme faisant partie de « la coque ou équipement en position normale » du bateau pour la détermination des engagements ou des contacts entre deux bateaux ?

Réponse 1

Non. Une telle personne ne fait pas partie du bateau.

Question 2

Des caméras fixées et/ou leurs consoles fixes, placées par ou sous la direction du comité de course peuvent dépasser l'arrière du bateau. Une caméra ou sa console doivent-elles être considérées comme faisant partie de « l'équipement du bateau en position normale » pour la détermination des engagements ou des contacts entre deux bateaux ?

Réponse 2

Oui, quand elles sont fixées au bateau, les caméras et consoles deviennent parties de l'équipement du bateau, comme par exemple des antennes pour les transmissions radio.

Question 3

Les pavillons arborés par les bateaux dépassent souvent au-delà de la coque, derrière ou sous le vent. Doivent-ils être considérés comme faisant partie de « l'équipement du bateau en position normale » pour la détermination des engagements ou de contact entre deux bateaux ?

Réponse 3

Non. En match racing, les pavillons ne sont pas considérés comme faisant partie de l'équipement du bateau ; les mâtereaux de pavillon le sont.

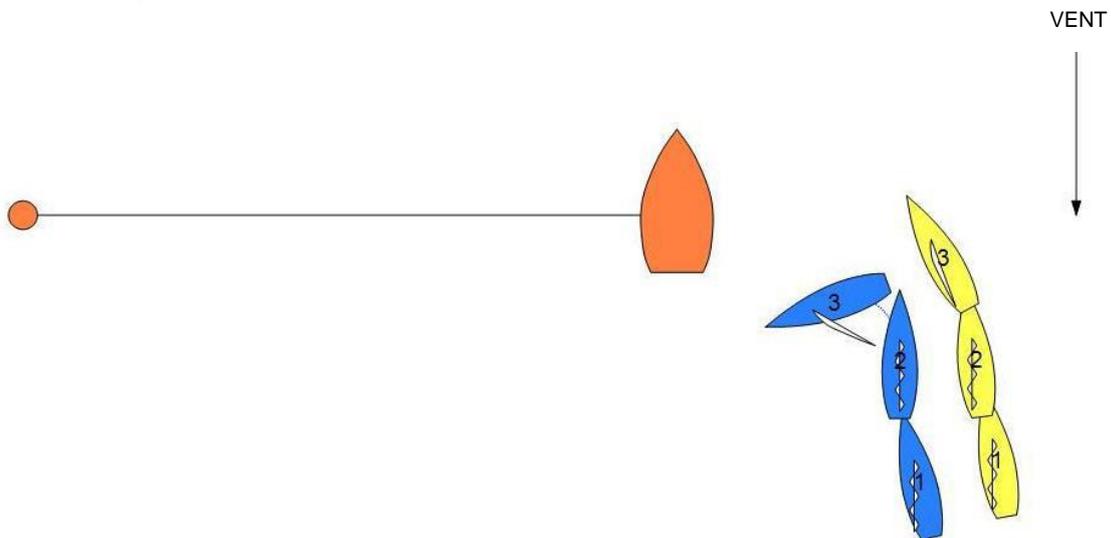
MR CALL L5

Règle C2.17 (42.2(d)) Actions interdites

Question

Les bateaux s'approchent de la ligne de départ pour prendre le départ.

Bleu est bout au vent et abat ensuite fortement en bougeant sa barre de façon répétée, jusqu'à ce qu'il se retrouve sur une route à plus de 90° du vent réel juste avant la position 3. Que doivent faire les umpires ?



Réponse

Si les umpires sont certains que le mouvement répété de la barre a pour but de propulser Bleu en avant, ils doivent pénaliser Bleu selon la règle C2.17 (42.2(d)) ; sinon ils ne doivent pas agir.

Note : La règle C2.17 modifiant la règle 42.2(d), les interprétations World Sailing à la règle 42 concernant la godille ne s'appliquent pas au match racing.

Section L – Autres règles

MR CALL L6

Règle C2.13 (23.3)
Règle C6

Gêner un autre bateau
Réclamations et demandes de réparation par des bateaux

Question

Jaune et Bleu sont dans un match, Jaune devant Bleu. Bleu voit un incident se produire entre Jaune et Vert (un bateau dans le match précédent) au cours duquel Jaune semble enfreindre une règle du chapitre 2. Vert n'envoie pas de pavillon Y. Quelle peut être l'action de Bleu ?

Réponse

Aucune. Les règles C6.1(a) et C6.2(b) empêchent Bleu d'envoyer un pavillon Y à Jaune car il n'est pas impliqué dans l'incident.

La règle C6.1(b) empêche Bleu de réclamer contre Jaune en envoyant un pavillon rouge.

MR CALL L7

Règle C2.13 (23.3)

Règle C6.1(a)

Gêner un autre bateau

Réclamations et demandes de réparation par des bateaux

Question 1

Au sens de la règle C2.13 (23.3), si Bleu navigue sur sa route normale, a-t-il le droit de gêner Vert dans un autre match ?

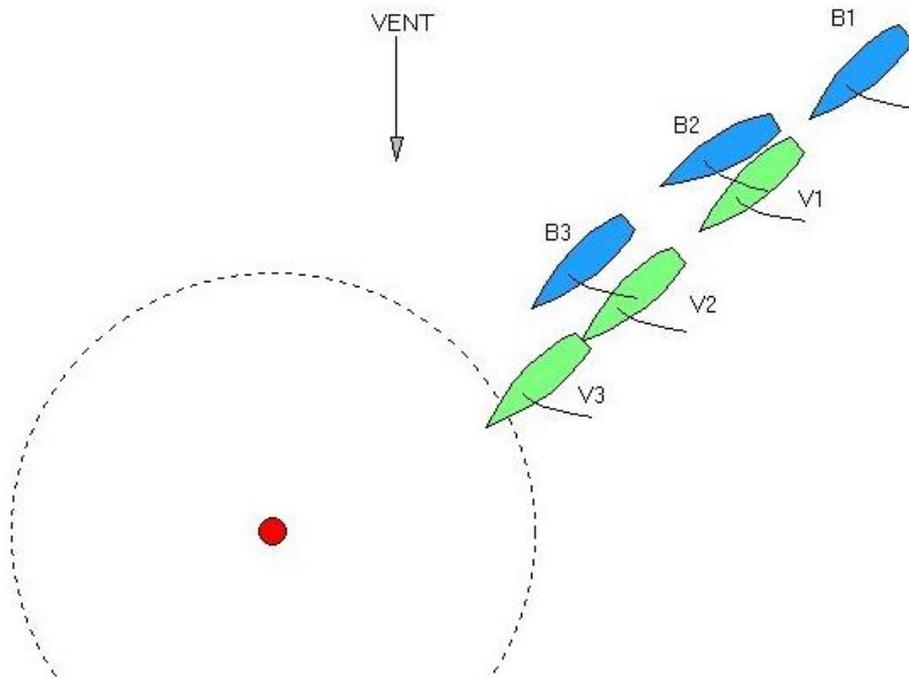
Réponse 1

Oui. Quand les umpires sont convaincus que Bleu navigue sur sa route normale, il le fait alors pour le gain de son propre match, par définition, et n'enfreint aucune règle.

Si les umpires sont convaincus que les actions du bateau ne sont pas directement liées au gain de son propre match, mais sont destinées à modifier le résultat de l'autre match, alors Bleu enfreint la règle 23.3. Vert peut envoyer son pavillon Y selon la règle C6.1(a).

Question 2

A l'approche d'une marque sous le vent, Bleu est juste en arrière de Vert, mais ils disputent des matchs différents. Bleu lofe pour couvrir Vert, le ralentit et établit un engagement à l'intérieur. Vert doit donc donner la place à la marque à Bleu et le fait. Bleu enfreint-il la règle 23.3 ?



Réponse 2

Non. Bien que Vert soit réellement désavantagé par les actions de Bleu, ces dernières se justifient pour contourner la marque le plus rapidement possible et sont donc « cohérentes avec ... la volonté de gagner son propre match ». Voir la réponse 1.

MR CALL L8

Règle C2.13

Gêner un autre bateau

Question

Jaune et Bleu courent dans un match et Rouge et Vert dans un autre. Vert rencontre Jaune sur le parcours, Vert est le bateau prioritaire. Vert a-t-il le droit de modifier sa route afin que Jaune n'ait pas besoin de modifier sa route pour se maintenir à l'écart ?

Réponse

Oui, pourvu que la modification de route de Vert soit « cohérente avec le respect d'une règle ou la volonté de gagner son propre match. »

Si Vert se désavantage nettement par sa modification de route, il enfreint alors la règle C2.13 (23.3).

MR CALL L8

Règle C2.9 (18.3(b))
Règle 21.1

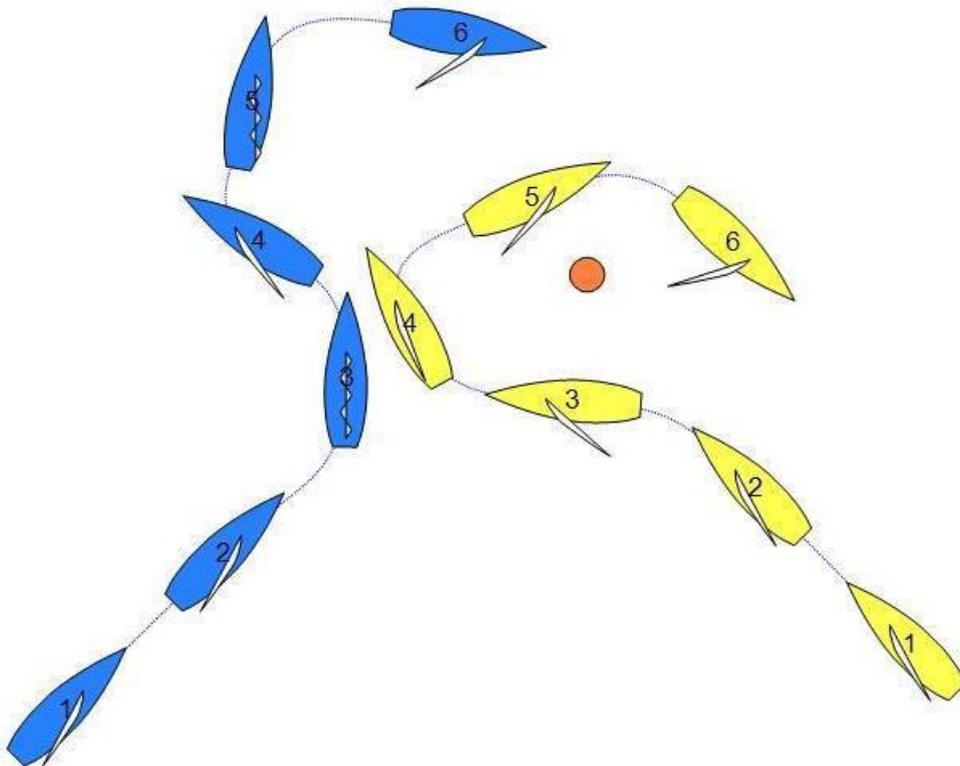
Virer de bord ou empanner
Erreurs de départ ; effectuer des pénalités ; mettre
une voile à contre
Gêner un autre bateau

Règle C2.13 (23.3)

Dans toutes les questions, Bleu est correctement signalé OCS, mais peut ne pas en être conscient et continue à effectuer le parcours au lieu de revenir et de prendre le départ correctement.

Question 1

Jaune et Bleu s'approchent de la marque au vent. Bleu est bâbord et Jaune est tribord. Jaune abat sous sa route normale mais jamais jusqu'à une route à plus de 90° du vent réel, et passe sous le vent de la marque. Bleu vire de bord pour se maintenir à l'écart de Jaune. Jaune vire de bord et contourne la marque nettement devant Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



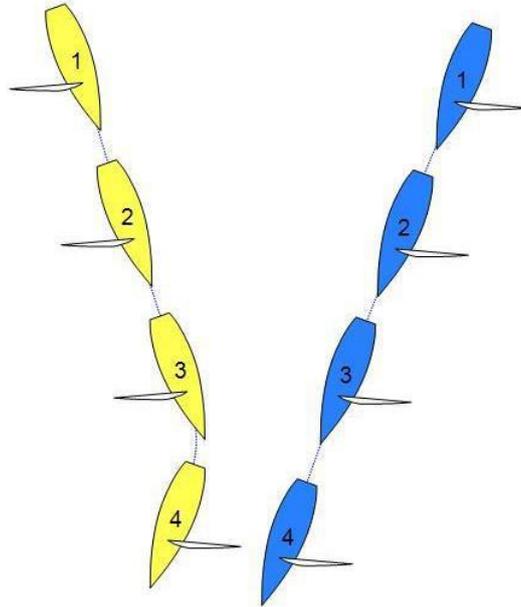
Réponse 1

Pénaliser Jaune.

En position 2, Jaune est dans la zone et est un bateau prioritaire engagé à l'intérieur. Selon la règle C2.9 (18.3(b)), jusqu'à ce qu'il change de bord, Jaune est tenu de ne pas passer plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale. En abattant en position 3, Jaune ne navigue plus sur sa route normale.

Question 2

Les deux bateaux contournent la marque au vent et abattent en direction de la marque sous le vent. Bleu sur tribord s'approche de Jaune bâbord. Les deux bateaux naviguent sur leurs routes normales. Jaune est obligé d'empanner pour se maintenir à l'écart de Bleu. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse 2

Envoyer le pavillon vert et blanc.

Bien que Bleu n'ait pas correctement pris le départ et puisse en conséquence être classé OCS, il effectue le parcours avec l'intégralité de ses droits et obligations selon les règles. Bleu ne navigue pas vers la ligne de départ pour prendre le départ, la règle 21.1 ne s'applique donc pas.

Question 3

Quand les bateaux doivent-ils être considérés comme navigant sur le même bord du parcours ?

Réponse 3

Les bateaux doivent être considérés comme navigant sur le même bord du parcours quand les umpires sont certains que les deux bateaux naviguent sur un bord du parcours vers

- une marque au vent,
- une marque sous le vent, ou
- l'arrivée.

Cela s'applique quand l'un d'eux est OCS, et cela s'applique également quand ils ont contourné différentes marques pour se retrouver sur ce bord du parcours.

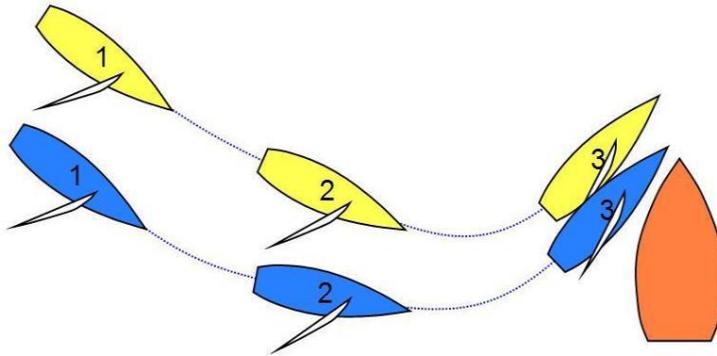
MR CALL L10

Règle 11	Sur le même bord ; engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 19.2(b)	Donner la place à un obstacle
Règle 43.1	Exonération

Question

Jaune et Bleu, engagés sur bâbord, s'approchent d'un obstacle qui peut être passé d'un côté ou de l'autre.

Bleu navigue pour passer sous le vent de l'obstacle mais depuis la position 2, Bleu lofe rapidement pour passer au vent de l'obstacle. Jaune répond immédiatement mais est incapable de se maintenir à l'écart de Bleu. Un contact se produit entre eux. Les deux bateaux envoient un pavillon Y. Que doit être le call ??



Réponse

Pénaliser Bleu.

Quand Bleu (le bateau à l'extérieur) modifie sa route pour devenir le bateau à l'intérieur à l'obstacle, il doit donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart selon la règle 16.1 jusqu'à ce que Jaune puisse satisfaire à son obligation de donner à Bleu la place entre lui et l'obstacle selon la règle 19.2(b). Bleu ne le fait pas et enfreint la règle 16.1.

En conséquence de l'infraction de Bleu à la règle 16.1, Jaune est obligé d'enfreindre les règles 11 et 19.2(b). Jaune est exonéré de son infraction à la règle 11 par la règle 43.1(b) puisqu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 16.1. Il est exonéré de son infraction à la règle 19.2(b) par la règle 43.1(b) car il est obligé d'enfreindre cette règle par l'infraction de Bleu à la règle 16.1.

Quand un bateau prioritaire sur une route pour passer d'un côté d'un obstacle modifie sa route pour passer de l'autre côté, il doit respecter toutes les règles applicables de la section A ou B.

Section M
Le processus d'Umpiring

MR CALL M1

Règle C5

Signaux par des umpires

Question 1

Les umpires pénalisent un bateau pour infraction à une règle de priorité et le signalent en conséquence. Peu de temps après, les umpires décident qu'ils ont fait une erreur. Peuvent-ils annuler leur signal, en envoyant un pavillon vert et blanc, ou en envoyant le signal de l'autre bateau, ou en hélant ou par tout autre moyen de communication ?

Réponse 1

Non. Il n'existe aucune disposition dans l'annexe C pour modifier ou corriger des décisions ou signaux. Quand un signal de pénalité est envoyé, le bateau est obligé par la règle C5 d'effectuer la pénalité appropriée.

Question 2

La réponse est-elle la même si les umpires envoient un pavillon vert et blanc alors qu'ils veulent envoyer le signal d'un bateau ?

Réponse 2

Oui.

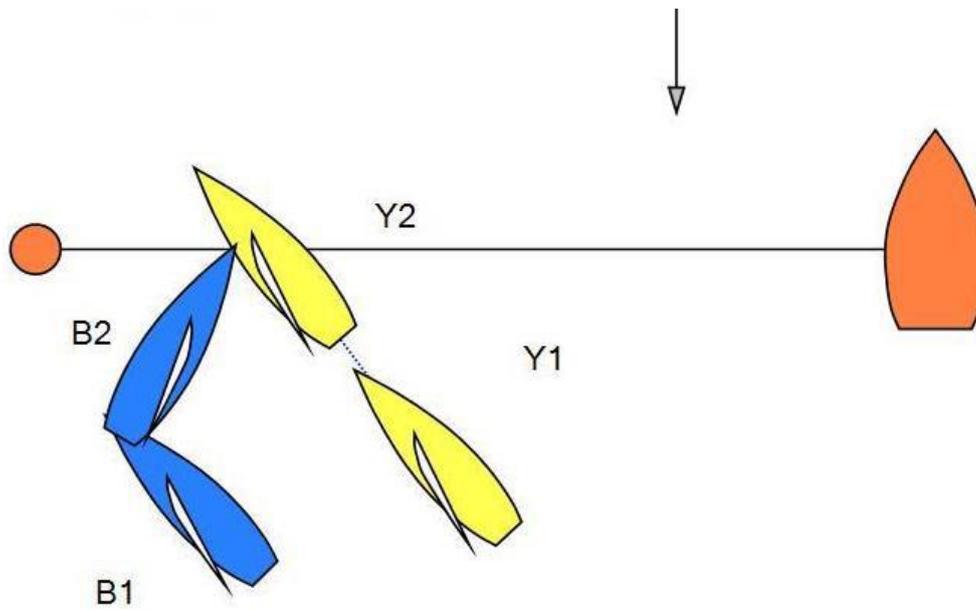
MR CALL M2

Règle C8.3(b)

Pénalités à l'initiative des umpires (enfreindre délibérément une règle)

Question

Comment les umpires décideront-ils qu'une règle a été délibérément enfreinte ?



Réponse

Il n'existe pas de réponse parfaitement tranchée, mais plutôt un éventail de probabilités.

Les umpires sont susceptibles de conclure qu'une règle a été délibérément enfreinte quand :

- la situation se développait depuis un certain temps plutôt que de s'être produite immédiatement
- l'infraction à la règle peut éventuellement donner un avantage tactique pour remporter le match
- l'infraction ne semble pas être une simple erreur de jugement.

Par exemple :

- enfreindre une règle pour éviter d'être OCS (bateau au vent abattant sur un bateau sous le vent) ;
- Bleu ne peut pas faire la bouée de bout de ligne et vire sur bâbord (voir le schéma ci-dessus) ;
- forcer le passage à une marque de départ ;
- refuser de la place à la marque au bateau à l'intérieur.

MR CALL M3

Règle 2

Règle 2.10 (20.4(a))

Règle C8.3

Navigation loyale

Exigences complémentaires pour les appels à la voix

Pénalités à l'initiative des umpires

Question 1

La règle C2.10 (20.4(a)) impose des signaux de bras clairs et répétés, en plus des appels à la voix. S'il y a signal de bras mais pas d'appel à la voix de la part de Jaune, quelle doit être l'action des umpires

- a) si Bleu envoie son pavillon Y ?
- b) de leur propre initiative ?

Réponse 1

- a) Quand les umpires sont convaincus qu'aucun appel à la voix n'a été fait, alors le signal pour la place pour virer n'a pas été effectué (voir la règle C2.5(7)). Les umpires peuvent être convaincus qu'il n'y a pas eu d'appel s'ils n'ont eu aucune difficulté à entendre d'autres appels depuis une position similaire. Pour l'application des règles du chapitre 2, ils doivent agir comme s'il n'y avait pas eu de signal.
- b) Les umpires peuvent décider que Jaune a enfreint la règle C8.3(b) ou (c) et le pénaliser. Ils pourraient aussi, en cas d'infraction flagrante ou répétée, ouvrir une instruction selon la règle 2, Navigation loyale.

Question 2

S'il y a un appel à la voix mais pas de signal de bras, la réponse est-elle la même ?

Réponse 2

Oui.

MR CALL M4

Règle C8.3(c)

Pénalités à l'initiative des umpires (violation de la sportivité)

Question

Après que les umpires signalent leur décision en réponse à un bateau envoyant un pavillon Y, un concurrent sur un des bateaux fait clairement savoir qu'il n'apprécie pas la décision. Les umpires doivent-ils imposer une pénalité selon la règle C8.3(c) pour une « violation de la sportivité » ?

Réponse

Cela dépend des mots, de la façon dont ils ont été dits, et de toute autre action de l'équipage du bateau concerné. S'ils expriment simplement leur désappointement ou leur mécontentement, ou s'ils estiment que la décision est erronée, alors une pénalité ne se justifie pas. Par contre, si le sens général des propos laisse entendre que les umpires sont incompétents, ou ont un préjugé contre le bateau pénalisé, une pénalité peut être justifiée, que les propos soient adressés directement aux umpires ou également à des tiers présents alentours. Si le sens est clairement insultant pour les umpires, une pénalité doit être infligée.

MR CALL M5

Règle C6.5(a)

Décisions des umpires

Question

Immédiatement après un incident, Jaune envoie son pavillon Y. Avant que les umpires signalent leur décision, il y a un second incident et Bleu envoie son pavillon Y. Comment les umpires doivent-ils signaler leur décision ?

Réponse

Les umpires devraient signaler séparément chaque décision selon la règle C6.5(a), dans l'ordre d'envoi des pavillons Y par les bateaux, même si un pavillon vert et blanc signale la décision de chaque réclamation.

MR CALL M6

Règle 60.3(b)	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 62.1(a)	Réparation
Règle C5.1	Signaux faits par les umpires
Règle C9	Demandes de réparation ou de réouverture ; appels ; autres procédures

Question 1

Bleu envoie son pavillon Y, mais les umpires ne font aucun signal. Les deux bateaux finissent la course et Bleu la perd. Peut-il demander réparation selon la règle 62.1(a) en raison du manquement des umpires à signaler une décision ?

Réponse 1

Non. La règle C9.3 exclut toute « procédure » pour absence d'action des umpires. « Procédure » inclut une demande de réparation.

Question 2

Bleu envoie son pavillon Y, mais en raison d'une panne de moteur, les umpires ne voient pas l'incident. Que doivent-ils faire ?

Réponse 2

Envoyer le pavillon vert et blanc. Les umpires n'étant pas bien positionnés, leur seule option est de signaler « pas de pénalité » selon la règle C5.1. De plus, la règle C9.1 interdit au bateau de demander réparation, et la règle C9.3 interdit aux umpires d'ouvrir une procédure de réparation selon la règle 60.3(b).

MR CALL M7

Règle C5.3	Signaux faits par les umpires
Règle C6.5(b)	Réclamations et demandes de réparation par des bateaux
Règle C7.3(d)	Limitations aux pénalités
Règle C8.2	Pénalités à l'initiative des umpires

Question

Après le départ, Jaune est pénalisé et la pénalité est signalée avec un pavillon jaune et rouge, conformément aux règles C5.3 et C6.5(b). Après un laps de temps, les umpires décident que Jaune n'a pas effectué la pénalité aussitôt que raisonnablement possible selon la règle C7.3(d). Que doivent faire les umpires ?

Réponse

Les umpires doivent pénaliser Jaune selon la règle C8.2.

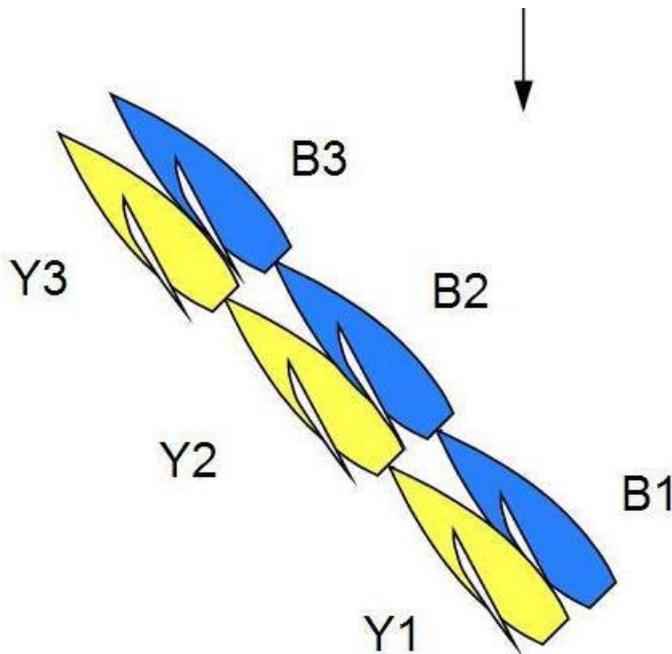
MR CALL M8

Règle 11
Règle C7
Règle C8.3(b)

Sur le même bord, engagés
Systeme de pénalité
Pénalités à l'initiative des umpires

Question

Bleu, au vent, ne se maintient pas à l'écart de Jaune, sous le vent. Jaune réclame et Bleu est pénalisé. Quelque temps après, Jaune réclame à nouveau. Quand les umpires doivent-ils considérer qu'une règle a été enfreinte une deuxième fois ?



Réponse

Quand les umpires sont convaincus que Bleu aurait pu agir pour ne plus enfreindre la règle après que la première pénalité lui a été signalée mais ne le fait pas, ils doivent considérer que la règle est enfreinte une seconde fois. Les umpires peuvent également décider que la seconde infraction est délibérée et infliger une pénalité sans qu'aucun pavillon Y n'ait été envoyé selon la règle C8.3(b).

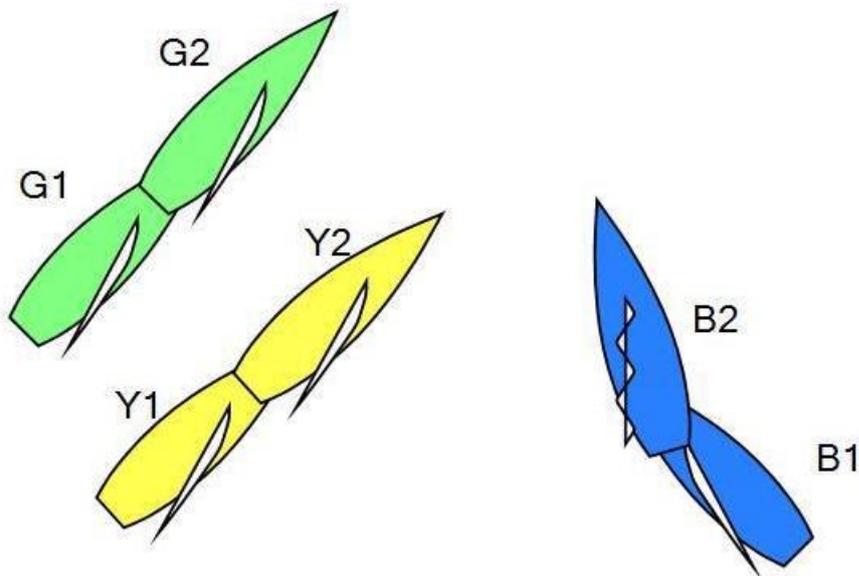
MR CALL M9

Règle 10
Règle 20.2(b)
Règle 43.1(a)

Sur des bords opposés
Place pour virer de bord à un obstacle
Exonération (contraint d'enfreindre une règle)

Question 1

Bleu rencontre Jaune et Rouge rencontre Vert. Sur un bord du parcours vers une marque au vent, Bleu est au plus près tribord, Jaune et Vert sont engagés, tous deux au plus près bâbord. Jaune, sous le vent de Vert, ne peut pas virer de bord et s'écarter de Vert. Bleu et Jaune sont sur une route de collision. Jaune hèle et fait des signaux pour demander de la place pour virer de bord. Vert ne répond pas. Jaune ne peut pas virer de bord, Bleu est obligé de modifier sa route pour se maintenir à l'écart. Bleu et Jaune envoient leur pavillon Y. Que doivent faire les umpires ?



Réponse 1

Si les umpires du match entre Bleu et Jaune sont convaincus que Vert a enfreint la règle 20.2(b), ils doivent envoyer un pavillon vert et blanc indiquant qu'aucune pénalité n'est imposée à Jaune ou Bleu (Jaune est exonéré par la règle 43.1(a)). Ils doivent avertir les umpires du match de Vert que Vert doit être pénalisé.

Question 2

Si Jaune n'envoie pas de pavillon Y, la réponse serait-elle différente ?

Réponse 2

Non. La réponse des umpires serait la même. Les umpires peuvent également envisager de pénaliser Vert selon les règles C8.3(b) ou C8.3(c).

MR CALL M10

Règle 14	Eviter le contact
Règle 60.3(b)	Droit de réclamer ; droit de demander réparation ou action selon la règle 69
Règle 62.1(b)	Réparation
Règle C6	Réclamations et demandes de réparation par des bateaux
Règle C8	Pénalités à l'initiative des umpires

Question

Alors qu'ils naviguent sous spinnaker, Jaune et Bleu entrent en contact, ce qui provoque un petit trou dans le spinnaker de Bleu. Jaune, fautif, est pénalisé. Sur un bord suivant du parcours vers une marque sous le vent, le trou dans le spinnaker de Bleu devient une large déchirure. Le spinnaker ne porte plus et Jaune peut dépasser Bleu. Quelle action est possible ?

Réponse

- (a) Les umpires peuvent pénaliser plus lourdement Jaune en tant que bateau pénalisé qui « a obtenu un avantage en enfreignant une règle après avoir tenu compte d'une pénalité donnée ». Même si un certain temps s'est écoulé entre la pénalité effectuée et l'obtention de l'avantage, les umpires peuvent toujours agir selon la règle C8.3(a), s'ils sont convaincus que la déchirure du spinnaker est due à l'infraction initiale.
- (b) Les umpires peuvent ouvrir une instruction après la course selon la règle C8.6 pour déterminer si la règle 14 a été enfreinte et si nécessaire, informer le jury de son action (voir la règle C8.4).
- (c) Conformément aux règles C6.1(b) et C6.2(a), Bleu peut envoyer son pavillon rouge selon la règle 14, à cause du dommage ou de la blessure consécutif au contact. Le jury devra vérifier que le pavillon a été envoyé à la première occasion raisonnable après que la déchirure se soit agrandie.
- (d) Bleu peut demander réparation selon la règle 62.1(b) ou la réparation peut être accordée selon la règle 60.3(b).

MR CALL M11

Règle C5.1	Signaux faits par les umpires
Règle C6.5	Réclamations et demandes de réparation par des bateaux
Règle C7.2(b)	Toutes pénalités
Règle C7.3(b)	Limitations aux pénalités

Question 1

Jaune envoie son pavillon Y. Bleu effectue une pénalité dès qu'il voit le pavillon Y de Jaune et avant que les umpires signalent une décision. Que doit être le cas ?

Réponse 1

Envoyer le pavillon vert et blanc. La règle C7.2(b) autorise un bateau à effectuer une pénalité avant qu'on la lui signale. La règle C5.1 établit que le pavillon vert et blanc signifie « pas de pénalité ». Dans ce cas, aucune pénalité n'est imposée car elle a déjà été effectuée.

Question 2

La réponse serait-elle différente si Jaune avait une pénalité en suspens ?

Réponse 2

Non. Les umpires auraient envoyé le pavillon vert et blanc et la pénalité de Jaune aurait été maintenue.

Question 3

Près de la fin d'un bord du parcours vers une marque au vent, les umpires décident de pénaliser Bleu mais retardent leur signal jusqu'à ce qu'il ait contourné la marque. Cependant, il effectue sa pénalité avant de contourner la marque. Est-ce autorisé ?

Réponse 3

Oui - voir la réponse 1. Cependant, selon la règle C7.3(b), il n'est pas autorisé à effectuer une quelconque partie de la pénalité dans la zone d'une marque à contourner.

Question 4

Jaune, ayant une pénalité, enfreint une règle de priorité, fait l'objet d'une réclamation de Bleu, voit le pavillon Y de Bleu et effectue sa pénalité avant le signal des umpires. Au moment où il voit le pavillon Y, il est en train de contourner une marque. Devrait-il effectuer la pénalité correspondant au bord du parcours sur lequel il se trouve ou celle correspondant au moment du signal des umpires ?

Réponse 4

Un bateau effectuant une pénalité avant qu'elle soit signalée doit effectuer la pénalité correspondant au bord du parcours sur lequel il se trouve.

MR CALL M12

Règle C2.12 (23.1)
Règle C8.4

Gêner un autre bateau
Pénalités à l'initiative des umpires

Question

Après une course, les umpires reçoivent un rapport d'un observateur digne de confiance attestant qu'un bateau a enfreint la règle C2.12 (23.1) avant sa course en gênant un bateau qui était en course. Les umpires peuvent-ils ouvrir une instruction pour envisager de le pénaliser ?

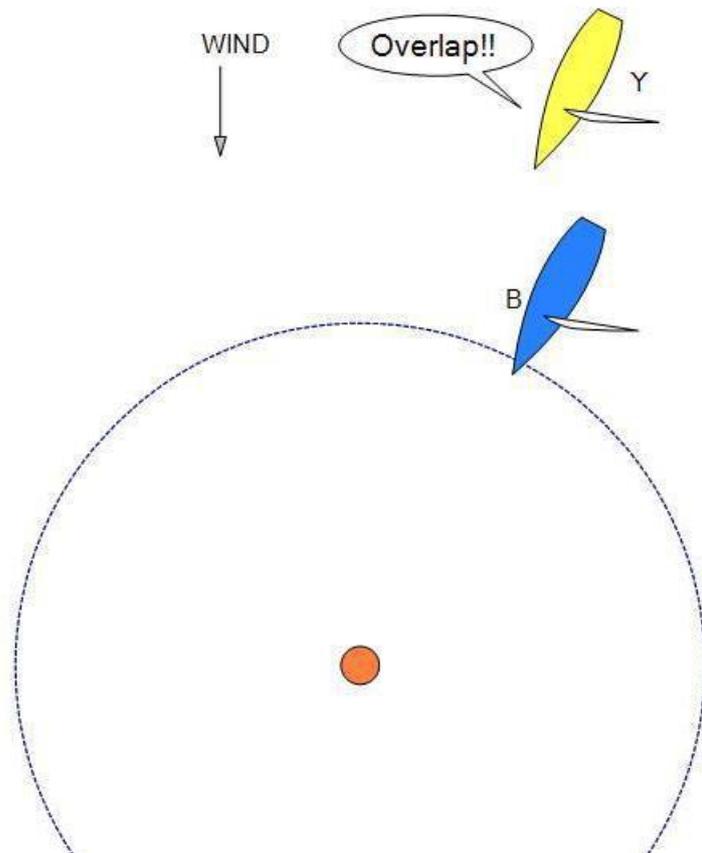
Réponse

Non. Puisque cela concerne une règle du chapitre 2, une instruction ne peut être ouverte à l'initiative des umpires (voir la règle C8.4). Seul le bateau qui a été gêné peut agir en envoyant un pavillon Y au moment de l'incident.

MR CALL M13

Question

A la fin d'un bord du parcours vers une marque sous le vent, au moment où Bleu atteint la zone, Jaune hèle « engagement », mais Bleu a entrevu le bateau aile signaler aux umpires qu'il n'y avait pas d'engagement. Bleu peut-il se référer au signal du bateau aile pour décider de refuser la place à Jaune ?



Réponse

Non. Les concurrents qui utilisent de tels signaux prennent un risque considérable. Les décisions sont prises par les umpires, pas par les bateaux aile, et une décision des umpires peut ne pas être basée sur les signaux du bateau aile.

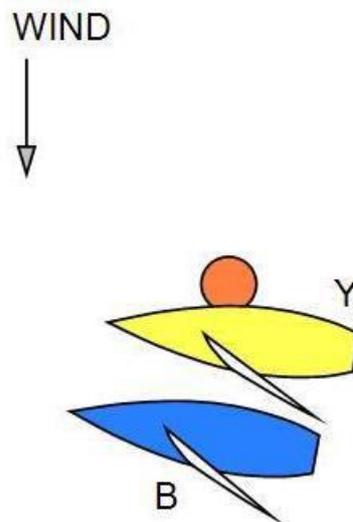
Le même principe s'applique aux signaux faits par des observateurs embarqués.

MR CALL M14

Règle C2.9 (18.2)	Donner la place à la marque
Règle C2.14 (31)	Toucher une marque
Règle 43.1(b)	Exonération (place ou place à la marque)
Règle C6.1(a)	Réclamations et demandes de réparation par des bateaux
Règle C8.2	Pénalités à l'initiative des umpires

Question

Bleu et Jaune contournent une marque et Jaune touche la marque avec sa coque. Aucun bateau n'envoie son pavillon Y. Les umpires voient Jaune toucher la marque mais à leur avis Bleu n'a pas donné à Jaune suffisamment de place pour passer la marque. Doivent-ils agir ?



Réponse

Les umpires ne doivent envoyer aucun signal. Même si Bleu a enfreint la règle C2.9 (18.2(a) ou (b)), il ne peut pas être pénalisé car aucun bateau n'a réclamé, et la règle C8.2 n'autorise pas les umpires à initier une pénalité quand un bateau enfreint une règle du chapitre 2.

Jaune enfreint la règle C2.14 (31) en touchant la marque. Cependant, il est exonéré par la règle 43.1(b).

Section N

Réclamations et pénalités

MR CALL N1

Règle C7.2(a)

Toutes pénalités

Question

Les pénalités requises varient si un bateau navigue « sur un bord du parcours vers une marque au vent » ou « sur un bord du parcours vers une marque sous le vent ». En naviguant au-delà d'une marque, ou en raison d'un changement dans la direction du vent, un bateau peut naviguer au portant vers une marque censée être une marque au vent ou naviguer au plus près vers une marque censée être une marque sous le vent. Quelles sont alors les pénalités requises ?

Réponse

Un bateau est considéré comme naviguant sur un bord du parcours vers une marque au vent ou vers une marque sous le vent à tout moment quand il navigue vers une marque qui a été définie dans les instructions de course comme marque au vent ou marque sous le vent. La marque peut être décrite par un texte, par un schéma indiquant la direction du vent, ou désignée comme « Marque W » ou « Marque L ».

La configuration habituelle du parcours de match racing est de deux bords vers une marque au vent et deux autres bords, soit vers une marque sous le vent soit vers la ligne d'arrivée. Un bateau naviguant sur les premier et troisième bords du parcours est considéré comme suivant une route vers une marque au vent. Quand il navigue sur le deuxième bord du parcours, il est considéré comme suivant une route « vers une marque sous le vent », et le quatrième bord étant vers la ligne d'arrivée, sans tenir compte de la position du bateau par rapport au vent ni de la direction du vent.

Parce qu'un bateau peut passer plus loin de la marque, ou à cause d'une nouvelle direction du vent, il est possible que le bateau navigue au plus près tout en étant déjà sur un bord du parcours vers une marque sous le vent ou la ligne d'arrivée, ou navigue au portant sur un bord du parcours vers une marque au vent.

La règle C7.2(a) décrit la pénalité adaptée à effectuer.

MR CALL N2

Règle 15
Règle C7.4(a)

Acquérir la priorité
Système de pénalité : effectuer et terminer des pénalités

Question

Jaune tribord et Bleu bâbord naviguent l'un vers l'autre. Quand ils sont sur le point de se rencontrer, Jaune est pénalisé et doit effectuer immédiatement une pénalité (la pénalité était soit une pénalité pavillon rouge, soit une deuxième pénalité).
Quand la priorité change-t-elle ?

Réponse

La priorité ne change pas jusqu'à ce qu'il soit évident que Jaune effectue sa pénalité.

C'est le cas quand il dépasse la position bout au vent ou quand la bordure de sa grand-voile traverse l'axe du bateau selon le cas (voir la règle C.7.4(a)).

Bleu va acquérir la priorité par l'action de Jaune et Bleu n'aura donc pas à donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart selon la règle 15.

MR CALL N3

Règle C7.3

Limitations aux pénalités

Question 1

La règle C7.3(c) exige qu'un bateau ayant deux pénalités en effectue une « aussitôt que raisonnablement possible ». La règle C7.3(d) exige qu'un bateau ayant une pénalité pavillon rouge l'effectue « aussitôt que raisonnablement possible ». Comment doit-il respecter cette exigence quand la proximité d'un autre bateau ou d'un obstacle, ou les deux, l'empêche de lofer ou d'abattre pour commencer son virement ou son empannage de pénalité ?

Réponse 1

Il peut retarder son abattée (son lof, quand la pénalité est un virement de bord) jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de probabilité de contact avec l'autre bateau ou l'obstacle ; cependant quand l'obstacle est continu ou quand l'autre bateau est un obstacle et qu'en naviguant sur une route parallèle il continue à faire obstacle, il doit virer de bord (ou empanner) pour s'écarter ou il peut réduire sa vitesse jusqu'à ne plus être gêné par l'autre bateau. Si l'autre bateau vire alors pour l'empêcher d'effectuer sa pénalité, il doit de nouveau virer de bord, empanner ou réduire sa vitesse pour tenter à nouveau de s'écarter.

Question 2

Un bateau qui a une pénalité est pénalisé à nouveau. Une partie de sa pénalité s'effectuerait dans les deux longueurs de coque d'une marque à contourner s'il devait l'effectuer immédiatement. Que doit-il faire avant d'effectuer sa pénalité ?

Réponse 2

Il peut naviguer sur la route qu'il aurait suivie sans la deuxième pénalité, jusqu'à ce qu'il puisse effectuer la deuxième pénalité, sans qu'aucune partie de celle-ci ne soit effectuée dans la zone (voir la règle C7.3(b)). Il doit alors effectuer sa pénalité.

Question 3

Un bateau qui a une pénalité est pénalisé à nouveau alors que son spinnaker est établi. Que doit-il faire ?

Réponse 3

Un bateau est tenu d'effectuer la pénalité aussitôt que raisonnablement possible, même si son spinnaker est établi. Il doit amener la tête de spinnaker en-dessous du vit de mulet de la bôme principale selon la règle C7.3(a) et effectuer sa pénalité aussitôt que raisonnablement possible, mais pas avant de prendre le départ.

MR CALL N4

Règle C2.15 (41(e))
Règle 48.2
Règle C7.2(a)

Aide extérieure
Limitations sur l'équipement et l'équipage
Toutes pénalités

Question 1

Un bateau avec une pénalité en suspens est sur un bord du parcours vers une marque au vent. Un membre d'équipage tombe par-dessus bord. Le bateau abat, empanne, lofe jusque bout au vent et récupère le membre d'équipage. Le bateau a-t-il effectué sa pénalité ?

Réponse 1

Oui, à condition que le tour de pénalité réponde aux exigences de la règle C7.2(a).

Question 2

Le bateau a-t-il enfreint la règle 48.2 ?

Réponse 2

Non, à condition que le retour à bord ait lieu approximativement à l'endroit de la chute de l'équipier. Voir la règle C2.15 (41(e)).

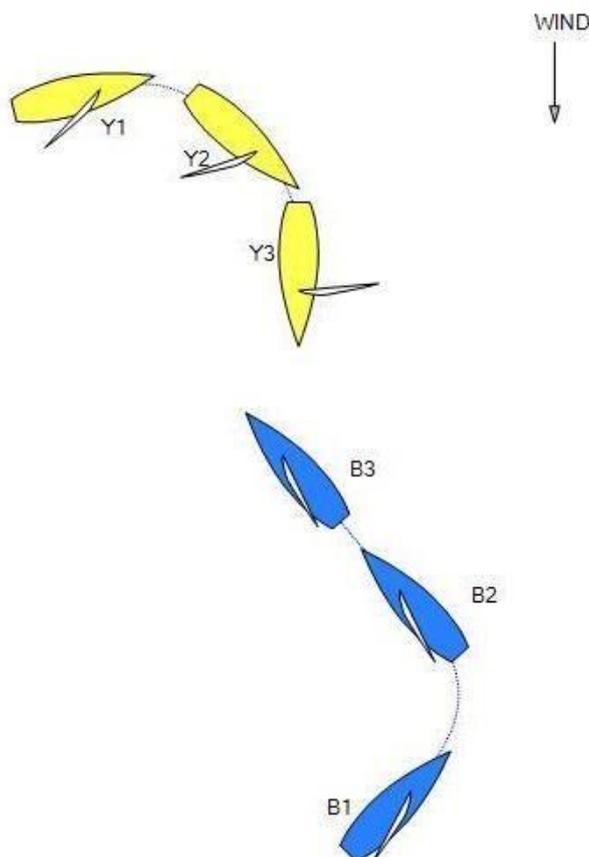
MR CALL N5

Règle 23.2

Gêner un autre bateau

Question

Juste après avoir pris le départ, Jaune, bâbord, abat et empanne pour effectuer une pénalité. Bleu, également bâbord, mais sur une route sous le vent de Jaune, vire de bord sur tribord, et en conséquence est en route de collision avec Jaune. Jaune est obligé de modifier sa route pour passer derrière Bleu avant de terminer sa pénalité et envoie son pavillon Y. Que doit être le cas ?



Réponse

Envoyer le pavillon vert et blanc. La règle 23.2 ne s'applique pas après le signal de départ quand un bateau navigue sur sa route normale. En conséquence, Bleu peut gêner Jaune, à condition que Bleu navigue sur sa route normale et n'enfreigne pas la règle 16.1. Il peut choisir parmi plusieurs routes normales et peut donc suivre celle qui gênera le plus Jaune. Naviguer sur l'un ou l'autre bord peut être une route normale.

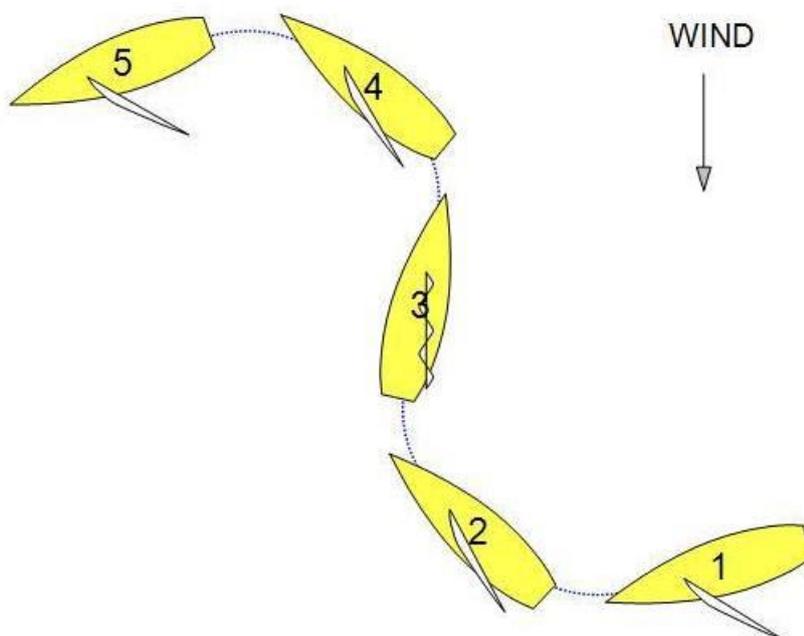
MR CALL N6

Règle C2.6 (13.1)
Règle C5.6
Règle C7

Pendant le virement de bord ou l'empannage
Signaux faits par les umpires
Système de pénalité

Question

Jaune est tenu d'effectuer une pénalité de virement de bord. Peut-il l'effectuer en lofant jusqu'à dépasser la position bout au vent, puis revenir sur une route au plus près sur son bord initial ?



Réponse

Non, quand il s'agit d'effectuer une pénalité, le virement de bord consiste à modifier sa route depuis le plus près sur un bord, vers le plus près sur l'autre bord en passant par la position bout au vent.

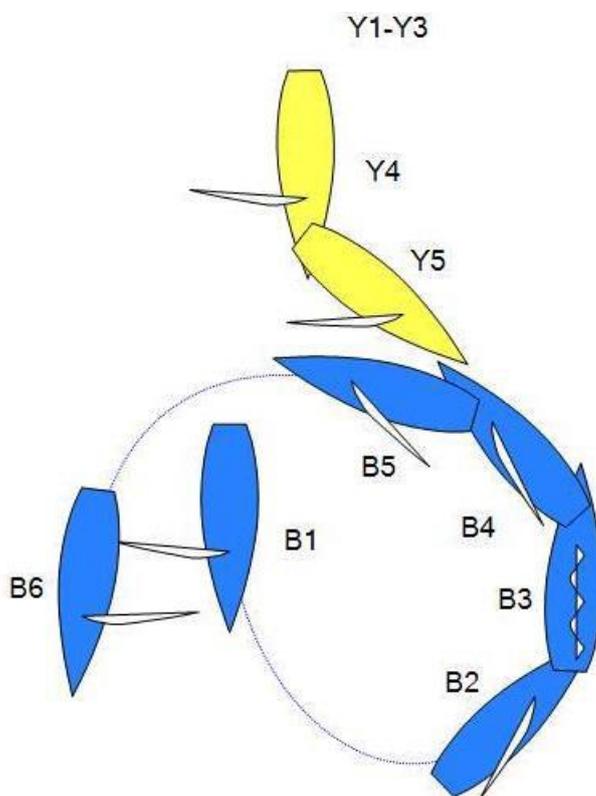
Dès que Jaune dépasse la position bout au vent, la règle C2.6 (13.1) s'applique et il doit se maintenir à l'écart. Bien que la règle C7.4(a) précise qu'un bateau avec une pénalité en suspens qui est sur un bord du parcours vers une marque sous le vent ou vers la ligne d'arrivée et dépasse la position bout au vent, est en train d'effectuer une pénalité, un bateau commençant une pénalité de la façon décrite ne respecte la règle C7.2(a)(2) et les umpires doivent signaler que le bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et que la pénalité est maintenue selon la règle C5.6.

MR CALL N7

Règle 21.2 Erreurs de départ ; effectuer des pénalités ; mettre une voile à contre
Règle C7.2(a)(2) Toutes pénalités

Question

Bleu et Jaune naviguent bâbord sur un bord du parcours vers une marque sous le vent. Bleu a une pénalité en suspens. Il lofe, dépasse la position bout au vent et abat vers une route au plus près tribord. Jaune modifie sa route pour éviter une collision avant que Bleu soit sur une route à plus de 90° du vent réel. Bleu continue d'abatter et se retrouve sur une route à plus de 90° du vent réel. Les deux bateaux envoient leur pavillon Y. Que doit être le call ?

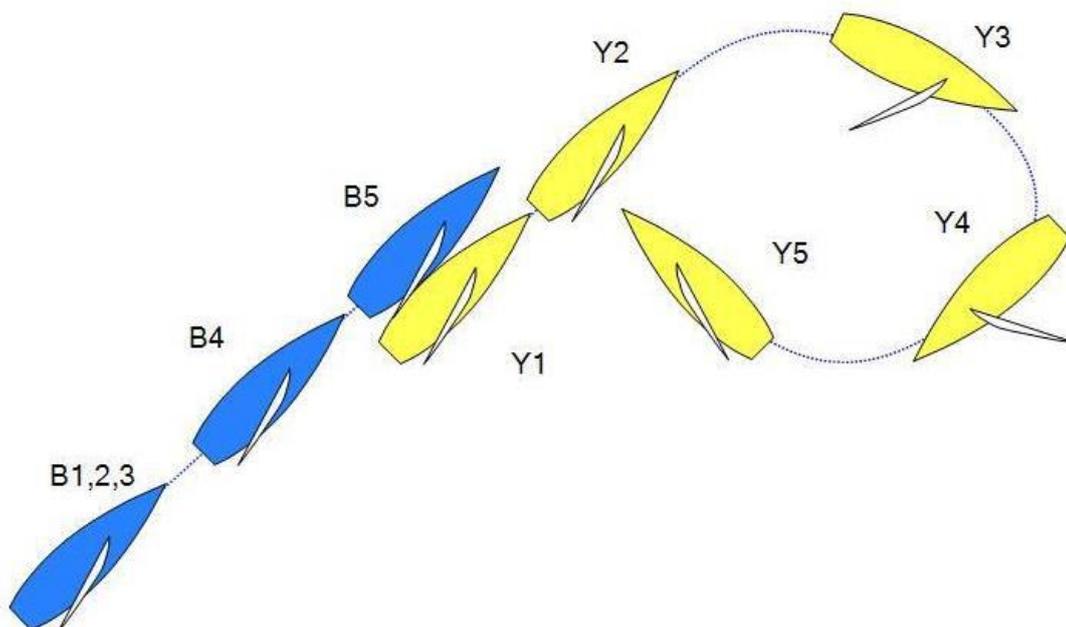


Réponse

Signaler que Bleu a terminé sa pénalité et le pénaliser ensuite à nouveau. Bleu a respecté la règle C7.2(a)(2) et a ainsi terminé une pénalité. Cependant, avant de revenir sur une route à plus de 90° du vent réel, il a enfreint la règle 21.2.

MR CALL N8**Règle C8.3(a)****Pénalités à l'initiative des umpires****Question 1**

Jaune est pénalisé avant de prendre le départ. Plus tard, Jaune et Bleu prennent tous deux le départ bâbord, Jaune sous le vent mais approximativement à quatre longueurs de coque devant Bleu. Jaune abat, empanne, puis lofe jusqu'au plus près sur tribord. Juste après, la règle 10 exige de Bleu qu'il modifie sa route pour éviter Jaune. Jaune a-t-il « obtenu un avantage sur l'autre bateau » dans le contexte de la règle C8.3(a) ?

**Réponse 1**

Non. La règle C8.3(a) fait référence à des situations dans lesquelles l'avantage procuré au bateau par l'infraction à une règle est supérieur au préjudice causé par l'exécution de la pénalité. Dans le cas présent, l'avantage obtenu par le bateau qui se retrouve tribord après avoir effectué sa pénalité n'est pas lié à l'avantage auquel la règle C8.3(a) fait référence.

Question 2

Les bateaux sont proches l'un de l'autre sur un bord du parcours vers une marque au vent et l'un d'eux est pénalisé. Après avoir empanné, il s'éloigne sur le bord opposé et bénéficie immédiatement d'une grosse adonnante. A-t-il « obtenu un avantage » de sa pénalité ?

Réponse 2

Non. Voir la réponse 1.

MR CALL N9

Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 21.2	Erreurs de départ ; effectuer des pénalités ; mettre une voile à contre
Règle 23.2	Gêner un autre bateau
Règle C7	Système de pénalité
Définitions	Route normale (règle C2.3)

Question 1

Bleu et Jaune sont à mi-parcours sur un bord de près et Bleu a une pénalité en suspens. Bleu abat pour effectuer sa pénalité.

En position 3, Bleu a empanné et effectue sa pénalité. Jaune lofe et dépasse la position bout au vent. Jaune termine son virement en position 4. Jaune lofe alors et avant que Bleu ait terminé sa pénalité, Bleu répond au lof et se maintient à l'écart. Un pavillon Y est envoyé. Que doit être le call ?



Réponse

Signaler que Bleu a terminé sa pénalité et ensuite pénaliser Jaune.

A partir du moment où Bleu empanne et jusqu'à ce qu'il revienne sur une route au plus près, il effectue une pénalité et doit se maintenir à l'écart de Jaune selon la règle 21.2. Jaune est tenu de ne pas gêner Bleu pendant que Bleu effectue la pénalité, sauf s'il navigue sur sa route normale.

Quand Jaune lofe après avoir terminé son virement de bord, il ne navigue pas sur sa route normale et la règle 23.2 exige qu'il ne gêne pas Bleu qui est encore en train d'effectuer sa pénalité. En obligeant Bleu à répondre au lof avant d'avoir terminé sa pénalité, Jaune a gêné Bleu pendant que celui-ci effectuait sa pénalité. Peu importe que la gêne de Jaune ait entraîné l'accomplissement plus rapide de la pénalité.

MR CALL N10

Règle 28.1
Règle C6.6(b)(3)
Définitions

Effectuer la course
Décisions du jury
Effectuer le parcours

Question

Alors que Jaune et Bleu s'approchent de la marque sous le vent, le comité de course signale un changement de position de la marque au vent. Les deux bateaux contournent la marque sous le vent et naviguent vers la marque au vent initiale, la contournent et finissent. Aucun d'eux ne contourne la nouvelle marque au vent.

Le comité de course réclame contre les deux bateaux pour infraction à la règle 28.1.

Le jury établit que les deux bateaux ont enfreint la règle 28.1 puisqu'aucun d'eux n'a effectué le parcours correctement. Comment le classement du match doit-il être fait ?

Réponse

A moins de prouver le contraire, le jury doit établir que l'infraction à la règle n'a eu aucun effet significatif sur l'issue du match et décider que les bateaux doivent être classés à leurs places d'arrivée. Voir la règle C6.6(b)(3).

Note : Normalement, le comité de course doit réclamer seulement en cas d'infraction à une instruction de course ou à une règle technique qui ne peut faire l'objet d'une réclamation par les concurrents. Voir les « Race Management Policies pour le Match Racing » de World Sailing. Le comité de course doit simplement classer les bateaux dans leurs positions d'arrivée.

Index des règles listées dans les titres des calls

Règles (dans les titres des calls)

Règle	Call
2	M3
7	B10, C1
10	A2, B7, B11, B12, B16, B19, D2, D4, D5, E1, E8, E11, K4, K5, M9
11	A1, A3, B3, B4, B5, B6, B9, B10, B15, B18, B19, C1, D1, D4, E1, E4, E6, E7, E11, G3, J1, K2, K4, L10, M8
12	B8, B18, D4
13.1	B6, B11, E6, E8, N6
13.2	E1
14	B10, M10
15	B3, B4, B12, B18, D4, E3, G1, N2
16.1	A1, A2, B5, B6, B7, B9, B10, B11, B12, B14, B15, D1, D2, D5, D6, E1, E4, G2, G3, L10, N9
Préambule section C	C1
18.1	A3, E9
18.2	A3, E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, J1, K2, K4, K5, K6, M14
18.3	E7, E8, J1, J2, L9
19.1(b)	E11
19.2	B12, B13, B14, B15, B16, B19, C1, L10
20.2	D3, M9
20.4(a)	M3
21.1	L9
21.2	K2, K6, N7, N9
21.3	B9
23.1	M12
23.2	N5, N9
23.3	L6, L7, L8, L9
28.1	K1, N10
31	M14
32.1	L1
41(e)	N4
42.2(d)	L5
43.1	A3, B11, B16, D4, E1, E2, E3, E6, E7, K2, K4, K5, K6, L10, M9, M14
48.2	N4
49.1	L3
60.3	M6, M10
62.1	L1, M6, M10
70.1	L2
C4.1	B1
C4.2	B1
C5	K3, K6, M1, M6, M7, M11, N6
C6	L6, L7, M10, M4

C6.1	L7
C6.5	E8, G3, M5, M7, M11
C6.6	L2, N10
C7	M8, N6, N9
C7.2	C2, G3, K1, K3, M11, N1, N4, N7
C7.3	C2, M7, M11, N3
C7.4	K6, N2
C8.1	M10
C8.1	B2
C8.2	M7, M14
C8.3	E8, G3, K6, M2, M3, M4, M8, N8
C8.4	M12
C9.1	L2, M6
C9.3	B2, L1, M6

Index des définitions listées dans les titres des calls

Définitions

Effectuer le parcours	K1, N10
Finir	A5, K1, K3
Marque	B14
Obstacle	B14, B19
Place	B19, D1, D6, E4, G2
Place à la marque	E1, E3, E4, E6, E7, E8, K4, K5, K6
Route libre devant, route libre derrière, engagement	A4, A5, B8, B16, B19, E9, E11, L4
Route normale	E1, E7, E8, J1, J2, K4, K5, K6, N9
Se maintenir à l'écart	A1, A4, B17, B19, D1, E8, E11

Call book mis à jour par le groupe CCA en charge des traductions : Yves Léglise, Corinne Aulnette et Tom Grainger