



# **CALL BOOK COURSE PAR EQUIPES**

**2021 - 2024**

Livre des Décisions Course par équipes 2021-2024

**Sport / nature / technologie**

Première édition : juillet 2001  
Septième édition : janvier 2021

Contact du secrétariat exécutif de World Sailing :  
20, Eastbourne Terrace Paddington  
London W2 6LG  
Royaume Uni

Tél : +44 (0) 20 3940 4888  
Email : [office@sailing.org](mailto:office@sailing.org)

© World Sailing Limited  
Tous droits réservés

## Avant-propos

La Course par équipes continue à se développer comme une partie importante de notre sport. Pratiquée en dériveurs et de plus en plus en quillards, elle attire les coureurs de tous âges et expériences, depuis la voile scolaire et les jeunes coureurs sur des épreuves locales jusqu'à des champions du monde ou olympiques. Son point d'orgue est le Championnat du Monde World Sailing de Course par Équipes.

Ce Livre des Décisions (ou Call Book) a été élaboré et peaufiné avec la participation de coureurs aussi bien que d'umpires pour répondre aux besoins d'une cohérence maximale dans les réponses aux réclamations sur l'eau. Le but de ce Call Book est d'aider à lever le doute parmi les coureurs, les juges et les umpires sur les situations qui y sont exposées.

Cette dernière édition met à jour les calls pour conserver la cohérence avec les Règles de Course à la Voile 2021 – 2024 et introduit également de nouveaux calls tout en précisant le texte existant.

Il est important de souligner que ce Call Book, comme les éditions précédentes, ne fait autorité que pour la Course par équipes courue selon l'Annexe D des RCV. Ceci inclut la course avec ou sans umpires.

Le Comité des Règles de Course de World Sailing souhaite que les coureurs, les juges et les umpires continuent à lui fournir de la matière pour permettre de continuer à développer ce Call Book.

Les commentaires et suggestions des lecteurs doivent peuvent être adressés à la Commission Centrale d'Arbitrage de la FFVoile.

John Doerr  
Président  
Comité des Règles de Course de World Sailing,  
Décembre 2020

## Préface

Voici la septième édition du Call Book World Sailing pour la Course par équipes. Elle reflète les modifications des Règles de Course à la Voile 2021-2024 et en particulier les règles de l'annexe D. Remerciements spéciaux aux membres du groupe de travail des règles de Match et Team Racing : Chris Atkins (GBR), Martin Clasen (GER), Chris Lindsay (IRL), Marta Llore Llinares (DEN), Rob Overton (USA), Cxema Pico (IRL), Peter Wilson (USA), et Diego Yubero (ESP) pour leur aide dans la mise à jour de ce livre.

Si la plupart des modifications ne sont que de simples changements de références, il existe certaines modifications notables du jeu et nous conseillons aux coureurs et umpires d'étudier attentivement ce nouveau call book en détail ! Tous les changements majeurs sont le résultat d'une modification substantielle de règle ou d'une soumission pour ajouter, supprimer ou modifier le call.

Voici une liste non exhaustive des modifications :

- Les calls D2, J9, L5, M7 et M11 contiennent des modifications importantes.
- Les calls H5, J9, J10 et G8 sont nouveaux mais ont été publiés antérieurement dans le supplément au call book. Le call J10 a été révisé de façon significative en 2020.
- Le call E8 (précédemment Réponse Rapide 2018-001) et le call L2 sont nouveaux.
- Le call E8 est retiré pour révision.
- 8 calls du précédent Call Book, considérés comme faisant doublon ou étant redondants, sont supprimés. Il s'agit des calls C5, E9, E14, H3, L6, L7, M6 et M9.
- Les précédentes règles 14(b), 21 et 64.1(a) concernant l'exonération sont rassemblées en une nouvelle règle 43. Toutes les références à l'exonération sont mises à jour en conséquence.
- Des modifications majeures dans les méthodes des umpires dans l'Annexe D ont entraîné des modifications de plusieurs calls.
- De plus, il y a des clarifications mineures dans de nombreux calls et des modifications règles qui n'affectent pas la substance de ces calls.

Le but de ce Call Book est de définir pour les umpires, les juges et les concurrents la façon dont les incidents vont être jugés lors d'une course par équipes.

Les calls sont répartis en sections suivant la progression sur le parcours, en citant les incidents typiques dans l'ordre où ils peuvent vraisemblablement se produire et en expliquant les règles applicables. Il en résulte que certains calls sont plus simples que d'autres et que certains contiennent des répétitions d'explications précédentes. Bien que des calls soient regroupés dans une même section, cela ne signifie pas qu'ils ne s'appliquent pas à d'autres moments. De nombreux calls (par exemple ceux de la section pré-départ) s'appliquent à tout moment.

Les schémas sont de simples instantanés en deux dimensions de chaque situation. Ils ne peuvent montrer la force du vent, les vagues, la houle, la vitesse des bateaux et toutes ces autres choses qui contribuent à la réalité du scénario. Ils ne doivent donc pas être utilisés

trop au pied de la lettre mais plutôt comme un moyen de reconnaître rapidement et clairement la décision à laquelle ils font référence.

Les calls de ce livre ne peuvent couvrir l'intégralité des incidents possibles. Avec le développement de nouvelles tactiques, de nouveaux calls seront nécessaires. Si la lecture de ce Call Book ou un incident sur l'eau vous amène à commenter ou à proposer un call supplémentaire, merci d'envoyer un email à la Fédération Française de voile ([cca@ffvoile.fr](mailto:cca@ffvoile.fr)). Si vous êtes incertain au sujet d'un incident, il mériterait peut-être d'être rédigé et proposé pour faire l'objet d'un nouveau call.

La publication du Call Book est régie par la Réglementation 28 de World Sailing. Ce qui signifie que ce document n'a autorité que pour la course par équipes.

Les réglementations de World Sailing prévoient un système de réponse rapide aux calls de course par équipes. Les calls proposés selon ce système doivent être rédigés sous une forme similaire aux calls existants et envoyés au secrétariat de World Sailing. Un call approuvé en tant que Réponse Rapide à un call sera communiqué immédiatement à tous les umpires internationaux et aux fédérations. De plus, il sera mis sur le site web de World Sailing, [www.sailing.org](http://www.sailing.org).

Le groupe de travail des règles de course par équipes fera des recommandations au comité des règles de course sur les calls soumis et sur les calls « réponse rapide » approuvés.

J'accueille favorablement tout commentaire visant à l'amélioration de ce Call Book.

Richard Thompson  
Président  
Au nom du groupe de travail des règles de Course par équipes  
Décembre 2020

Traduction : Groupe Traduction FFVoile

*Note : le tableau n° de règles/Call en fin de ce livret comporte des liens sur chaque call (ctrl/clique) renvoyant directement sur le call choisi.*

# TABLE DES MATIERES DU CALL BOOK

Section	Sujet
Introduction	
Principes généraux pour les décisions des Umpires	
A	Définitions et principes fondamentaux
B	Avant le départ
C	Le départ
D	Bord de près
E	Marque au vent
F	Bord de large
G	Le vent arrière
H	La marque d'empannage
J	La marque sous le vent
K	L'arrivée
L	Autres règles
M	Les méthodes d'umpiring
Index des règles (dans le titre des décisions)	

## Commentaires sur le texte

1. À l'exception de certains calls de la section M, les calls présupposent que tous les pavillons, appels et signaux (soit des concurrents, soit des umpires) ont été effectués selon les règles.
2. Certains calls mettent en exergue des principes importants des règles. Pour un référencement plus simple, ces explications sont imprimées en italique à la fin du call.
3. Les nuances des bateaux différencient les équipes. Les bateaux A, B et C sont gris et forment une équipe, X, Y et Z sont blancs et forment l'autre équipe. Quand les bateaux sont en couleur dans quelques rares calls, B est bleu et Y est jaune, et un troisième bateau est vert, le texte identifiant les bateaux d'une même équipe. Quand seulement deux bateaux sont impliqués, on les appellera normalement Y et B.
4. Ces calls s'appliquent à tous les formats de course par équipes quand l'annexe D s'applique, indépendamment du nombre de bateaux dans chaque équipe. Seuls les bateaux montrés sur les schémas ou mentionnés dans le texte sont impliqués dans l'incident ; les autres bateaux dans la course ne sont pas pertinents dans la décision et ne sont pas représentés.
5. Quand les bateaux sont déjà engagés en position 1 d'un call, la phrase « la règle 17 ne s'applique pas à Y » est utilisée pour montrer que Y peut naviguer au-dessus de sa route normale. L'autre possibilité est « Y est soumis à la règle 17 ».
6. Sauf indication autre, le vent souffle depuis le haut du schéma.

7. Les calls font référence aux « umpires » prenant des décisions. Bien qu'il soit normal d'avoir deux umpires par bateau, cela n'est pas obligatoire et les calls s'appliquent à l'identique lorsqu'il n'y a qu'un seul umpire. Lorsque l'annexe D s'applique, les calls s'appliquent également aux instructions des jurys ; voir la Réglementation 28.3 de World Sailing.

# PRINCIPES GENERAUX DES DECISIONS D'UMPIRES

Les principes généraux suivants s'appliquent aux décisions des umpires :

## 1. « Dernier point de certitude »

Les umpires sont fréquemment amenés à juger (souvent parce qu'imparfaitement positionnés) le moment précis où l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau change – par exemple, dépasser la position bout au vent ou établir un engagement.

Dans ces cas-là, les umpires supposeront que cet état ou cette relation n'a pas changé tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.

## 2. Désaccord entre umpires

Parfois, les umpires ne sont pas d'accord sur ce que doit être la décision. En ce cas, même s'il y a eu contact, les umpires signaleront « pas de pénalité » plutôt que de pénaliser un bateau ou l'autre.

## 3. Règle 14 : éviter le contact

Tout incident concernant un contact impliquera également la règle 14. Cependant, quand les umpires décident qu'un bateau tenu de se maintenir à l'écart ou de donner de la place doit être pénalisé pour une infraction à une autre règle du chapitre 2, une infraction à la règle 14 ne donnera pas lieu à une pénalité supplémentaire sauf en cas de dommage. A l'exception de ce cas, la règle 14 est sans conséquence sur la décision immédiate des umpires et n'est donc pas traitée séparément dans chaque call de ce livre.

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

Le cas World Sailing 21 établit que des manœuvres « extraordinaires » et « anormales » ne sont pas des manœuvres en bon marin. Certaines actions anormales et qui ne sont donc pas des manœuvres en bon marin dans une flotte nombreuse seront considérées comme normales et donc en bon marin dans une course par équipes. Cependant, toute manœuvre qui crée un risque de dommage pour un bateau ou un équipage n'est pas une manœuvre en bon marin. Les umpires jugeront chaque incident en se basant sur les actions du bateau en relation avec les conditions de vent et de mer rencontrées à ce moment-là.

## 5. Avantage acquis après avoir enfreint une règle

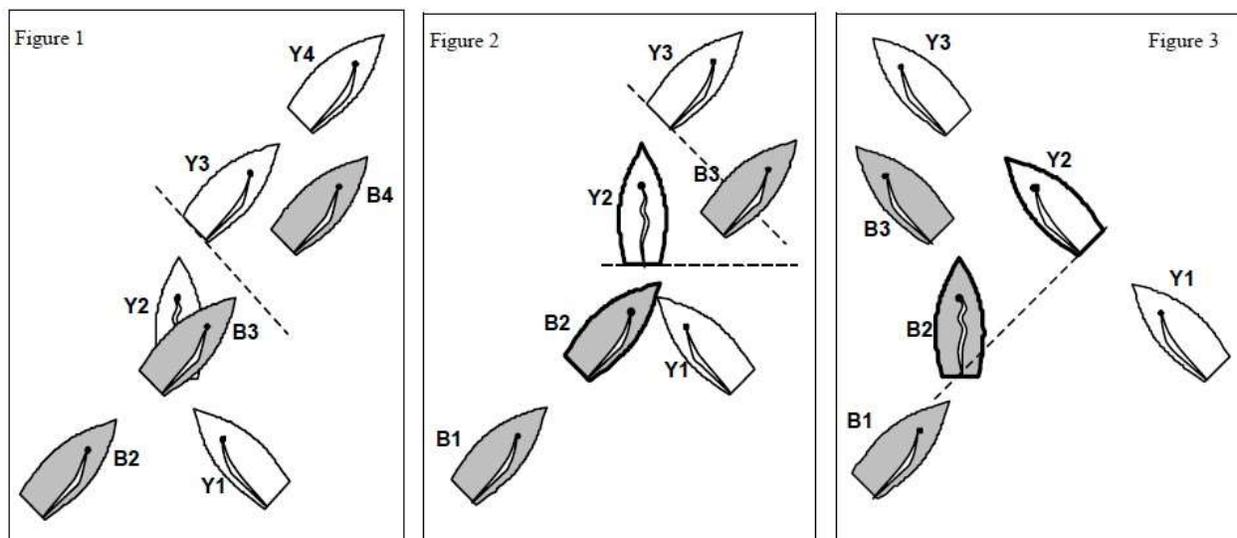
Quand un bateau enfreint une règle et qu'il (ou un autre bateau de son équipe) effectue une pénalité, les umpires décideront si l'équipe du bateau a acquis un avantage malgré la pénalité effectuée. Si oui, ils doivent agir selon la règle D2.3(c). Sauf pour certains calls de la Section M, cela n'est pas évoqué spécifiquement dans chaque call de ce livre.

## TR CALL A1

Règle 13 Pendant le virement de bord  
Règle 17 Sur le même bord, route normale

### Question

Sur un bord de près, un engagement est établi pendant qu'un bateau vire de bord ou peu de temps après. À quelle condition B, bateau sous le vent, est-il autorisé à naviguer au-dessus de sa route normale ?



### Réponse

- Schéma 1 : Engagement établi depuis la position en route libre derrière – B n'acquiert pas de droit de lof. Y termine son virement de bord à la position 3, quand il est en route libre devant B. Peu de temps après, B établit un engagement depuis la position en route libre derrière et enfreindra la règle 17 s'il navigue au-dessus de sa route normale pendant cet engagement et pendant que les bateaux restent à moins de deux longueurs de coque l'un de l'autre, sauf si, ce faisant, il passe rapidement derrière Y.
- Schéma 2 : Engagement établi depuis la position en route libre derrière – B acquiert le droit de lof. Au moment où Y dépasse la position bout au vent en position 2, les bateaux sont sur le même bord, mais non engagés. L'engagement est établi avant que Y n'atteigne une route au plus près – c'est-à-dire pendant que Y est soumis à la règle 13. Donc la règle 17 ne s'applique pas et B peut naviguer au-dessus de sa route normale.
- Schéma 3 : Engagement établi « instantanément ». En position 2, quand B passe par la position bout au vent, les deux bateaux sont sur le même bord et engagés. Puisqu'aucun bateau n'a établi cet engagement depuis la position en route libre derrière, l'engagement est dit « instantané ». La règle 17 ne s'applique pas et B peut naviguer au-dessus de sa route normale.

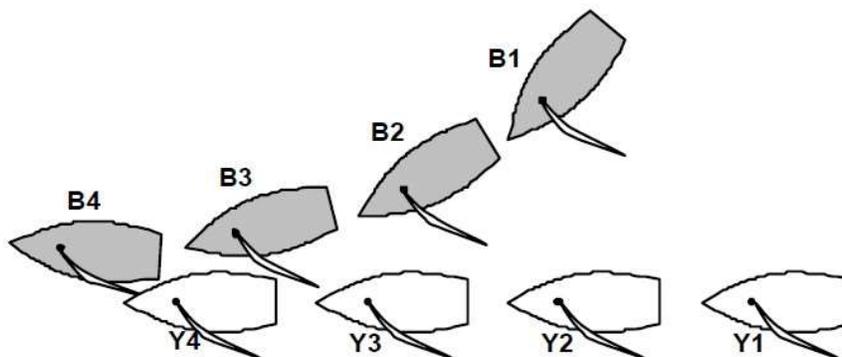
*Un bateau vire de bord au moment où il dépasse la position bout au vent. Cependant, il est le bateau tenu de se maintenir à l'écart soumis à la règle 13, depuis le moment où il dépasse la position bout au vent jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près. Si un autre bateau devient engagé sous son vent depuis la position en route libre derrière pendant cette période, la règle 17 ne s'applique pas et le bateau sous le vent peut naviguer au-dessus de sa route normale – il a par exemple « droit de lof ».*

## TR CALL A2

**Règle 11** Sur le même bord, engagés  
**Définitions** Se maintenir à l'écart

### Question

B se rapproche de Y depuis une position au vent. Quand B cesse-t-il de se maintenir à l'écart de Y ?



### Réponse

B se maintient à l'écart de Y tant que Y, bateau prioritaire, peut suivre sa route sans avoir à agir pour l'éviter et, puisqu'ils sont engagés, tant qu'il peut modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact avec l'autre bateau.

En positions 1 & 2 : B se maintient à l'écart.  
En position 3 : si Y lofe, il y aura contact, mais pas immédiatement, donc B se maintient encore à l'écart.  
En position 4 : Y ne peut pas modifier sa route en lofant sans créer de contact immédiat avec B. B ne se maintient plus à l'écart et serait pénalisé selon la règle 11 si Y réclamait, qu'il y ait contact ou pas entre les bateaux.

*À tout moment, la route d'un bateau (au sens utilisé dans le chapitre 2 et dans les Définitions) correspond à la direction vers laquelle pointe son étrave. Cela ne signifie pas sa route normale ni la route qu'il pourrait suivre prochainement.*

*Un contact n'est pas nécessaire pour qu'un bateau ne se maintienne pas à l'écart.*

## TR CALL A3

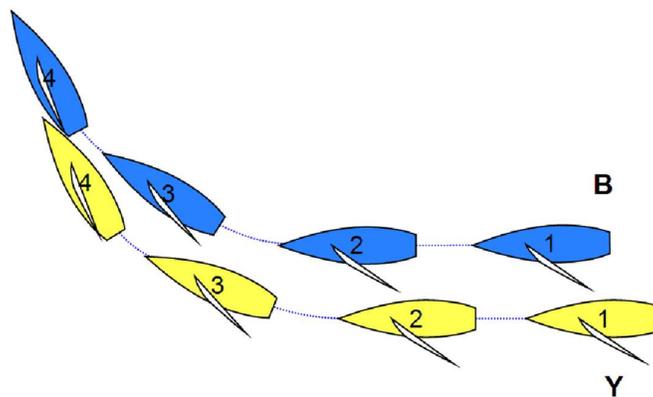
**Règle 11** Sur le même bord, engagés

**Règle 16.1** Modifier sa route

**Définitions** Se maintenir à l'écart

### Question

Y et B sont engagés, naviguent sur des routes parallèles, séparés d'environ  $\frac{1}{2}$  largeur de coque. Y n'a pas de restriction de route normale. Juste avant la position 3, Y lofe lentement et B répond rapidement. Y continue de lofer et B n'a plus aucun moyen d'éviter Y. B tente de se maintenir à l'écart en lofant et un contact se produit. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Positions 1 et 2 : B se maintient à l'écart puisqu'il est suffisamment éloigné de Y pour que celui-ci puisse modifier sa route dans les deux directions sans entrer immédiatement en contact.

Position 3 : Après la première modification de route de Y, B a encore la place de se maintenir à l'écart. B doit, rapidement et en bon marin, faire tout son possible pour établir une distance suffisante entre Y et lui, afin de se maintenir à l'écart. Si B agit ainsi, il est protégé par la règle 16.1.

Entre 3 et 4 : Y continue de modifier sa route, et B n'est plus capable de se maintenir à l'écart. Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

Si Y continue de lofer et que B continue de répondre rapidement et en bon marin à chaque lof, Y devra finalement arrêter de lofer lorsque les bateaux seront si proches que tout lof supplémentaire de Y ferait que B serait incapable de se maintenir à l'écart. Si Y cesse de lofer à ce moment-là et que B continue de répondre en se maintenant à l'écart, aucun bateau n'enfreint de règle.

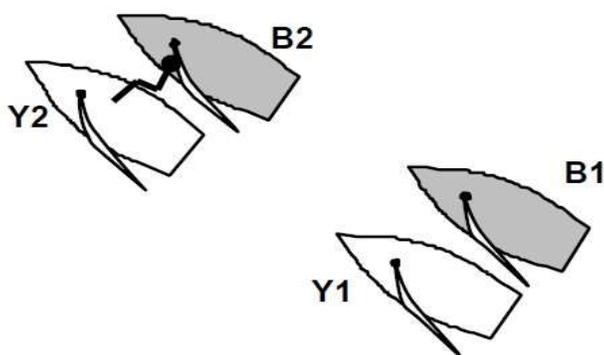
*Un bateau tenu de se maintenir à l'écart doit rapidement saisir toute opportunité de le faire quand un bateau prioritaire modifie sa route, mais il n'a normalement pas à anticiper une modification de route d'un bateau prioritaire.*

## TR CALL A4

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 43	Exonération
Règle D2.3	Pénalités à l'initiative d'un umpire
Définitions	Se maintenir à l'écart

### Question

Y et B sont de petits dériveurs naviguant au près, proches l'un de l'autre. Au passage d'une risée, l'équipier de Y se met au rappel et son corps touche le plat-bord sous le vent de B. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser B selon la règle 11. Le bateau Y ne modifie pas sa route. Les actions de Y sont cohérentes avec une navigation en bon marin dans les conditions existantes et B ne respecte pas ses obligations de bateau non prioritaire.

Si les actions de Y ne sont pas cohérentes avec une navigation en bon marin dans les conditions existantes et visent uniquement à provoquer un contact, pénaliser Y conformément à la règle D2.3(g) pour une infraction à la sportivité et exonérer B selon la règle 43.1(a).

(Voir également les cas World Sailing 73 et 74.)

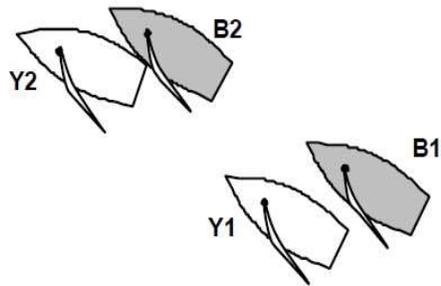
*Un bateau modifie sa route lorsqu'il modifie son cap compas. Se mettre au rappel, ralentir ou faire giter le bateau ne sont pas des modifications de route.*

## TR CALL A5

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Définitions</b>	<b>Se maintenir à l'écart</b>

### Question

B et Y naviguent sur des routes parallèles très proches l'un de l'autre. Y abat et sa poupe touche B. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Les umpires considèreront la distance entre les deux bateaux leur permettant de naviguer dans les conditions existantes et permettant au bateau sous le vent de lofer et abatter sans immédiatement entrer en contact avec le bateau au vent ainsi que les raisons qui ont amené ces deux bateaux à naviguer si proches.

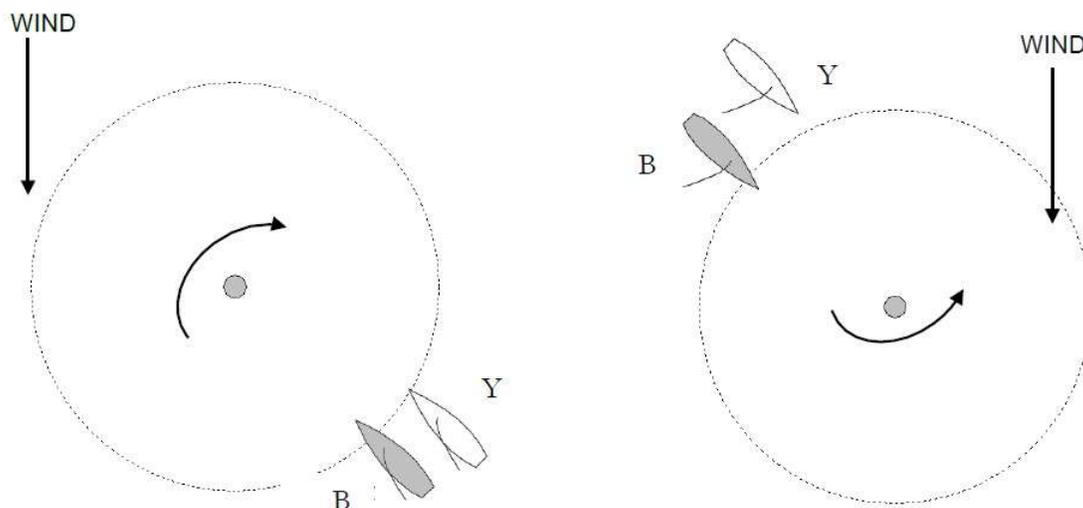
- Cas 1 : Quand B a eu la possibilité de se maintenir à l'écart mais a alors navigué si près de Y que tout lof ou abattée de Y aurait immédiatement provoqué un contact, B ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 11. Pénaliser B.
- Cas 2 : Si B ne se maintient pas à l'écart mais que les bateaux sont devenus si proches en conséquence de la précédente modification de route de Y, à laquelle B a répondu rapidement, et si B n'a depuis lors pas eu la possibilité d'augmenter la distance entre les bateaux, alors Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.
- Cas 3 : Si B se maintient à l'écart et que Y abat brutalement, alors Y ne laisse pas à B la place de se maintenir à l'écart et enfreint en conséquence la règle 16.1. Pénaliser Y.

## TR CALL A6

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 43	Exonération
Définitions	Place à la marque, Zone

### Question 1

Y et B s'approchent d'une marque à laisser comme indiqué par les flèches. La règle 17 ne s'applique pas à B. Jusqu'à quel moment B peut-il lofer ?



### Réponse 1

La règle 18 commence à s'appliquer quand une partie quelconque de la coque d'un des bateaux est dans la zone. À partir de ce moment, si B lofe puis doit ensuite abattre pour laisser la place à la marque à Y, alors B enfreint la règle 18.2. B n'enfreint pas la règle 18.2 s'il est capable de lofer tout en laissant à Y la place pour aller à la marque comme requis par le paragraphe (a) dans la définition Place à la marque. Y est tenu de se maintenir à l'écart selon la règle 11. Cependant, il sera exonéré selon la règle 43.1(b) s'il enfreint la règle 11 en raison du manquement de B à lui laisser la place à la marque.

### Question 2

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

### Réponse 2

B est tenu d'abattre rapidement quand le premier des bateaux entre dans la zone.

## TR CALL B1

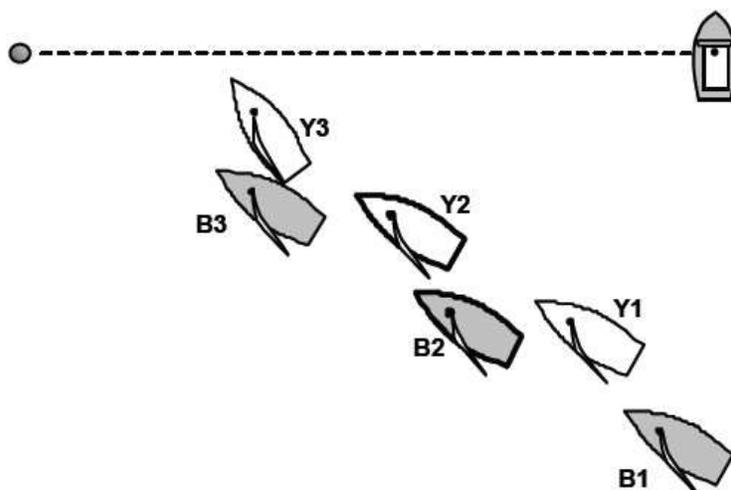
Règle 11 Sur le même bord, engagés

Règle 15 Acquérir la priorité

Règle 43 Exonération

### Question

Avant le départ, Y avance lentement et B établit un engagement depuis la position en route libre derrière. Au moment où l'engagement est établi, Y peut se maintenir à l'écart en poursuivant sa route et en accélérant. Au lieu de cela, Y tarde à répondre puis lofe et sa poupe touche B. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y. Quand B établit son engagement, il doit au début laisser à Y la place de se maintenir à l'écart. B remplit ses obligations selon la règle 15, puisque, quand l'engagement est établi, Y peut se maintenir à l'écart en poursuivant sa route et en accélérant, ou en lofant. Cependant, quand Y tarde à répondre puis choisit de lofer et qu'un contact se produit, il ne se maintient pas à l'écart. Y enfreint la règle 11.

Quand un bateau non prioritaire réagit correctement et en temps voulu mais est incapable de se maintenir à l'écart, le bateau prioritaire ne lui laisse pas la place et sera pénalisé pour infraction à la règle 15. L'autre bateau sera exonéré selon la règle 43.1(b).

Quand un bateau non prioritaire réagit lentement ou de façon inadéquate, puis ne se maintient pas à l'écart, le bateau non prioritaire sera pénalisé pour ne pas s'être maintenu à l'écart.

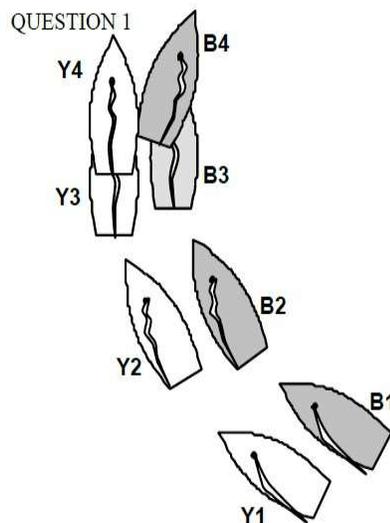
*Quand un bateau acquiert la priorité, l'autre bateau doit rapidement agir en conséquence pour tenter de se maintenir à l'écart. En fonction des circonstances, cette action peut comprendre une accélération ou un virement de bord.*

## TR CALL B2

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 13</b>	<b>Pendant le virement de bord</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Définitions</b>	<b>Se maintenir à l'écart</b>

### Question 1

Les bateaux B et Y sont engagés et B, bateau au vent, se maintient à l'écart. Y lofe jusqu'au bout au vent, B lofe en réponse et tous deux se retrouvent face au vent, côte à côte. B continue de modifier sa route et dépasse la position bout au vent. En conséquence, B entre en contact avec Y. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

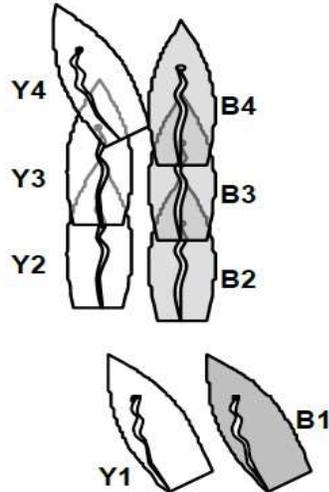
Quand Y lofe, s'il ne donne pas à B la place de répondre et de se maintenir à l'écart, pénaliser Y

Si B avait pu se maintenir à l'écart mais soit a répondu trop lentement soit de façon insuffisante ou a trop pivoté, alors B enfreint la règle 11 ou 13. Pénaliser B.

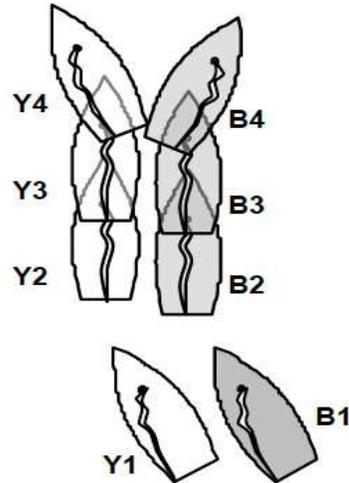
### Question 2

Dans des circonstances similaires, Y lofe sans enfreindre la règle 16 et B répond. Lorsqu'il est bout au vent, B maintient sa position alors qu'il aurait pu virer de bord pour s'écarter. Un peu plus tard, Y abat et leurs poupes se touchent. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?

### QUESTION 2



### QUESTION 3



### Réponse 2

Si la modification de route de Y entraîne immédiatement un contact avec B, alors B ne se maintenait pas à l'écart et a enfreint la règle 11. Pénaliser B.

Si une plus grande distance les sépare et que Y abat violemment sans donner à B la place de se maintenir à l'écart, alors Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

### Question 3

Dans des circonstances similaires, B se maintient à l'écart mais, lorsqu'il atteint la position bout au vent, il maintient sa position pendant un instant. B dépasse alors la position bout au vent et un peu plus tard, Y abat et leurs poupes se touchent. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?

### Réponse 3

Quand B dépasse la position bout au vent, les bateaux ne sont plus engagés sur le même bord et donc le paragraphe (b) de la définition de Se maintenir à l'écart ne s'applique plus.

Si le contact s'était produit sans abattée de Y, B aurait enfreint la règle 13. Pénaliser B.

Si le contact ne s'était pas produit sans abattée de Y, Y aurait enfreint la règle 16.1 Pénaliser Y.

## TR CALL B3

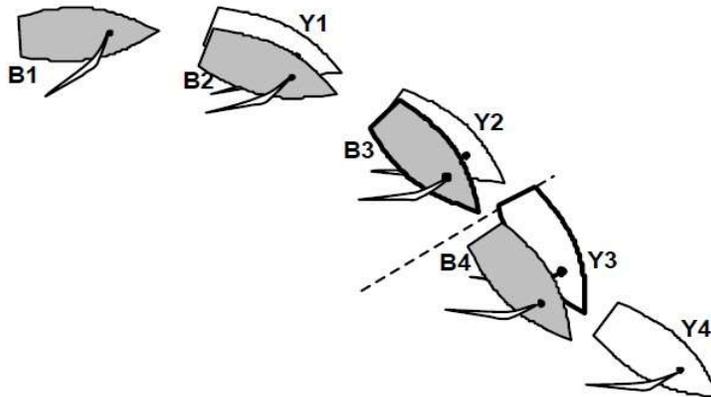
**Règle 12** Sur le même bord, non engagés

**Règle 15** Acquérir la priorité

**Règle 16.1** Modifier sa route

### Question 1

Avant le départ, B et Y sont tous deux bâbord, B en route libre derrière Y. Quand Y abat pour empanner, B abat également sur une route qui va devenir une route de collision si Y abat davantage. À aucun moment pendant la manœuvre, les bateaux ne sont engagés. Y lofe et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pas de pénalité. En tant que bateau prioritaire, Y est tenu de donner à B la place de se maintenir à l'écart quand il modifie sa route. B est tenu de se maintenir à l'écart, il ne doit donc pas empêcher Y de naviguer dans la direction qu'il suit. En position 3, B se maintient à l'écart mais ses actions empêchent Y d'abattre davantage. Aucun bateau n'enfreint de règle.

### Question 2

Si un engagement est établi juste après la position 3, la situation change-t-elle ?

### Réponse 2

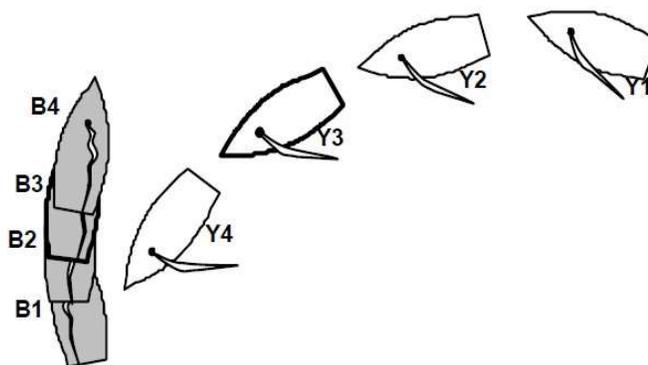
Juste après la position 3, B devient bateau prioritaire, au moins en partie en raison des actions de Y. Donc, à condition qu'il maintienne sa route, B n'a pas besoin au début de donner à Y la place de se maintenir à l'écart. Puisque Y se maintient à l'écart, il n'enfreint pas de règle. Pas de pénalité.

## TR CALL B4

Règle 13      Pendant le virement de bord  
Règle 16.1    Modifier sa route

### Question 1

B et Y sont éloignés l'un de l'autre et ne sont pas sur une route de collision. B a l'intention de virer de bord, mais après avoir dépassé la position bout au vent, il perd le contrôle. Avant que B soit sur une route au plus près, Y abat sur une route de collision avec B. B est incapable d'agir pour éviter le contact si Y cesse d'abattre. Cependant, Y continue d'abattre en continu et passe derrière B. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pas de pénalité. La modification de route de Y en position 1 lui impose de donner à B la place de se maintenir à l'écart (règle 16.1). B ayant perdu le contrôle, il n'a pas la place de se maintenir à l'écart si Y maintient sa route. Y respecte la règle 16.1 en continuant à abattre.

### Question 2

La réponse est-elle différente si le barreur de B perd intentionnellement le contrôle et place son bateau dans une situation où il lui est impossible de se maintenir à l'écart si Y modifie sa route vers une route de collision ?

### Réponse 2

Non. Qu'il le fasse délibérément ou pas, aucune règle n'interdit à B d'être dans cette position ou ne l'oblige à anticiper la modification de route de Y.

*Un bateau prioritaire modifiant sa route peut respecter la règle 16.1 en modifiant davantage sa route et donc en donnant à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart (voir aussi le call D3).*

**[Il n'existe pas de call B5]**

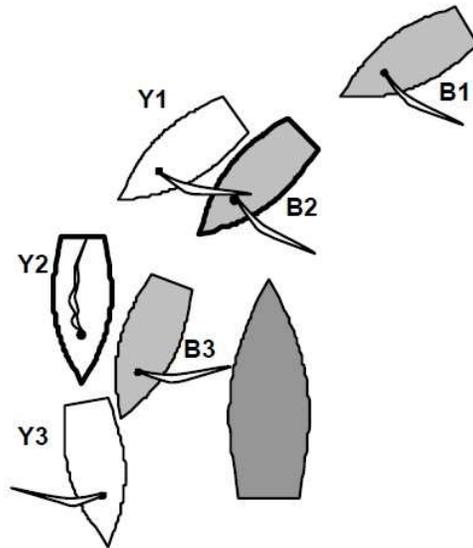
## TR CALL B6

**Règle 10** Sur des bords opposés

**Règle 15** Acquérir une priorité

### Question

Avant le départ, Y et B au large tribord s'approchent d'un bateau au mouillage. Quand Y atteint le bateau au mouillage, il est en route libre devant B. Y passe au vent du bateau, le longe en abattant, puis empanne afin de contourner sa poupe. Très peu de temps après l'empannage de Y, B est toujours tribord et obtient un petit engagement à l'intérieur. B modifie sa route pour tenter d'éviter le contact avec Y mais un contact se produit. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y.

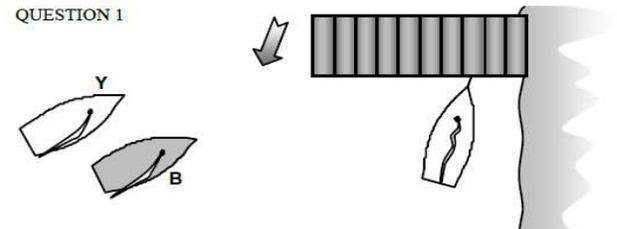
Quand Y empanne en position 2, il perd sa priorité. En conséquence, la règle 15 ne s'applique pas. En position 3, Y manque de se maintenir pas à l'écart de B et enfreint la règle 10.

## TR CALL B7

### Règle 20 Place pour virer de bord à un obstacle

#### Question 1

Avant le départ, B et Y naviguent au près serré vers un ponton. B demande de la place pour virer de bord. Y répond « non, tu peux passer à l'intérieur ». B réclame. Quel doit être le call ?

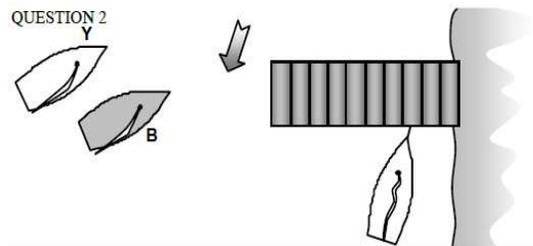


#### Réponse 1

Pénaliser Y. La règle 20.1 autorise B à héler pour de la place pour virer de bord afin d'éviter l'obstacle. Quand il est hélé, Y ne répond pas tel que requis par la règle 20.2(c).

#### Question 2

La situation est identique sauf que B en lofant légèrement peut éviter le ponton. B demande de la place pour virer de bord. Y répond : « non, tu peux lofer un peu ». B le fait et réclame. Quel doit être le call ?



#### Réponse 2

Pénaliser les deux bateaux. La règle 20.2(b) exige de Y qu'il agisse en réponse à l'appel même si cet appel enfreint la règle 20.1. En ne le faisant pas, il enfreint la règle 20.2(b). De plus, puisque B n'a pas besoin de faire un changement de route conséquent pour éviter le ponton, B enfreint la règle 20.1(a) en hélant pour de la place pour virer.

A l'inverse, si Y vire de bord et réclame, alors B enfreint la règle 20.1(a) et Y n'enfreint pas de règle.

*Un bateau hélé selon la règle 20.1 doit agir comme si l'appel à la voix est valable, même s'il pense qu'il ne l'est pas. S'il ne le fait pas, il enfreint la règle 20.2(b).*

*Un bateau qui hèle selon la règle 20.1 alors qu'il n'est pas autorisé à le faire, enfreint la règle 20.1.*

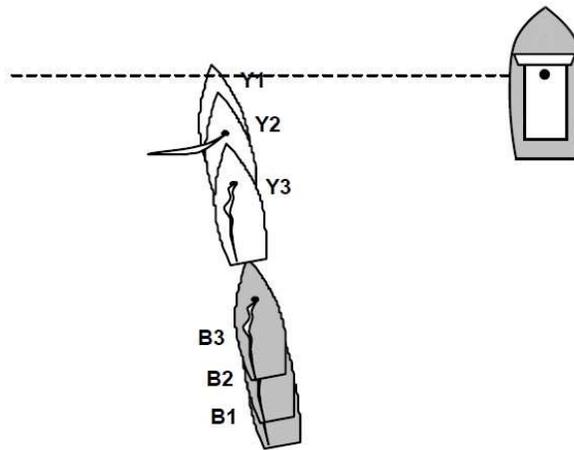
**[Il n'existe pas de Call B8]**

## TR CALL B9

### Règle 21.3 Culer

#### Question

Peu de temps avant le départ, B et Y avancent très lentement, Y une demi-longueur devant B. Y risque de couper la ligne de départ avant le départ et met brièvement sa voile à contre. En conséquence, il cule vers B. Il cesse alors de mettre sa voile à contre, mais continue de culer vers B. B maintient sa position et il y a un contact. B réclame. Quel doit être le call ?



#### Réponse

Pénaliser Y.

La règle 21.3 exige d'un bateau qui cule au moyen d'une voile à contre qu'il se maintienne à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même. Bien que Y n'ait plus sa voile à contre, il cule parce qu'il avait mis sa voile à contre et est encore soumis à la règle 21.3. Y ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 21.3.

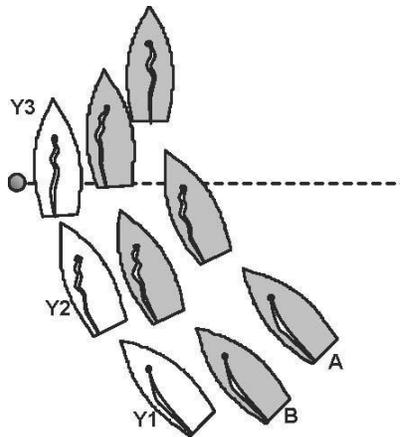
*Un bateau « cule au moyen d'une voile à contre » et est en conséquence soumis à la règle 21.3 s'il cule par rapport à l'eau et s'il a initié ou participé à ce recul au moyen de sa voile à contre. S'il cesse de mettre sa voile à contre mais continue de culer, il est encore soumis à la règle.*

## TR CALL C1

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>
<b>Chapitre 2</b>	<b>Section C, Préambule Quand les règles ne s'appliquent pas</b>

### Question

Avant le signal de départ, Y établit un engagement depuis la position en route libre derrière, sous le vent de B et A. Après le départ, Y lofe au-delà du plus près pour passer la marque de départ sous le vent. B lofe immédiatement pour tenter de se maintenir à l'écart mais il y a un contact avec son coéquipier A qui tente également de se maintenir à l'écart. A réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

La règle 18 ne s'applique pas à une marque de départ quand les bateaux s'en approchent pour prendre le départ (préambule de la section C du chapitre 2). Puisque Y établit l'engagement depuis la position en route libre derrière à l'intérieur des deux longueurs de coque, il ne peut naviguer au-dessus de sa route normale après le signal de départ (un bateau n'a pas de route normale avant le signal de départ). Dans ce cas, la route normale de Y est de lofer pour passer la marque. Si Y respecte la règle 16.1 lorsqu'il lofe, il n'enfreint pas de règle.

La règle 16.1 exige de Y, lorsqu'il modifie sa route, qu'il donne à B et A la place de se maintenir à l'écart. Si A se maintenait à l'écart de B mais est dorénavant incapable de le faire en raison du lof de B pour se maintenir à l'écart de Y, alors la modification de route de Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

Cependant, si A est si proche de B qu'il ne se maintient pas à l'écart quand Y commence à lofer, ou si A répond tardivement ou insuffisamment quand B modifie sa route pour se maintenir à l'écart de Y, alors A ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 11. Pénaliser A.

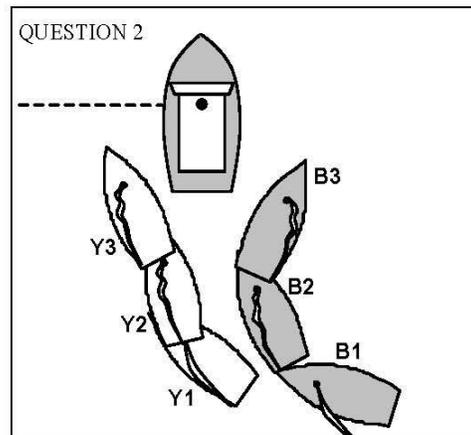
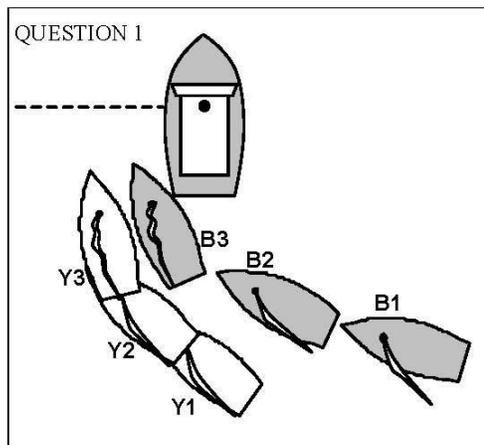
*Quand un bateau prioritaire soumis à la règle 16.1 modifie sa route, il doit donner à tout bateau non prioritaire concerné par cette modification de route la place de se maintenir à l'écart.*

## TR CALL C2

**Règle 11** Sur le même bord, engagés  
**Règle 16.1** Modifier sa route  
**Chapitre 2** Section C, Préambule Quand les règles ne s'appliquent pas

### Question 1

Y et B s'approchent de la ligne de départ pour prendre le départ, Y en route libre devant et sous le vent de B. B établit un engagement au vent entre Y et le bateau comité. En position 3, Y lofe en hélant « Pas de place ». B répond au lof, et ce faisant, entre en contact avec le bateau comité. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Le préambule de la section C du chapitre 2 stipule que ni la règle 18 ni la règle 19 ne s'appliquent quand les bateaux s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ. Y n'est donc pas tenu de donner à B la place de passer le bateau comité. Cependant, la règle 16.1 exige de Y qu'il donne à B la place de se maintenir à l'écart quand il modifie sa route. Quand Y modifie sa route après la position 2, il ne donne pas à B la place de se maintenir à l'écart. Pénaliser Y.

### Question 2

Si la modification de route de Y se produit après la position 1, et qu'en conséquence B passe du mauvais côté du bateau comité, quel doit être le call ?

### Réponse 2

A condition qu'il réagisse rapidement, B peut encore se maintenir à l'écart en passant du mauvais côté du bateau comité. Y n'enfreint donc pas la règle 16.1. Pas de pénalité.

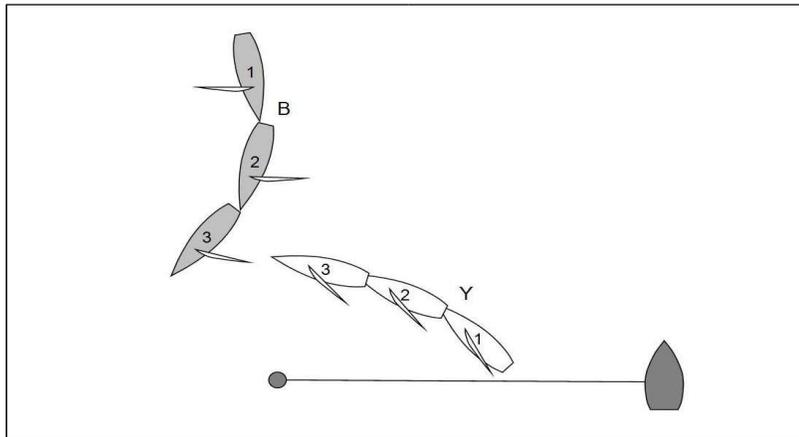
Si B ne répond pas rapidement au lof et ainsi ne se maintient pas à l'écart, il enfreint la règle 11. Pénaliser B.

## TR CALL C3

Règle 21.1 Erreurs de départ  
Règle 23.2 Gêner un autre bateau

### Question

Après le départ, B navigue bâbord vers le côté pré-départ de la ligne de départ, sans avoir pris le départ. Le bateau Y a pris le départ correctement et abat au-dessous de sa route normale sur une route de collision avec B. B empanne et se maintient à l'écart de Y. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y. En position 1, B se maintient à l'écart de Y tel que requis par la règle 21.1. Quand Y abat après la position 1, il enfreint la règle 23.2 car il ne suit pas sa route normale et gêne B, bateau soumis à la règle 21.1.

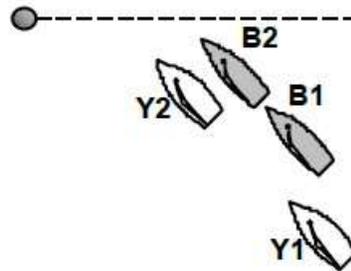
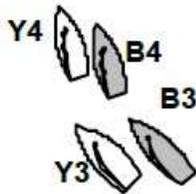
*Après le signal de départ, si un bateau navigue vers le côté pré-départ de la ligne, les umpires appliqueront le principe du « dernier point de certitude » et décideront que le bateau n'a pas pris le départ, sauf s'ils sont convaincus du contraire.*

## TR CALL C4

- Règle 11 Sur le même bord, engagés  
Règle 16.1 Modifier sa route  
Règle 17 Sur le même bord ; route normale

### Question 1

Avant le signal de départ, Y établit un engagement sous le vent de B depuis la position en route libre derrière. Après le signal de départ, les deux bateaux continuent sur tribord et B se maintient à l'écart tout le temps. Environ une minute après avoir pris le départ, Y commence à prendre de l'avance, mais les bateaux sont encore engagés. Y gîte au vent et lofe au-delà du plus près. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser Y. Y établit son engagement depuis la position en route libre derrière et enfreint donc la règle 17 en naviguant au-delà du plus près après le signal de départ. Cependant, si Y gîte au vent pour ralentir B, sans modifier sa route, il n'enfreint pas de règle.

### Question 2

En conséquence du lof de Y, les bateaux entrent en contact. B réclame. Quel doit être le call ?

## Réponse 2

Si B avait pu répondre au lof et se maintenir à l'écart, mais soit n'a pas répondu, soit n'a pas répondu suffisamment, il enfreint la règle 11 et Y enfreint la règle 17. Pénaliser les deux.

Si B répond au lof mais n'est pas capable d'éviter le contact, alors le lof de Y enfreint à la fois la règle 16.1 et la règle 17. Pénaliser Y seulement.

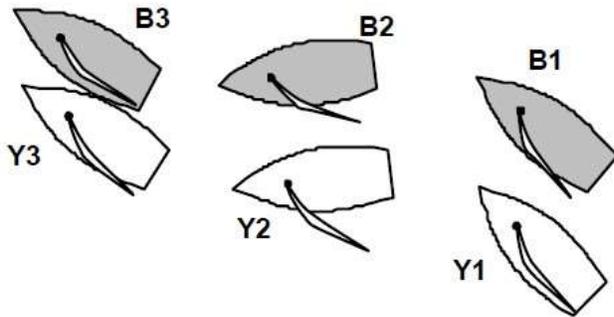
## TR CALL D1

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 15</b>	<b>Acquérir une priorité</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Définitions</b>	<b>Se maintenir à l'écart</b>

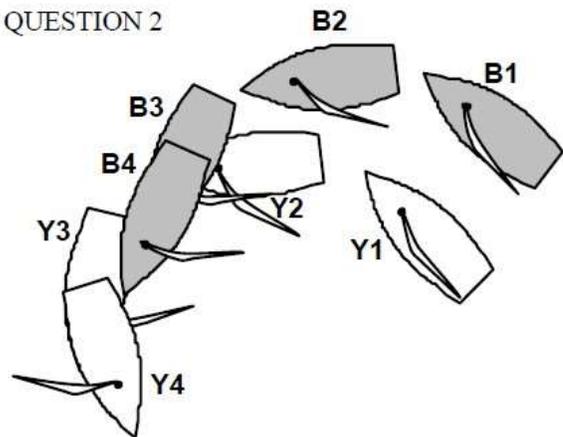
### Question 1

Y et B sont au près tribord, engagés, à  $\frac{1}{4}$  de longueur de coque l'un de l'autre. Y abat pour se donner de l'espace pour virer de bord derrière B, mais B abat sur une route parallèle pour empêcher Y de virer de bord. Y lofe ; B répond rapidement, mais il y a contact. Y réclame. Quel doit être le call ?

QUESTION 1



QUESTION 2



### Réponse 1

En position 2, Y est bateau prioritaire et B s'en maintient à l'écart. La règle 16.1 exige de Y qu'il donne à B la place de se maintenir à l'écart lorsqu'il modifie sa route. Y ne donne pas à B la place lorsqu'il lofe. Pénaliser Y.

### Question 2

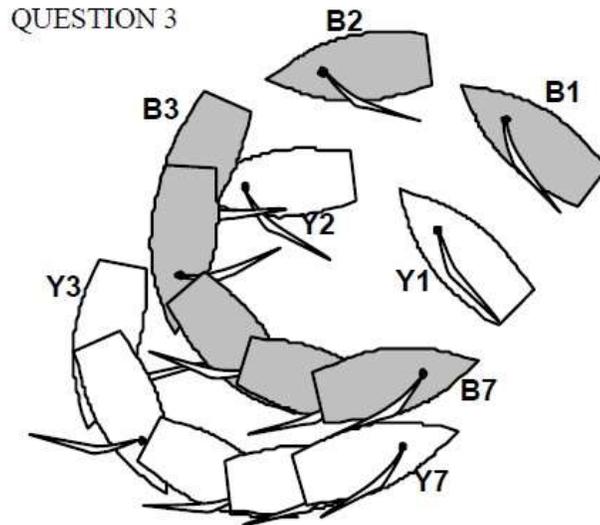
Y et B sont au près tribord. Y abat pour empanner et B abat également. En position 3, Y est en route libre devant. Quand Y empanne sur bâbord, B maintient sa route et il y a contact. B réclame. Quel doit être le call ?

### Réponse 2

Y perd sa priorité quand il empanne, donc B n'est plus soumis à la règle 15. Y enfreint la règle 10. Pénaliser Y.

### Question 3

Même situation que pour la question 2, mais Y peut empanner et se maintenir à l'écart de B. B choisit d'empanner puis lofe brutalement pour tourner à l'intérieur de Y. Puisque Y (désormais bateau sous le vent bâbord) lofe également, un contact se produit. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 3

Quand B empanne, il devient bateau non prioritaire. La règle 15 ne s'applique pas puisque B a perdu la priorité. Cependant, la règle 16.1 s'applique maintenant si Y modifie sa route. En modifiant sa route sans donner à B la place de se maintenir à l'écart, Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

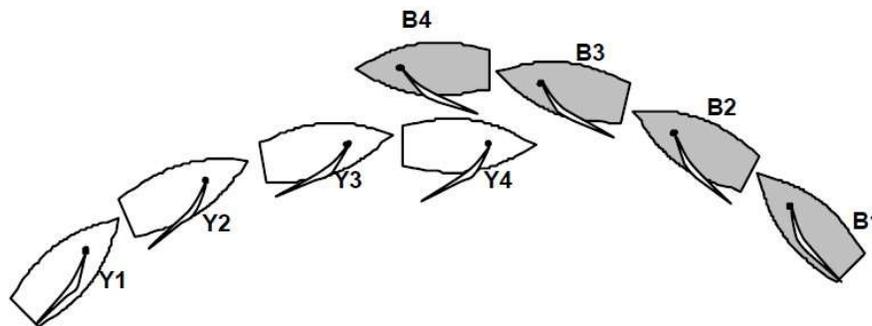
Si Y cesse de modifier sa route au moment où B empanne et que le contact a quand même lieu (ou si Y modifie sa route mais qu'un contact se serait de toute évidence produit même sans modification de route), alors B enfreint la règle 11.

## TR CALL D2

**Règle 10**      **Sur des bords opposés**  
**Règle 16.2**   **Modifier sa route**  
**Définitions**    **Se maintenir à l'écart**

### Question

Sur un bord de près par vent faible, B tribord et Y bâbord sont sur des routes convergentes. A environ trois longueurs de B, Y abat pour l'éviter. B abat alors, et en conséquence les bateaux restent sur une route de collision. Y et B continuent tous deux d'abattre jusqu'à ce qu'ils se croisent finalement approximativement au large. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser B. Sur un bord de près, la règle 16.2 interdit à un bateau tribord d'abattre si cela oblige un bateau bâbord qui se maintient à l'écart en naviguant de sorte à passer *sous son vent*, à modifier sa route immédiatement pour continuer à se maintenir à l'écart.

Quand Y commence à abattre, il commence à naviguer pour passer *sous le vent* de B même si sa route est encore au-dessus de l'arrière de B. Quand B modifie sa route entre les positions 1 et 2, Y n'a pas à modifier sa route immédiatement, donc aucune règle n'est enfreinte.

Quand B modifie sa route entre les positions 2 et 3, Y doit modifier immédiatement sa route pour continuer à se maintenir à l'écart et B enfreint la règle 16.2.

*L'expression « en naviguant pour passer sous le vent » dans la règle 16.2 fait référence à l'ensemble des actions du bateau bâbord essayant clairement de passer sous le vent du bateau tribord, et pas nécessairement à la route ou au cap qu'il suit à tel ou tel moment.*

*Quand le vent est plus fort ou que les bateaux se déplacent plus vite, si B effectue une manœuvre semblable, il enfreindra la règle 16.2 lorsqu'il est plus éloigné de Y.*

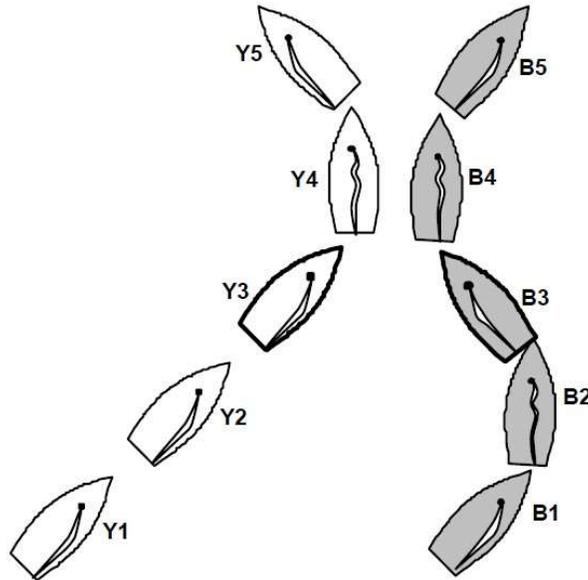
**[Suite aux modifications de la règle 16.2, la Question & Réponse 2 dans ce call est supprimée.]**

## TR CALL D3

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 15	Acquérir la priorité

### Question

Y et B navigent bâbord sur un bord de près. B vire de bord sur tribord près de Y. Quand B termine son virement de bord sur tribord, les deux bateaux sont contraints de lofer immédiatement et de virer de bord pour éviter le contact. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité. Aucun bateau n'enfreint de règle. En position 3, B acquiert la priorité par ses propres actions et doit au début donner à Y la place de se maintenir à l'écart. En virant de bord sur bâbord, il donne à Y la place de se maintenir à l'écart.

Si Y doit faire une manœuvre d'évitement avant que B ne termine son virement de bord, B enfreint la règle 13.

Si, quand B termine son virement de bord, les bateaux sont si proches que Y ne peut pas se maintenir à l'écart, ou si Y doit virer d'une façon qui ne soit pas « en bon marin », alors B enfreint la règle 15.

*Un bateau qui acquiert la priorité peut respecter la règle 15 en modifiant lui-même sa route. Ce principe s'applique sur n'importe quel bord du parcours.*

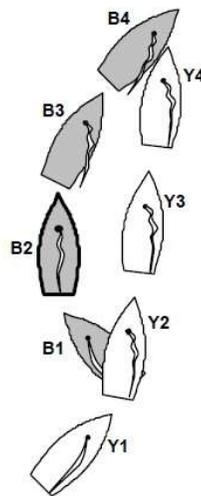
## TR CALL D4

**Règle 13**      **Pendant le virement de bord**  
**Règle 16.1**    **Modifier sa route**

### Question 1

Sur un bord de près, B tribord croise devant Y, bâbord. Quand Y passe la poupe de B, B lofe et vire de bord sur bâbord. Pendant ce temps, après être passé derrière B et pendant que B est toujours sur tribord, Y lofe au-delà du plus près et gîte au vent pour que B ait des difficultés à terminer son virement de bord sans entrer en contact avec lui. Un contact se produit et B réclame. Quel doit être le call ?

QUESTION 1



### Réponse 1

Pénaliser B. Après la position 2, B perd la priorité, donc la règle 15 ne s'applique pas. Y établit un engagement sous le vent soit instantanément, soit pendant que B est soumis à la règle 13, donc la règle 17 ne s'applique pas. Puisque Y ne modifie pas sa route après la position 2, la règle 16.1 ne s'applique pas. B enfreint la règle 13.

### Question 2

Si Y lofe après que B dépasse la position bout au vent et qu'un contact en résulte, la réponse sera-t-elle la même ?

### Réponse 2

Cela dépend. Après que B dépasse la position bout au vent, la règle 16.1 s'applique à Y quand il modifie sa route. Si Y donne à B la place de se maintenir à l'écart, mais qu'un contact se produit, B enfreint la règle 13. Pénaliser B.

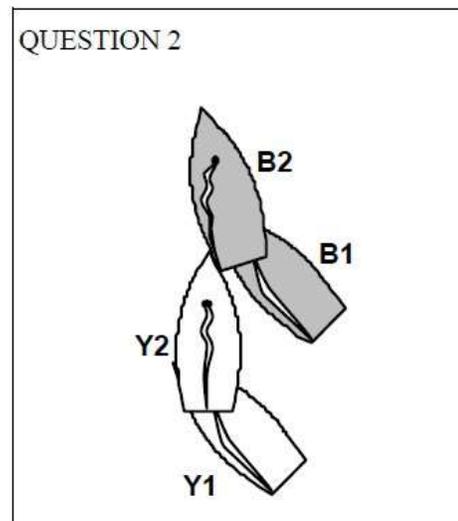
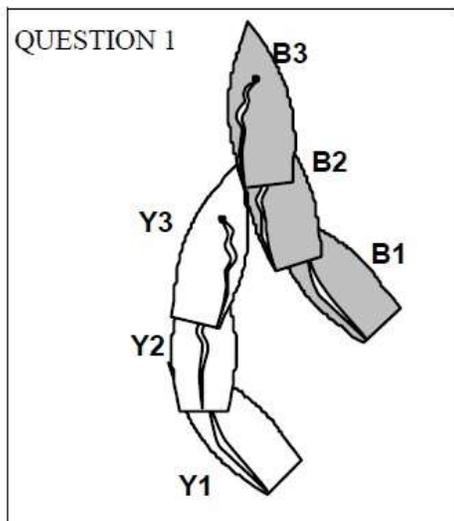
Si Y lofe sans donner à B la place de se maintenir à l'écart, même si B annule rapidement son virement de bord, Y enfreint la règle 16.1. Pénaliser Y.

## TR CALL D5

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 16	Modifier sa route
Règle 17	Sur le même bord ; route normale

### Question 1

Deux bateaux, B et Y, sont sur un bord de près, s'affrontant par une série de virements de bord serrés. Tous deux sont tribord et Y est soumis à la règle 17. Y lofe pour virer de bord derrière B, ce qu'il peut faire si B ne modifie pas sa route. Dès que Y commence à lofer, B lofe aussi. Y dépasse la position bout au vent et entre en contact avec le quart arrière de B. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Jusqu'à ce que Y dépasse la position bout au vent, la seule obligation de B est de se maintenir à l'écart. Y est soumis à la règle 17 et peut naviguer au-dessus de sa route normale seulement s'il passe rapidement derrière B.

Dès que Y dépasse la position bout au vent, B devient bateau prioritaire et à partir de ce moment, toute modification de route doit respecter la règle 16.1. Si le contact est causé par la modification de route de B après la position 2, B enfreint la règle 16.1. Pénaliser B.

Si le contact s'était produit même si B maintenait sa route entre les positions 2 et 3, Y enfreint les règles 17 et 13. Pénaliser Y.

## Question 2

La réponse sera-t-elle différente si le contact se produit avant que Y n'atteigne la position bout au vent ?

## Réponse 2

Y enfreint la règle 17.

De plus, si B peut répondre à la modification de route de Y mais ne le fait pas et ne se maintient pas à l'écart, il enfreint alors la règle 11. Pénaliser les deux bateaux.

Cependant, si la modification de route de Y ne donne pas à B la place de se maintenir à l'écart, alors Y enfreint aussi la règle 16.1. Pénaliser seulement Y.

*Un bateau « passe derrière » (référence règle 17) un autre bateau si, pendant qu'il navigue sur l'un ou l'autre bord, il se situe complètement en arrière d'une ligne perpendiculaire au point le plus arrière de la coque et de l'équipement de l'autre bateau.*

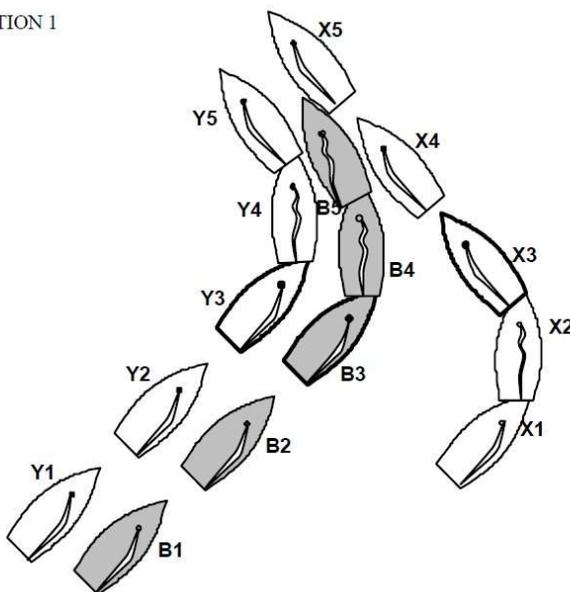
## TR CALL D6

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 15</b>	<b>Acquérir la priorité</b>
<b>Règle 19</b>	<b>Donner la place à un obstacle</b>
<b>Règle 20</b>	<b>Place pour virer de bord à un obstacle</b>
<b>Règle 43</b>	<b>Exonération</b>

### Question 1

Sur un bord de près, X est bâbord, en avant et sous le vent d'un adversaire B et d'un coéquipier Y. X vire sur tribord. En position 3, son virement de bord est terminé et B demande de la place pour virer de bord. Y vire de bord aussitôt que possible, mais B n'a pas la place de virer entre X et Y. B réclame. Quel doit être le call ?

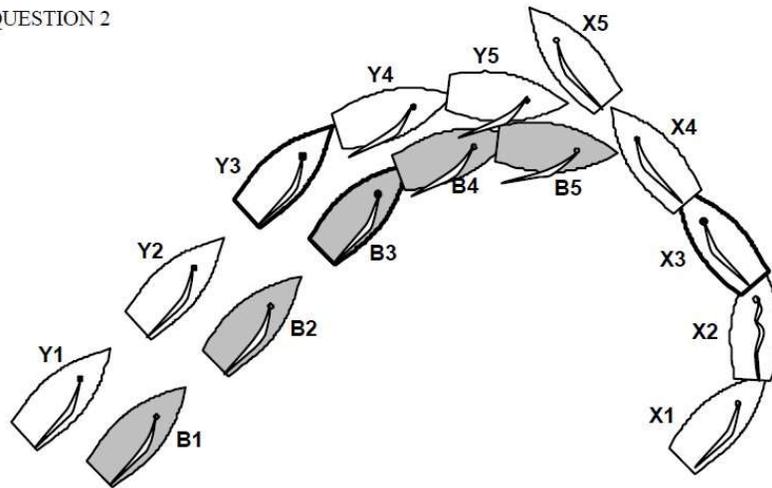
QUESTION 1



### Question 2

Les circonstances sont identiques, sauf que en position 3, B abat pour passer derrière X. Y abat également pour passer derrière, mais la place est insuffisante, et il entre en contact à la fois avec X et B. Y réclame. Quel doit être le call ?

QUESTION 2



**Réponse aux questions 1 et 2**

Si X termine son virement de bord si près de B et Y qu'ils ne peuvent ni se maintenir à l'écart en virant de bord, ni se maintenir à l'écart en abattant pour passer derrière X, alors X enfreint la règle 15, acquérir la priorité. Pénaliser X.

Si B et Y pouvaient se maintenir à l'écart en virant de bord mais que B choisisse d'abattre sur l'arrière de X et qu'il n'y ait pas assez de place pour Y, alors B enfreint la règle 19.2(b), pénaliser B. Y est exonéré selon la règle 43.1(b) de son infraction aux règles 10 et 11 car il naviguait dans la place à laquelle il avait droit selon la règle 19.

Si B et Y pouvaient se maintenir à l'écart en abattant mais que B choisisse de heler pour demander de la place pour virer de bord et que Y réponde aussitôt que possible à l'appel, mais qu'il y a quand même contact entre les bateaux, alors B enfreint la règle 20.2(a) en ne donnant pas à Y le temps de répondre à l'appel. Pénaliser B.

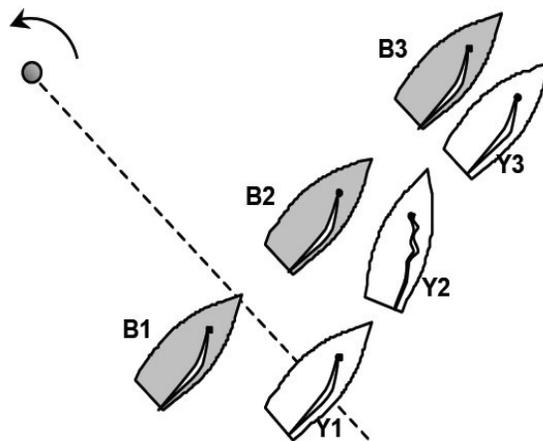
*Si, quand un bateau acquiert la priorité, il oblige un autre bateau à enfreindre une règle pendant qu'il se maintient à l'écart, il n'a pas donné à cet autre bateau la place de se maintenir à l'écart et enfreint donc la règle 15.*

## TR CALL D7

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>

### Question 1

B et Y, au plus près bâbord, approchent de la layline tribord, près de la marque au vent. Y est soumis à la règle 17. Les deux bateaux naviguent au-delà de la layline et sont nettement au-dessus de la marque. Y lofe et est ensuite obligé d'abattre pour éviter le contact avec B qui a maintenu sa route. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser B. Quand Y lofe, il est clair que sa route normale est de lofer pour virer vers la marque. Y donne à B la place de se maintenir à l'écart, comme requis par la règle 16.1. Y est ensuite incapable de suivre sa nouvelle route sans avoir à faire une manœuvre d'évitement. B ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 11.

### Question 2

Quel doit être le call, si en raison de vents instables et/ou d'une mer forte, le fait que les bateaux soient au-dessus de la marque n'est pas évident ?

### Réponse 2

Pénaliser les deux. Il n'est déjà pas évident que la seule route normale de Y soit sur l'autre bord. Y enfreint la règle 17 quand il navigue au-dessus de sa route normale (au plus près) sans passer rapidement derrière B. Si B avait pu répondre au lof et se maintenir à l'écart, mais soit n'a pas répondu soit a répondu insuffisamment, il enfreint la règle 11.

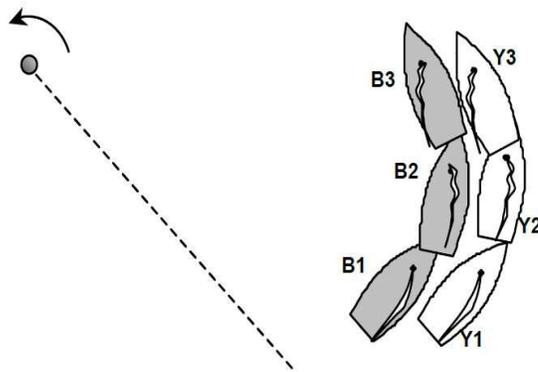
## TR CALL D8

### Règle 13 Pendant le virement de bord

#### Question 1

B a entraîné Y, tous deux sur bâbord, au-delà de la layline de la marque au vent, pour laisser passer des membres de son équipe. À un moment donné, B commence à virer de bord et Y fait de même, de sorte que tous deux sont au même moment entre la position bout au vent et le plus près sur tribord.

Avant d'atteindre le plus près sur tribord, B redresse son gréement et touche le gréement de Y. B réclame. Quel doit être le call ?



#### Réponse 1

Pénaliser B. Les deux bateaux étant soumis à la règle 13, B doit se maintenir à l'écart de Y.

#### Question 2

La réponse serait-elle identique si les bateaux étaient plus éloignés de la marque ?

#### Réponse 2

Oui.

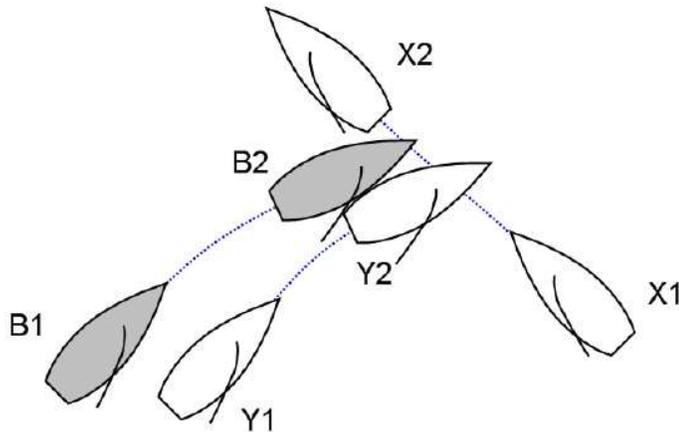
**[Il n'existe pas de call D9]**

## TR CALL D10

<b>Règle 10</b>	<b>Sur des bords opposés</b>
<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 19</b>	<b>Place pour passer un obstacle</b>
<b>Règle 43</b>	<b>Exonération</b>
<b>Définitions</b>	<b>Obstacle</b>

### Question 1

B et Y bâbord sont engagés et s'approchent de X tribord. Y navigue pour passer derrière X ; B tente de passer entre X et Y mais l'espace est insuffisant et il entre en contact avec Y. Y réclame. Quel doit être le call ?



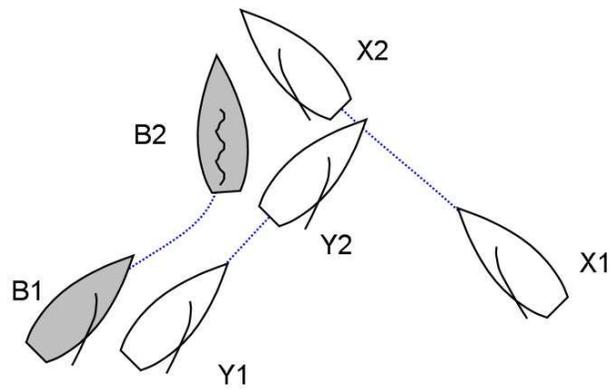
### Réponse 1

Puisque B et Y doivent tous deux se maintenir à l'écart de X, X est un obstacle et la règle 19 s'applique. La règle 19.2(b) exige que le bateau à l'extérieur donne au bateau à l'intérieur la place entre lui et l'obstacle. Pénaliser Y puisqu'il n'a pas donné la place.

Les règles 10 et 11 s'appliquent également et exigent de B qu'il se maintienne à l'écart de Y. Cependant, B est exonéré selon la règle 43.1(b) pour son infraction à l'une ou l'autre règle parce qu'il naviguait dans la place à laquelle il avait droit de la part de Y, et son infraction est une conséquence du manquement de Y à lui donner cette place.

### Question 2

La situation est la même, sauf que, en position 1, Y hèle « Pas de place ». B vire et réclame. Quel doit être le call ?



## Réponse 2

Dans ce cas, il est clair pour B que Y ne va pas donner la place. B respecte les règles 11 et 14 en virant.

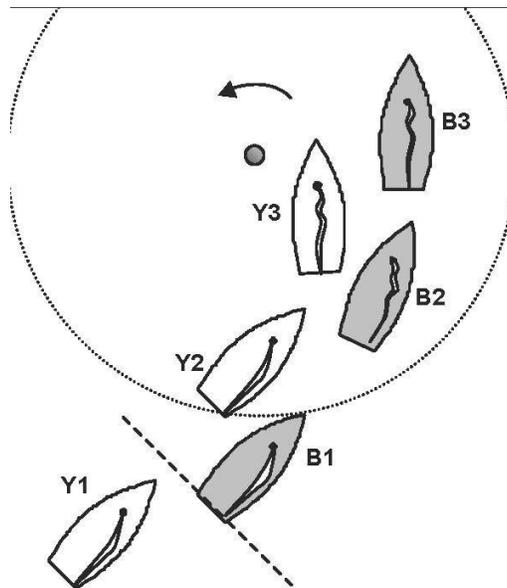
Y et B sont engagés quand ils arrivent à l'obstacle et la règle 19.2(b) exige de Y qu'il donne à B la place entre lui et l'obstacle. Pénaliser Y puisqu'il ne donne pas la place.

## TR CALL E1

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 13	Pendant le virement de bord
Règle 18.1	Quand la règle 18 s'applique
Règle 18.2	Donner la place à la marque

### Question

Y et B sont tous deux au plus près bâbord quand B atteint la zone d'une marque au vent à laisser à bâbord. B est en route libre devant Y. B lofe pour virer autour de la marque, mais la présence de Y empêche B de virer de bord et B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité.

B est en route libre devant quand il atteint la zone et Y doit lui donner la place à la marque selon la règle 18.2(b). Y doit également se maintenir à l'écart selon la règle 12. Tant que Y est engagé à l'intérieur de B, il doit se maintenir à l'écart selon la règle 11 et il doit également donner à B la place pour suivre sa route normale selon la règle 18.2(c)(2), ce qu'il fait.

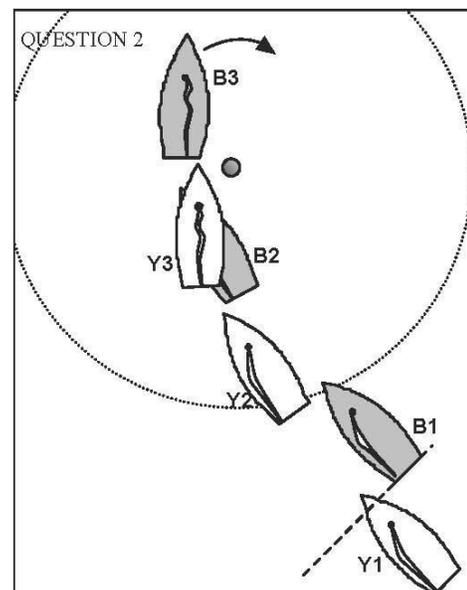
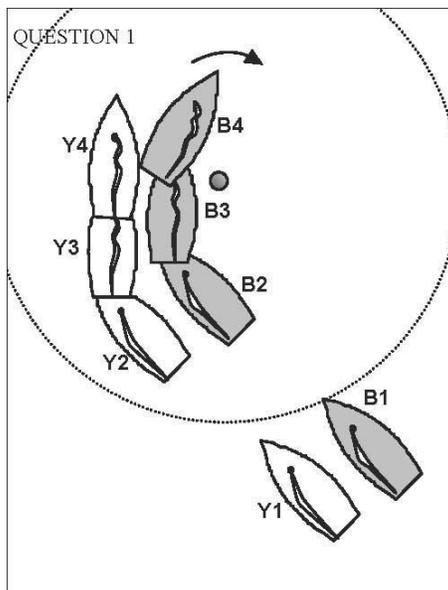
Cependant, la place à la marque n'inclut pas pour B la place de virer de bord. Voir la définition de Place à la marque. S'il dépasse la position bout au vent, son droit à la place à la marque cesse tel que précisé dans la règle 18.2(d). Les bateaux seront simultanément sur des bords opposés sur un louvoyage au vent et la règle 18 cessera de s'appliquer tel que prévu par la règle 18.1(a). B devra alors se maintenir à l'écart selon la règle 13.

## TR CALL E2

<b>Règle 13</b>	<b>Pendant le virement de bord</b>
<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 43</b>	<b>Exonération</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque</b>

### Question 1

A l'approche d'une marque au vent à laisser à tribord, B et Y tribord sont engagés et au même niveau à l'entrée de la zone. Y donne assez de place à B pour lofer jusqu'à la position bout au vent, mais quand B commence à virer de bord, sa poupe pivote et touche Y. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser Y.

Y est bateau prioritaire à l'extérieur lorsque B atteint la zone et doit donner à B la place à la marque. La place à la marque inclut la place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours. La définition de place à la marque donne également à B droit à la place pour virer parce que, au moment où sa route est de virer de bord, il est engagé au vent et à l'intérieur du bateau tenu de donner la place à la marque. Y ne donne pas à B la place à la marque et enfreint la règle 18.2(b). B est exonéré de son infraction à la règle 13 selon la règle 43.1(b).

## Question 2

A la même marque, Y et B sont juste engagés tribord à la zone, Y est en arrière. Y devient rapidement en route libre derrière mais modifie ensuite sa route pour être juste derrière B. Quand la poupe de B est au niveau de la marque, Y hèle « Ne vire pas » et empêche B de virer autour de la marque. B réclame. Quel doit être le call ?

## Réponse 2

Pas de pénalité.

Y est le bateau engagé à l'extérieur quand B atteint la zone et il doit donner à B la place à la marque. Cependant, bien que B continue à avoir droit à la place à la marque, au moment où sa route est de virer, il n'est pas engagé au vent de Y et donc la définition de place à la marque n'inclut la place pour qu'il vire. Y donne à B la place à la marque et se maintient à l'écart, comme il y est tenu par la règle 12.

## Question 3

Les réponses 1 et 2 sont-elles identiques si B est en route libre devant à la zone ?

## Réponse 3

Oui.

*Quand un bateau a droit à la place à la marque, la place pour qu'il contourne la marque pour effectuer le parcours ne comprend pas la place pour virer sauf si, au moment où sa route est de virer, il est engagé au vent et à l'intérieur de l'autre bateau. C'est également vrai que les bateaux soient engagés ou pas à la zone.*

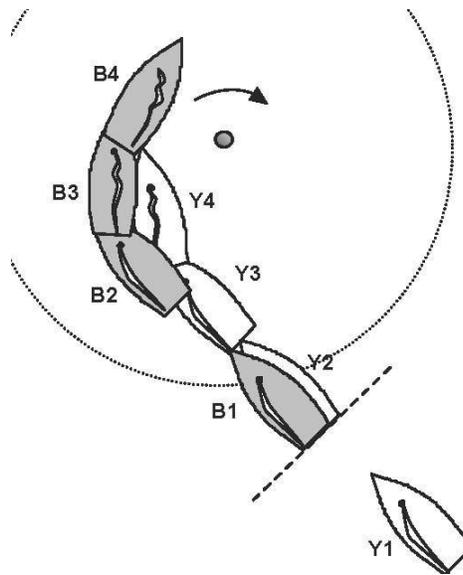
*Si un contact se produit quand un bateau au vent à l'intérieur vire, le contact peut prouver le fait que le bateau à l'extérieur n'a pas donné au bateau à l'intérieur la place dont il avait besoin pour virer.*

## TR CALL E3

- Règle 13**      **Pendant le virement de bord**  
**Règle 16.1**    **Modifier sa route**  
**Règle 18.2**    **Donner la place à la marque**

### Question

B est tribord à la zone d'une marque au vent à laisser à tribord. Il est en route libre devant d'une demi-longueur et légèrement sous le vent de Y. À la marque, B lofe et dépasse la position bout au vent. Y lofe ensuite pour contourner la marque et en conséquence, Y entre en contact avec B pendant que Y est toujours tribord. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y.

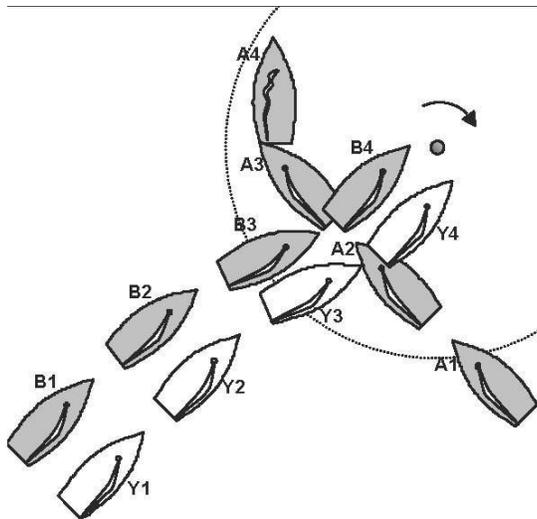
Quand B dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(d) s'applique. Donc B n'a plus droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b) et la règle 18 ne s'applique plus. Y devient bateau prioritaire soumis à la règle 16. Quand il lofe, il ne donne pas à B la place de se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1.

## TR CALL E4

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord ; engagés</b>
<b>Règle 19.2</b>	<b>Donner la place à un obstacle</b>
<b>Règle 20</b>	<b>Place pour virer de bord à un obstacle</b>
<b>Définitions</b>	<b>Obstacle</b>

### Question

Y et B s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord, engagés et à égale distance, sur bâbord. Y, sous le vent, est sur la layline. B est sur une route de collision avec son coéquipier A, qui est tribord. B hèle Y pour la place pour passer derrière A. Y lui donne la place mais, en conséquence, est obligé de passer du mauvais côté de la marque. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité.

Par rapport à la marque au vent, Y est bateau à l'intérieur et a priorité sur B, donc B doit se maintenir à l'écart de Y et lui donner la place à la marque.

Y et B doivent tous deux se maintenir à l'écart de A, donc A a rang d'obstacle pour eux deux. En position 2, Y et B sont tous deux sur le point de passer du même côté de A, donc la règle 19.2(b) s'applique. Y est bateau à l'extérieur et doit donner à B la place de passer sur l'arrière de A.

Lorsque Y a donné à B la place de passer derrière A, B est obligé de continuer à se maintenir à l'écart de Y et à lui donner la place à la marque. Puisque Y est incapable de passer la marque du côté requis, la seule obligation de B est de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait.

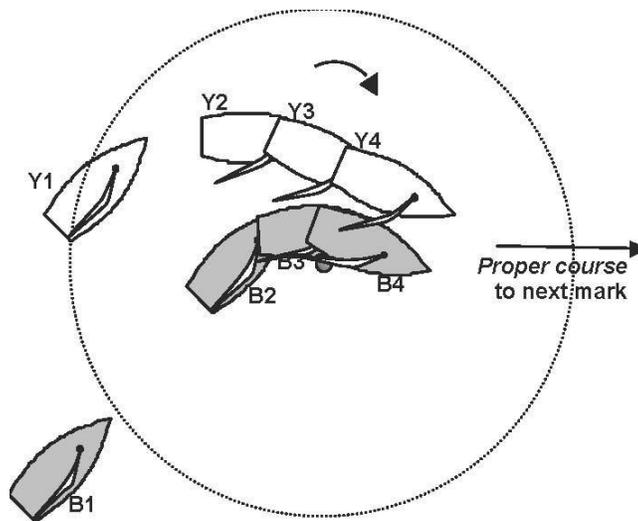
Y n'a pas à effectuer de modification sensible de route pour éviter A. S'il hèle pour la place pour virer de bord, il enfreint la règle 20.1(a).

## TR CALL E5

Règle 11 Sur le même bord, engagés  
Règle 18.2 Donner la place à la marque  
Règle 43 Exonération

### Question

Y atteint la zone d'une marque au vent à laisser à tribord, en route libre devant B et légèrement au-dessus de la layline. Les deux bateaux sont bâbord. Le bord suivant est un large serré. Y s'arrête, son étrave à une longueur et demie au vent et au même niveau que la marque. B, sur la layline bâbord, tente de passer entre Y et la marque. Cependant, Y abat sous sa route normale, et B n'a plus l'espace pour passer entre Y et la marque. B entre en contact avec Y et la marque et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y. Quand Y entre dans la zone, il est en route libre devant B et a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b). La place à la marque inclut la place pour Y pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer son parcours et, quand B devient engagé à son intérieur, la règle 18.2(c)(2) exige de B qu'il donne également à Y la place de suivre sa route normale. B le fait et respecte ainsi les règles 18.2(b) et (c).

Après que B devient engagé sous le vent de Y, Y est tenu de se maintenir à l'écart. Il ne le fait pas et enfreint la règle 11. Il n'a pas droit à exonération selon la règle 43 puisqu'il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit.

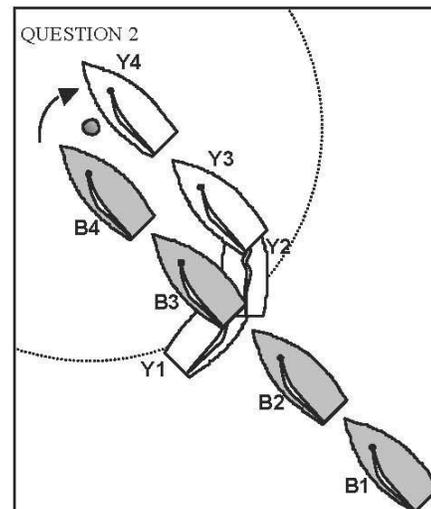
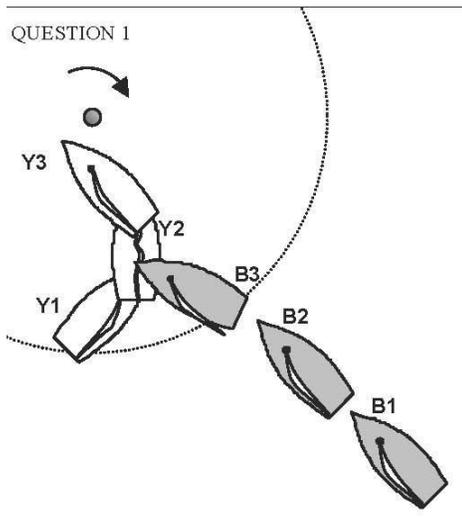
B enfreint la règle 31 mais a été contraint de toucher la marque à cause de l'infraction de Y à la règle 11. B est exonéré selon la règle 43.1(a).

## TR CALL E6

- Règle 11 Sur le même bord, engagés  
Règle 12 Sur le même bord, non engagés  
Règle 18.2 Donner la place à la marque

### Question 1

Y, bâbord, s'approche d'une marque au vent à laisser à tribord et termine un virement de bord à l'intérieur de la zone, en route libre devant B. Après que Y est sur une route au plus près, B abat pour l'éviter. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pas de pénalité.

Y termine son virement de bord en position 3, sans enfreindre les règles 13 ou 15. Y devient en route libre devant et B est tenu par la règle 12 de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait.

### Question 2

Y, bâbord, s'approche d'une marque au vent à laisser à tribord. Y dépasse la position bout au vent dans la zone, devient en route libre devant B puis immédiatement engagé à son vent. B est sur la layline et ne donne pas à Y la place à la marque, obligeant Y à passer la marque du mauvais côté. Y réclame. Quel doit être le call ?

### Réponse 2

B est prioritaire tout du long mais, quand les bateaux deviennent engagés alors que Y est soumis à la règle 13, la règle 18.2(a) exige de B qu'il donne à Y la place à la marque pourvu qu'il puisse le faire à partir du moment où l'engagement a commencé. Voir la règle 18.2(f).

Si B est capable de donner la place à la marque après que Y devient engagé comme montré sur le schéma, pénaliser B pour infraction à la règle 18.2(a).

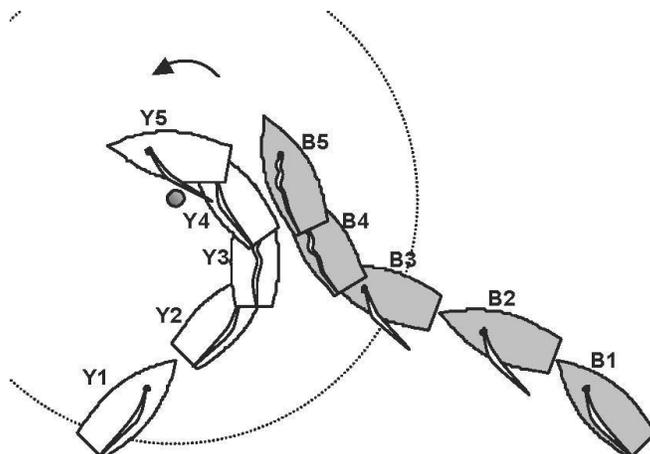
Si B est incapable de donner la place à la marque, la règle 18.2(f) s'applique et B n'enfreint aucune règle. Y est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart, ce qu'il fait. Pas de pénalité.

## TR CALL E7

<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 18.3</b>	<b>Dépasser la position bout au vent dans la zone</b>
<b>Règle 31</b>	<b>Toucher une marque</b>
<b>Définitions</b>	<b>Parer</b>

### Question

Y bâbord et B tribord s'approchent d'une marque au vent à laisser à bâbord. B abat et, en conséquence, Y n'est plus capable de se maintenir à l'écart de B en passant derrière lui. Y dépasse la position bout au vent dans la zone, devant et sous le vent de B qui pare la marque. Après que Y termine son virement de bord, il passe près de la marque et B doit lofer et naviguer au-delà du plus près pour éviter Y. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Quand B modifie sa route, il est tenu par la règle 16.1 de donner à Y la place de se maintenir à l'écart de B, y compris, dans cette situation, la place pour satisfaire à ses obligations selon les règles 18.3 et 31.

Si Y ne répond pas rapidement mais peut naviguer du mauvais côté de la marque sans la toucher s'il l'a fait, pénaliser Y pour infraction à la règle 18.3.

Si Y répond rapidement à la modification de route de B, mais est incapable de virer et de passer la marque du mauvais côté, alors Y a droit à la place pour respecter les règles 18.3 et 31. B donne cet espace à Y en lofant. Pas de pénalité.

Si B avait maintenu la route qu'il suivait à la position 1, Y aurait été obligé de se maintenir à l'écart de B et, s'il avait viré, de respecter la règle 18.3.

*Lorsqu'un bateau prioritaire modifie sa route et par là-même crée une situation qui va entraîner une infraction à une règle de la part de l'autre bateau, il enfreint la règle 16.1 s'il maintient cette route. Cependant il peut modifier sa route de nouveau pour respecter la règle 16.1, auquel cas aucun bateau n'enfreint de règle. Voir également le call B4.*

***[Le call E8 est retiré pour révision]***

***[Il n'existe pas de call E9]***

## TR CALL E10

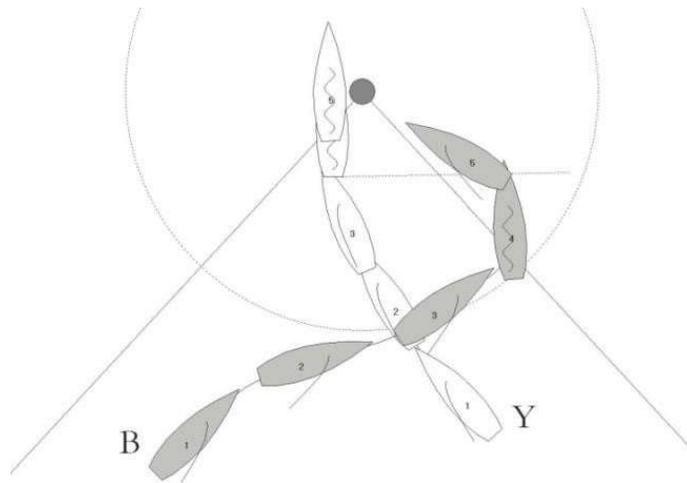
**Règle 18.1** Place à la marque ; Quand la règle 18 s'applique

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

**Règle D1.1(b)** Modification à la règle 18.2(b)

### Question 1

Y tribord et B bâbord, tous deux au plus près, s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord. B abat et passe derrière Y. Y lofe lentement et, face au vent et s'arrête quasiment bout au vent par le travers de la marque. Pendant que Y lofe, B vire sur tribord et abat vers la marque. Y ne donne pas à B la place à la marque et B lofe pour éviter une collision. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Quand Y pénètre dans la zone, les bateaux sont sur des bords opposés sur un bord de près et aucune partie de la règle 18 ne s'applique. Quand B dépasse la position bout au vent, il devient engagé à l'intérieur de Y et a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(a). Cependant, la règle 18.2(f) s'applique parce que l'engagement a été établi par le virement de B au vent de Y.

Si Y est incapable de donner la place à la marque, il n'est pas tenu de la donner et il n'enfreint donc pas la règle 18.2(a). B se maintient à l'écart comme exigé par la règle 11. Pas de pénalité.

Si Y est capable de donner la place à la marque après que B devient engagé, pénaliser Y pour infraction à la règle 18.2(a).

### Question 2

La réponse est-elle différente si Y est en route libre devant quand B dépasse la position bout au vent ?

## Réponse 2

Oui. La règle D1.1(b) s'applique et B n'a pas droit à la place à la marque. En lofant, B se maintient à l'écart. Pas de pénalité.

## Question 3

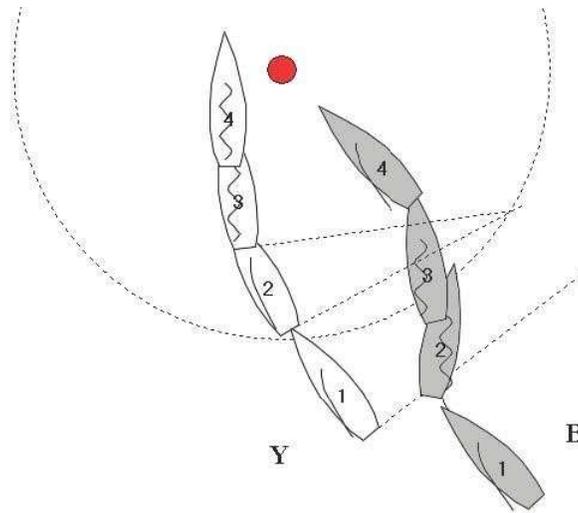
Les réponses 1 et 2 seraient-elles différentes si B termine son virement de bord à l'extérieur de la zone ?

## Réponse 3

Non, pourvu que Y soit dans la zone à ce moment-là.

## Question 4

Y atteint la zone d'une marque au vent à laisser à tribord, en route libre devant B. Les deux bateaux sont tribord. Y lofe lentement et s'arrête quasiment à côté de la marque. B lofe et dépasse la position bout au vent puis dépasse à nouveau la position bout au vent, sur tribord. Quand B dépasse la position bout au vent pour la deuxième fois, il est engagé au vent de Y. Y est-il alors tenu de donner à B la place à la marque ?



## Réponse 4

Non. B est tenu de donner la place à la marque à Y. En position 1, Y pénètre dans la zone en route libre devant B. Donc la règle 18 s'applique et B est tenu de donner la place à la marque à Y selon la règle 18.2(b). Quand B dépasse la position bout au vent sur bâbord en position 2, la règle 18 ne s'applique plus car les bateaux sont alors sur des bords opposés sur un bord de près ; voir la règle 18.1(a). Quand B dépasse à nouveau la position bout au vent en position 3, les bateaux sont à nouveau sur le même bord et donc la règle 18 s'applique.

Puisque Y était en route libre devant quand il a atteint la zone en position 1, la règle 18.2(b) exige de l'autre bateau qu'il lui donne la place à la marque par la suite. Cette obligation reste valable à condition que :

- (1) la règle 18 s'applique et
- (2) la règle 18.2(b) ne soit pas annulée par une des conditions de la règle 18.2(d).

Donc, quand les bateaux sont à nouveau tous deux sur tribord et que la règle 18 s'applique à nouveau, la règle 18.2(b) exige toujours de B qu'il donne la place à la marque à Y.

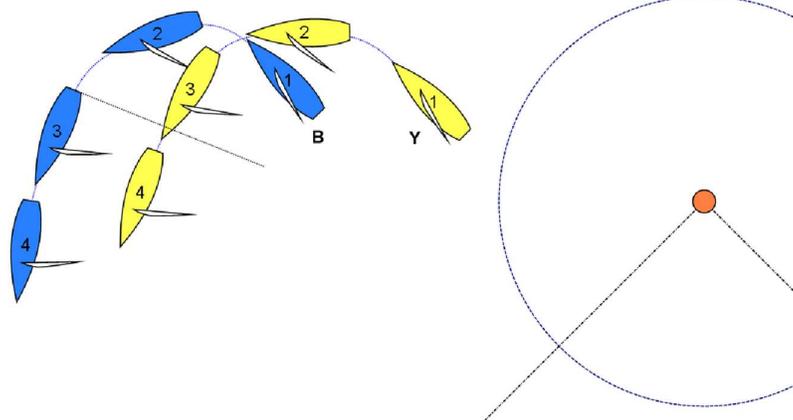
## TR CALL E11

**Règle 17** Sur le même bord, route normale  
**Définitions** Route normale

### Faits

Y et B naviguent au près tribord. Y est en route libre derrière et légèrement au vent de B.

Les deux bateaux naviguent au-delà de la layline de la marque puis abattent. En position 3, Y devient engagé sous le vent de B depuis la position en route libre derrière. A partir de ce moment-là, la route normale de Y est d'empanner. B réclame.



### Décision

Pénaliser Y.

Quand Y devient engagé sous le vent de B, il devient soumis à la règle 17. Sa route normale est d'abattre et d'empanner pour naviguer vers la marque. Y navigue au-dessus de sa route normale et enfreint la règle 17.

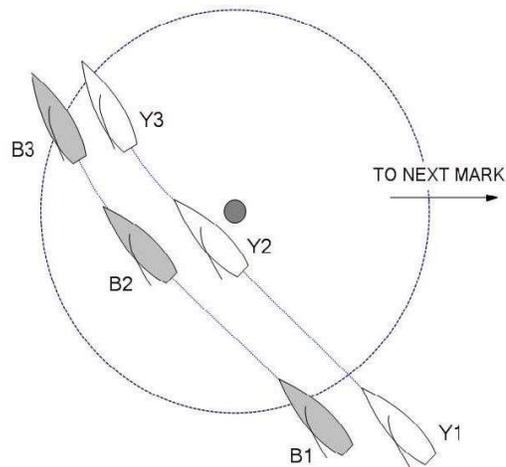
Voir également le call G 4.

## TR CALL E12

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 18.1</b>	<b>Quand la règle 18 s'applique</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque</b>

### Question

B et Y s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord. B est engagé à l'extérieur de Y à la zone et doit donner la place à la marque à Y. Il le fait, en laissant également à Y la place pour virer à la marque. En position 3, B a lofé légèrement tout en laissant à Y la place de se maintenir à l'écart. Y répond juste assez pour se maintenir à l'écart mais il n'y a plus assez de place pour qu'il puisse virer. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité.

La place à la marque comprend la place pour virer de bord pour Y car il est engagé au vent et à l'intérieur de B. L'obligation de B de donner la place à la marque cesse quand il a donné à Y la « place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours » (voir définition de Place à la marque).

En position 3, B a donné à Y la place à la marque tel que requis et il en résulte que la règle 18 cesse de s'appliquer ; voir le dernier paragraphe de la règle 18.1

Y s'est maintenu à l'écart tel que requis par la règle 11.

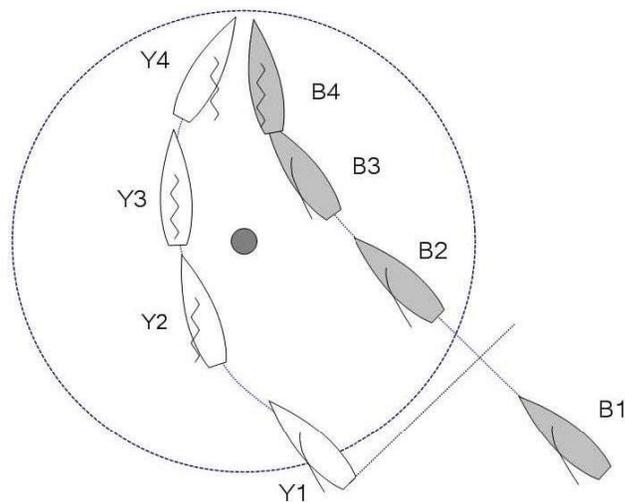
*Quand la place à la marque pour un bateau engagé à l'intérieur comprend la place pour virer mais qu'au lieu de virer il navigue nettement au-delà de l'endroit où il aurait eu besoin de place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours, le bateau à l'extérieur n'est plus tenu de lui donner la place pour virer de bord.*

## TR CALL E13

**Règle 13**      **Pendant le virement de bord**  
**Règle 23.2**   **Gêner un autre bateau**

### Question 1

Y et B s'approchent d'une marque au vent à laisser à tribord. Y est en route libre devant quand il pénètre dans la zone. B laisse la marque à bâbord puis lofe mais ne dépasse pas la position bout au vent. Y dépasse la position bout au vent mais ne peut pas abattre sur une route au plus près en raison de la présence de B. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser les deux.

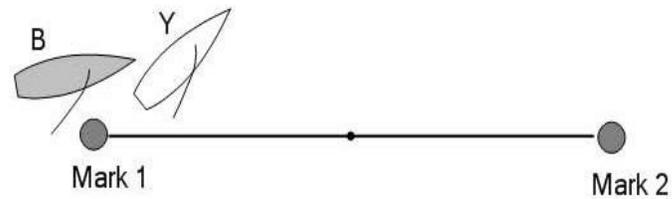
Après la position 3, Y a déjà passé la marque et est sur le bord vers la marque suivante. B a toujours besoin de naviguer vers le côté requis de cette marque pour continuer à effectuer le parcours et est sur un bord du parcours différent de Y.

Quand B gêne Y, il ne suit pas sa route normale et il est sur un bord du parcours différent de Y. Donc B enfreint la règle 23.2.

Quand la règle 23 s'applique, les règles de la Section A du Chapitre 2 continuent de s'appliquer et Y enfreint la règle 13.

### Question 2

Y a contourné la marque et est sur le bord suivant du parcours. B est en train de contourner la marque. La règle 17 ne s'applique pas à Y. Y lofe au-dessus de sa route normale pour ralentir B. B réclame. Quel doit être le call ?



## Réponse 2

Aucune pénalité.

Puisque les deux bateaux naviguent vers la marque suivante, Y n'est pas sur un bord du parcours différent de B. En conséquence, Y n'enfreint pas la règle 23.2.

*Quand des bateaux contournent une marque du même côté requis, même si l'un d'eux ou les deux peuvent faire un contournement très large, ils naviguent sur le même bord du parcours.*

*Après le signal de départ, un bateau qui passe du mauvais côté d'une marque n'est pas sur le même bord du parcours qu'un bateau qui passe la marque du côté requis.*

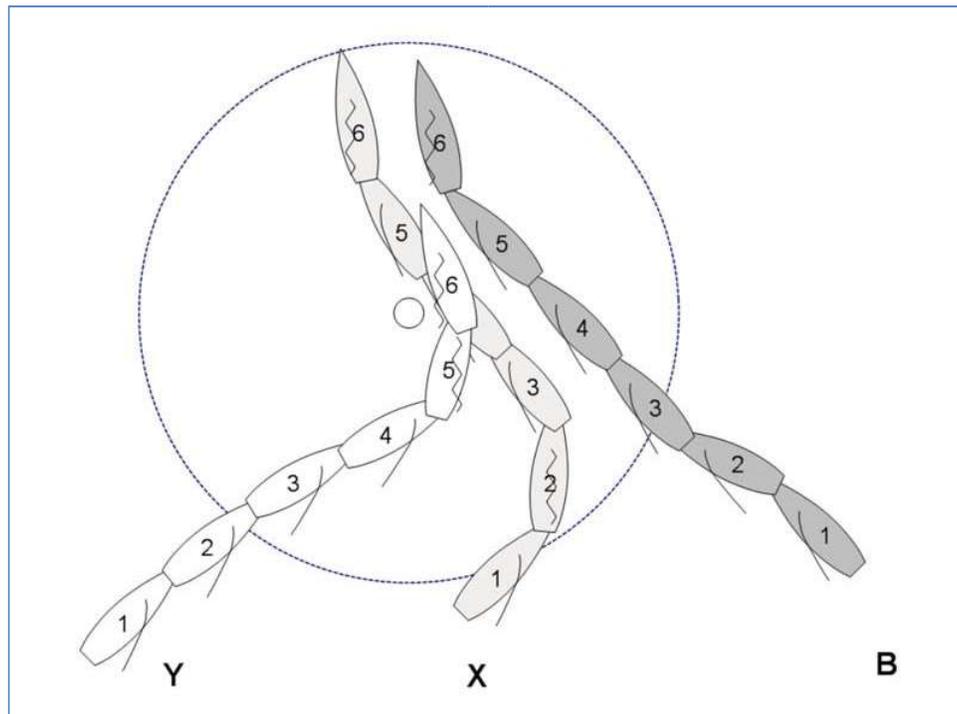
***[Il n'existe pas de call E 14]***

## TR CALL E15

### Règle 18.3 Dépasser la position bout au vent dans la zone

#### Question

Trois bateaux approchent d'une marque à contourner à bâbord. X vire de bord dans la zone et sous le vent du bateau B. Les deux bateaux continuent à naviguer sur une route au plus près. Après avoir passé la marque, X lofe B pour permettre à son co-équipier Y de contourner la marque à l'intérieur de B. B se maintient à l'écart et réclame. Quel doit être le call ?



#### Réponse

Pénaliser X et envisager une action supplémentaire selon la règle D2.3(c).

Quand X dépasse la position bout au vent de bâbord en tribord dans la zone et pare ensuite la marque, il est sur le même bord que B qui est tribord depuis qu'il est entré dans la zone. Donc la règle 18.3 s'applique entre eux. Après que les deux bateaux ont passé la marque, X lofe et oblige B à naviguer au-delà du plus près pour éviter le contact. Bien que la règle 17 ne s'applique pas à X, il enfreint la règle 18.3 qui s'applique aussi longtemps que l'un des deux bateaux est encore dans la zone.

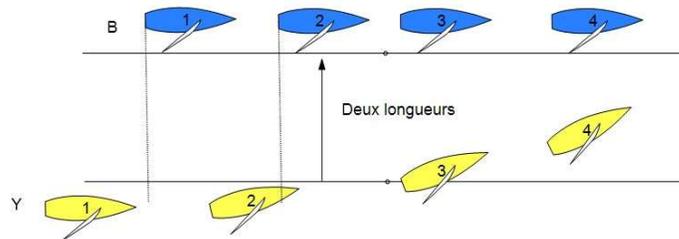
# TR CALL F1

## Règle 17 Sur le même bord ; route normale

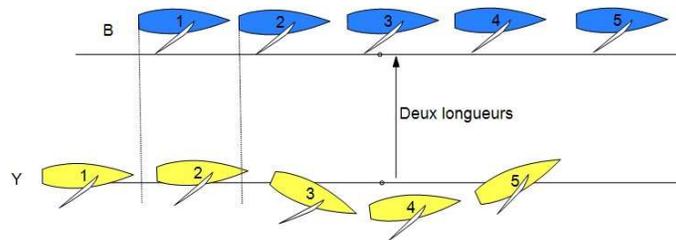
### Question

Dans quelles circonstances Y peut-il établir un engagement sous le vent depuis la position en route libre derrière et conserver le droit de naviguer au-dessus de sa route normale ?

### Schéma 1



### Schéma 2



### Réponse

Schéma 1 : l'engagement est établi quand les bateaux sont séparés de plus de deux longueurs de coque. La règle 17 ne s'applique pas à Y et il est autorisé à naviguer au-dessus de sa route normale.

Schéma 2 : l'engagement est établi quand les bateaux sont séparés de moins de deux longueurs de coque. Y ne peut pas naviguer au-dessus de sa route normale tant que les bateaux restent à cette même distance. Cependant, si Y s'éloigne de plus de deux longueurs de coque de B sans rompre l'engagement, il n'a plus de restriction à sa route normale et il est autorisé à naviguer au-dessus de sa route normale.

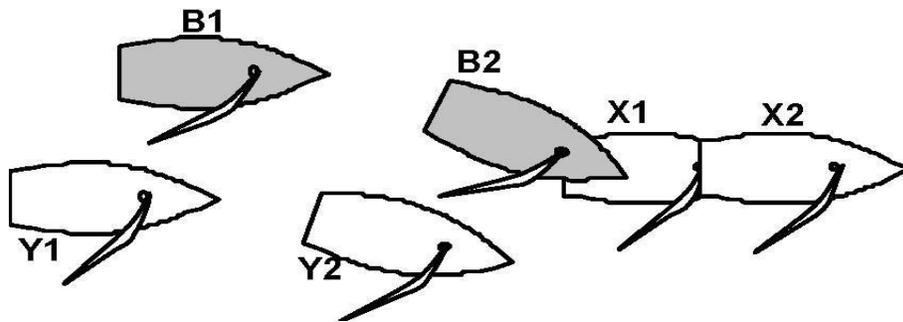
*La distance entre les bateaux est mesurée entre les points les plus proches des coques, de l'équipage ou de l'équipement en position normale.*

## TR CALL F2

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 12	Sur le même bord, non engagés
Règle 19	Place pour passer un obstacle
Règle 43	Exonération
Définitions	Obstacle

### Question 1

Trois bateaux, Y, X et B naviguent au large sur des routes normales. Y est derrière, environ à deux longueurs de X, directement dans son axe. B est engagé au vent de Y et une demi-longueur devant lui. X ralentit, avec l'intention de lofer B. B hèle pour la place pour passer sous le vent de X et abat, obligeant Y à abattre pour l'éviter. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser B.

X est bateau prioritaire et est donc un obstacle pour B et Y. Puisque Y est prioritaire par rapport à B, Y peut choisir de passer X d'un côté ou de l'autre. B doit se maintenir à l'écart de Y, mais si Y choisit de passer X sous le vent, il doit donner à B la place entre lui et X. Quand B abat entre les positions 1 et 2, il ne se maintient pas à l'écart en tant que bateau au vent et enfreint la règle 11.

### Question 2

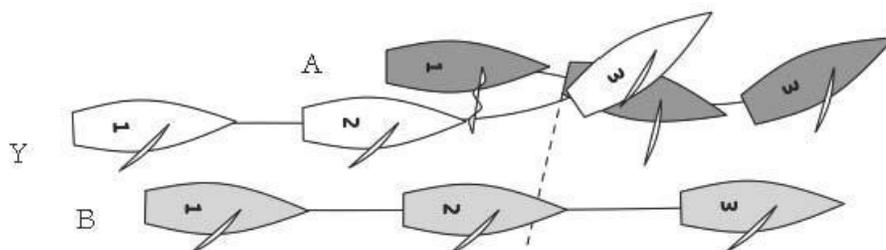
La réponse est-elle identique si Y suit une route pour passer sous le vent de X ?

### Réponse 2

Non. Si, en position 1, Y suit une route pour passer sous le vent de X et que B, à ce moment-là, a besoin de s'engager pour passer sous le vent de X, Y est le bateau à l'extérieur et doit donner à B la place selon la règle 19.2(b). S'il ne le fait pas, pénaliser Y. B est exonéré selon la règle 43.1(b) de son infraction à la règle 11 pendant qu'il naviguait dans la place à laquelle il a droit selon la règle 19.2.

### Question 3

B et Y naviguent sur un bord de grand largue et s'approchent de A, qui avance lentement. L'étrave de Y est à environ une demi-longueur en arrière du tableau arrière de B et B suit une route pour passer sous le vent de A. En position 1, Y hèle pour la place pour passer sous le vent de A. En position 2, B est engagé sous le vent de A et il n'y a plus de place pour que Y passe entre eux. Y lofe pour se maintenir à l'écart de A et réclame. Quel doit être le call ?

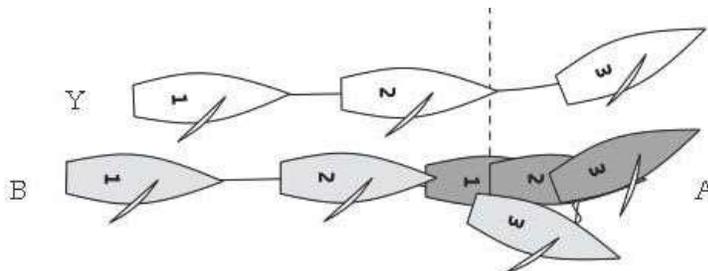


### Réponse 3

Pas de pénalité. Quand, après la position 1, les bateaux B et Y arrivent sur l'obstacle A, la règle 19 exige du bateau B à l'extérieur qu'il donne au bateau Y à l'intérieur la place entre B et A. Cependant, en position 2, B n'est plus tenu de se maintenir à l'écart de A et, en conséquence, A n'est plus un obstacle. Puisque A n'est plus un obstacle, la règle 19 ne s'applique plus entre B et Y et B n'est donc plus tenu de donner à Y la place de passer sous le vent de A. Y se maintient à l'écart de B et A comme requis respectivement par les règles 11 et 12.

### Question 4

Identique à la question 3, sauf que l'étrave de Y est à environ une demi-longueur en avant de l'étrave de B et B suit une route directe vers le tableau arrière de A. En position 2, Y devient engagé au vent de A. Peu de temps après, B abat et passe sous le vent de A. X réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 4

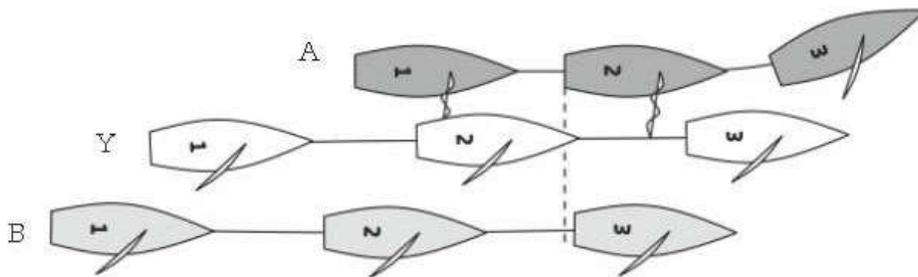
Pas de pénalité. La règle 19 commence à s'appliquer entre les positions 1 et 2 quand B et Y sont à l'obstacle A. La règle 19.1(a) donne à B le droit de choisir de quel côté passer l'obstacle.

Au moment où la règle 19 commence à s'appliquer, ni B ni Y ne sont à l'extérieur ou à l'intérieur par rapport à A et donc la règle 19.2(b) ne s'applique pas.

En position 2, Y devient engagé au vent de A. Y est maintenant le bateau extérieur et doit donner à B la place pour naviguer entre lui et l'obstacle selon la règle 19.2(b) si B choisit d'y passer. Cependant, B choisit de passer sous A. Quand B devient engagé sous le vent de A, B devient un obstacle pour Y et A et, en conséquence, Y doit donner à A la place entre lui et B. Y donne à A la place comme requis par la règle 19.2(b) et s'en maintient à l'écart comme requis par la règle 11.

### Question 5

Identique à la question 4, sauf que B et Y suivent une route pour passer sous le vent de A. En position 2, Y devient engagé sous le vent de A. A lofe pour se maintenir à l'écart et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 5

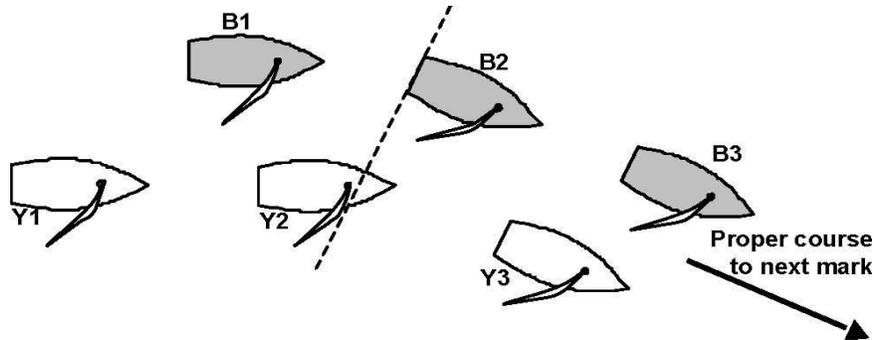
Pas de pénalité. B et Y naviguent sur une route normale et n'enfreignent donc pas la règle 17. En position 1, Y se maintient à l'écart de B comme requis par la règle 11. En position 2, Y devient engagé sous le vent de A. B est maintenant un obstacle pour Y et A. En tant que bateau extérieur, A doit donner à Y la place entre lui et B, à condition d'être capable de le faire depuis le moment où l'engagement a commencé. A doit également se maintenir à l'écart de Y selon la règle 11. A donne la place et se maintient à l'écart en lofant.

## TR CALL F3

### Règle 17 Sur le même bord ; route normale

#### Question

Y et B naviguent au large, tous deux au-dessus de leur route normale, B légèrement en route libre devant et une longueur au vent de Y. B abat de sorte que les bateaux deviennent engagés. Y abat rapidement sur une route normale. B réclame. Quel doit être le call ?



#### Réponse

Pas de pénalité.

La règle 17 commence à s'appliquer quand les bateaux deviennent engagés. A partir de ce moment, Y ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale par rapport à sa position de début d'engagement (position 2) – c'est-à-dire qu'il ne doit pas naviguer au-dessus de la route qu'il suivrait en l'absence de B depuis la position 2 pour atteindre la marque suivante aussi rapidement que possible. En abattant rapidement, Y respecte cette règle.

La réponse est identique si l'engagement est établi par Y naviguant plus vite, plutôt que par l'abattée de B.

*Un bateau n'est pas tenu d'être sur une route normale pour anticiper l'exigence d'une route normale qui n'existe pas encore. La nouvelle exigence de suivre une route normale s'applique à partir de ce moment et depuis la position qu'a alors le bateau.*

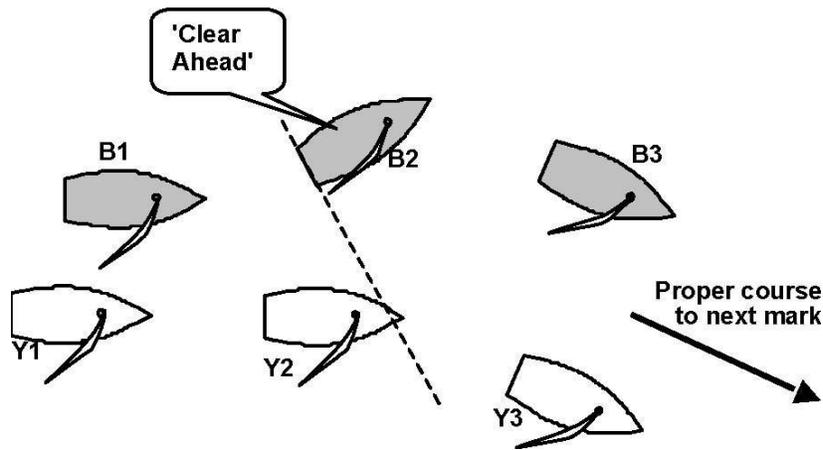
## TR CALL F4

Règle 11 Sur le même bord, engagés

Règle 17 Sur le même bord ; route normale

### Question

B et Y sont au large, tous deux au-dessus de leur route normale. Ils sont engagés et Y a le droit de naviguer au-dessus de sa route normale. B lofe pour essayer de devenir en route libre devant. Puis, pensant (à tort) qu'il est en route libre devant, il hèle « en route libre devant ». Y abat sur une route normale et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité. L'appel à la voix de B de ce qu'il pense être vrai n'a aucune signification dans les règles. Puisque B n'est pas devenu en route libre devant, Y n'a aucune obligation d'abattre sur une route normale.

Si Y n'abat pas, alors B peut réclamer ; dans les circonstances ci-dessus, les umpires ne signaleraient pas non plus de pénalité.

Si B vient à abattre et cause un contact, il enfreint alors la règle 11, que son lof ait rompu ou non l'engagement.

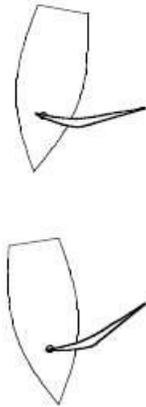
## TR CALL G1

**Définitions**      **Sous le vent et au vent**  
**Définitions**      **Bord, tribord ou bâbord**

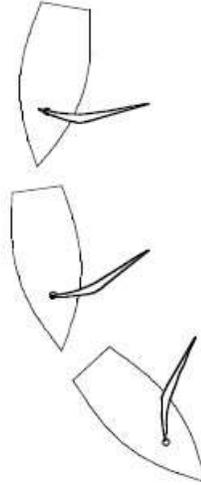
### Question 1

Un bateau naviguant vent arrière tribord abat jusqu'à être sur la fausse panne, le vent continuant à remplir sa grand-voile. Sur quel bord est-il ?

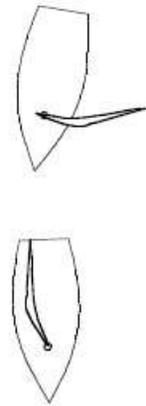
QUESTION 1



QUESTION 2



QUESTION 3



### Réponse 1

Tribord. La définition établit que « quand (un bateau) navigue sur la fausse panne ou plein vent arrière, son côté sous le vent est le côté où se trouve sa grand-voile ». Puisque sa grand-voile reste pleine du côté bâbord, le côté bâbord est son côté sous le vent. Il est sur le bord « correspondant à son côté au vent », c'est-à-dire tribord.

### Question 2

Le bateau continue alors à abattre, sa bôme toujours du côté bâbord, son équipier la maintenant dans cette position pendant que le vent la remplit à contre. Sur quel bord est-il maintenant ?

### Réponse 2

Bâbord. Il n'est plus maintenant ni plein vent arrière ni en train de naviguer sur la fausse panne. Un bateau est sur le bord correspondant à son côté au vent, qui est le côté vers le vent. Il est évident que ce côté est son côté bâbord et il est donc bâbord.

### Question 3

Un bateau tribord abat jusqu'à être plein vent arrière. Pour ralentir sa vitesse, son équipier tient la bôme au centre du bateau. Le vent touche le côté bâbord de sa grand-voile, avec pour seule indication sa chute allant du côté tribord. Sur quel bord est-il ?

### Réponse 3

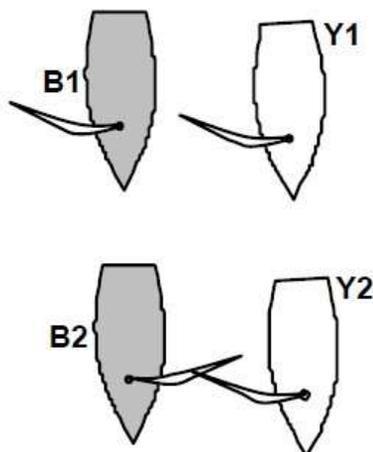
Bâbord. Puisqu'il navigue plein vent arrière, son côté sous le vent est défini par le côté sur lequel se trouve sa grand-voile. C'est le côté tribord. Il est donc bâbord.

## TR CALL G2

**Règle 10** Sur des bords opposés  
**Règle 11** Sur le même bord ; engagés

### Question

Deux bateaux B et Y naviguent plein vent arrière, tous deux bâbord. B, bateau sous le vent, empanne sur tribord sans modifier sa route et sa bôme touche celle de Y. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y. Y enfreint la règle 10.

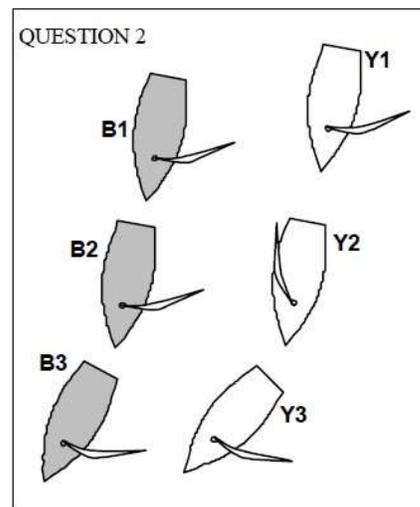
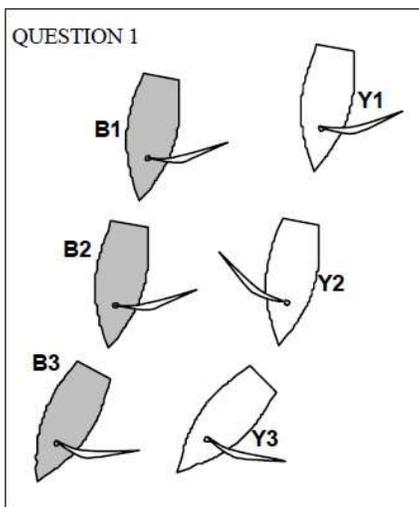
En position 1, Y est tenu par la règle 11 de se maintenir à l'écart. Après l'empannage de B, Y est tenu par la règle 10 de se maintenir à l'écart. B ne peut avoir enfreint la règle 16.1 puisqu'il ne modifie pas sa route. Y étant le bateau non prioritaire tout le temps, la règle 15 ne s'applique pas à B.

## TR CALL G3

<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>
<b>Définitions</b>	<b>Sous le vent et au vent</b>
<b>Définitions</b>	<b>Engagement</b>
<b>Définitions</b>	<b>Bord, tribord ou bâbord</b>

### Question 1

B et Y sont engagés tribord sur un bord de grand largue. Y est soumis à la règle 17. Sans modifier sa route, Y empanne, laissant sa bôme passer complètement de l'autre côté et sa voile se remplir sur la nouvelle amure. Il empanne alors immédiatement à nouveau et lofe B. B répond au lof et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pas de pénalité.

Puisque la voile de Y se remplit en position vent arrière après l'empannage, il navigue sur la fausse panne, il a donc changé d'amure et la règle 17 cesse de s'appliquer. Quand il empanne à nouveau sur tribord, la règle 17 ne s'applique pas.

### Question 2

Les circonstances sont identiques, mais le premier « empannage » de Y est effectué en tirant la bôme au centre du bateau, en tenant la bôme pour que la voile se remplisse du nouveau côté, puis en repoussant immédiatement la bôme du côté initial. Y lofe ensuite, B répond et réclame. Quel doit être le call ?

### Réponse 2

Pénaliser Y.

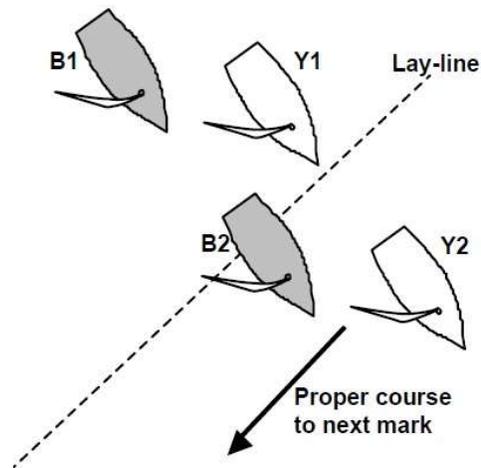
Y ne navigue jamais sur la fausse panne. En conséquence, le bord sur lequel il se trouve est déterminé par son côté au vent. Puisque celui-ci ne change pas, il reste sur le bord tribord tout au long de la manœuvre et enfreint donc la règle 17 quand il lofe.

## TR CALL G4

**Règle 17** Sur le même bord ; route normale  
**Définitions** Route normale

### Question 1

Sur un bord de vent arrière, B et Y sont engagés sur le même bord ; B est soumis à la règle 17. La route de B pour finir aussitôt que possible est d'empanner pour naviguer vers la marque suivante. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

La règle 17 exige de B qu'il ne navigue pas au-dessus de sa route normale. B ne doit pas abattre plus tard que nécessaire pour finir aussitôt que possible en l'absence de Y. S'il retarde ce moment, il enfreint la règle 17 en naviguant au-dessus de sa route normale. Pénaliser B.

Cependant, s'il existe un doute sur le fait que B a atteint ou non le point où il doit abattre pour finir aussitôt que possible, il est toujours sur sa route normale, pas de pénalité.

### Question 2

Similaire à la question 1 sauf que B abat jusqu'au vent arrière mais n'empanne pas. Y réclame. Quel doit être le call ?

### Réponse 2

Pénaliser B. B navigue encore au-dessus de sa route normale et il enfreint la règle 17.

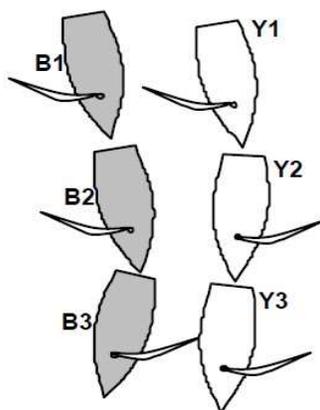
*Sur un bord de vent arrière, un bateau navigue au-dessus de sa route normale quand sa route normale est d'abattre, même si cela l'oblige à empanner.*

## TR CALL G5

**Règle 10**      **Sur des bords opposés**  
**Règle 15**      **Acquérir la priorité**

### Question

B et Y naviguent vent arrière bâbord, engagés et au même niveau, leurs coques séparées d'une longueur et demie. Y, bateau au vent, empanne sur tribord puis maintient sa route. B répond rapidement en empannant mais sa bôme touche la coque de Y. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Quand Y empanne sur tribord, il acquiert la priorité et doit au début donner à B la place de se maintenir à l'écart.

Si B réagit rapidement et en bon marin et qu'un contact a lieu, alors Y enfreint la règle 15. Pénaliser Y.

Si B soit tarde à répondre, soit n'empanne pas en bon marin, et qu'un contact en résulte, alors B enfreint la règle 10. Pénaliser B.

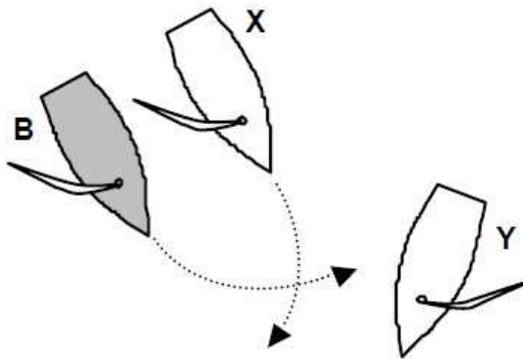
*Quand un bateau acquiert la priorité et qu'un autre bateau doit agir pour se maintenir à l'écart, le bateau non prioritaire doit commencer à agir immédiatement et le bateau prioritaire doit lui laisser la place pour ce faire. Un empannage en bon marin inclut le fait de laisser la bôme aller jusqu'à la fin de l'empannage, mais pas nécessairement entièrement. Cela inclut également la bascule du bateau, mais seulement dans la limite nécessaire à faciliter la conduite. Voir également le Principe Général 4.*

## TR CALL G6

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord, engagés</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>
<b>Règle 19</b>	<b>Place pour passer un obstacle</b>

### Question 1

B et X sont engagés bâbord sur un bord de vent arrière. B est soumis à la règle 17. Les deux bateaux sont sur une route de collision avec Y tribord. X hèle pour la place pour empanner mais B lofe pour passer sur l'arrière de Y, ce qui est une route normale pour B. X se maintient à l'écart et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pas de pénalité.

La règle 19 s'applique uniquement entre des bateaux à un obstacle. Le bateau prioritaire peut choisir de passer un obstacle d'un côté ou de l'autre. X doit se maintenir à l'écart de B et B ne doit pas naviguer au-dessus de sa route normale. X se maintient à l'écart de B tout en lui donnant la place.

### Question 2

A quelle distance de l'obstacle B peut-il se trouver avant de faire son choix ?

### Réponse 2

Si B choisit de lofer, il doit être assez loin de Y pour se maintenir à l'écart de Y et pour permettre à X de se maintenir à l'écart de B et Y. Voir également le call L10.

Si B choisit d'empanner, il doit être assez éloigné de Y pour donner à X la place de passer du même côté de Y selon la règle 19.2(b).

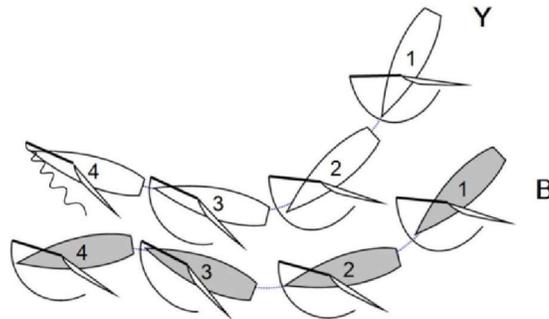
***[Il n'existe pas de call G7]***

## TR CALL G8

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Définitions	Place

### Question

Deux quillards, B et Y sont engagés au portant sous spi. La règle 17 ne s'applique pas. B lofe constamment et Y se maintient à l'écart en lofant. Quand Y n'est plus capable de tenir la majorité de son spi gonflée et efficace, il maintient sa route et affale son spi. Pendant qu'il le fait, B abat pour éviter le contact et réclame. Il n'y a pas de contact. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité.

Quand B modifie sa route, la règle 16.1 lui impose de donner à Y la place de se maintenir à l'écart, ce qui comprend la place pour manœuvrer rapidement en bon marin. Après la position 3, Y a besoin d'affaler son spi pour continuer à manœuvrer en bon marin. En position 4, B respecte la règle 16.1 en abattant pour donner à Y la place de se maintenir à l'écart.

Cette réponse s'applique également si B n'a pas envoyé son spi ou si un spi de type différent est envoyé.

Voir aussi le call A3.

*La place pour se maintenir à l'écart pour un bateau au vent comprend la place pour affaler son spi quand cela relève d'une action en bon marin. Cela dépend de facteurs tels que la force du vent, la taille et la forme du spi.*

# TR CALL H1

**Règle 12** Sur le même bord, non engagés

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

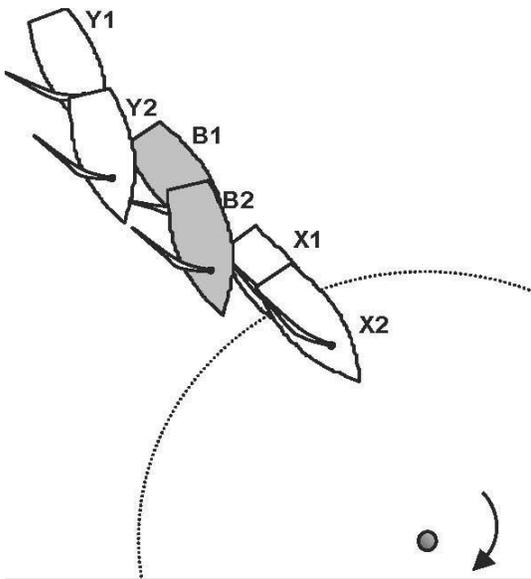
**Règle 19.2** Donner la place à un obstacle

**Définition** Place à la marque, Place

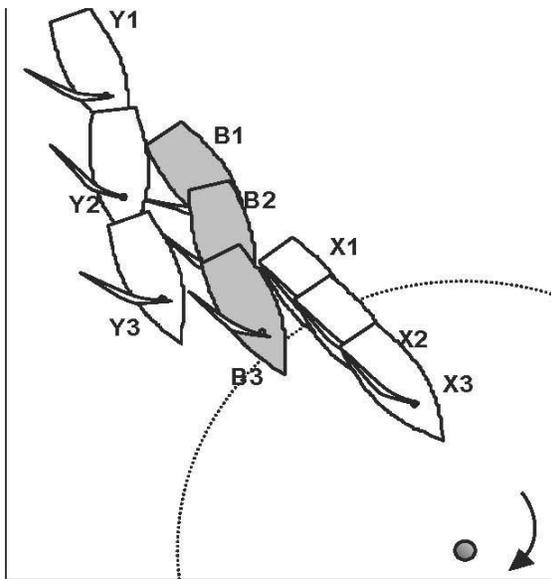
## Question 1

Trois bateaux, B, X et Y, tous bâbord, s'approchent d'une marque d'empannage, directement l'un derrière l'autre. X entre dans la zone en route libre devant B puis s'arrête juste à l'intérieur de la zone. Y abat sur une route pour passer sous le vent de B. B abat alors pour passer sous le vent de X, et Y et B deviennent engagés. Lorsque Y et B deviennent engagés, B ne peut plus passer au vent de X. Y abat pour éviter B et réclame. Quel doit être le call ?

QUESTION 1



QUESTION 2



## Réponse 1

Pas de pénalité.

Au début, X est un obstacle pour B et Y parce qu'ils sont tous deux tenus de s'en maintenir à l'écart selon la règle 12. Egalement, B et Y doivent chacun donner à X la place à la marque selon la règle 18.2(b). En position 1, B est prioritaire sur Y et la règle 19.2(a) lui permet de choisir de quel côté passer l'obstacle X. Quand B et Y deviennent engagés, Y doit donner à B la place selon la règle 19.2(b), y compris l'espace pour B de donner la place à la marque à X.

Lorsque les bateaux deviennent engagés sous le vent de X, la priorité change et X n'est plus un obstacle pour B et Y. Cependant, puisque B et Y sont tenus de donner à X la place à la marque

et sont maintenant devenus engagés à l'intérieur de X, la règle 18.2(c)(2) exige de B et Y qu'ils donnent à X la place de suivre sa route normale.

Voir aussi le call F2.

## **Question 2**

Si B et Y sont engagés quand B atteint la zone de la marque, comment cela limite-t-il les actions des bateaux ?

## **Réponse 2**

B et Y sont tenus de donner à X la place à la marque selon la règle 18.2(b). Y doit également donner à B la place de passer entre lui et X, car X est un obstacle tant que B est engagé sous le vent de X (voir réponse 1 ci-dessus).

Quand B entre dans la zone, il est engagé à l'extérieur de Y et la règle 18.2(b) exige qu'il donne à Y la place à la marque, que l'engagement entre eux ait par la suite été rompu ou pas. Si B a été incapable de donner la place à la marque depuis le moment où l'engagement a commencé, il n'est pas tenu de donner la place à la marque, voir la règle 18.2(f). Cependant, si B est capable de donner à Y la place à la marque en ralentissant puis en lofant derrière X, la règle 18.2(f) ne s'appliquera pas et si B n'agit pas ainsi, il enfreint la règle 18.2(b).

La présence de X peut vouloir dire pour B et Y qu'ils doivent passer du mauvais côté de la marque.

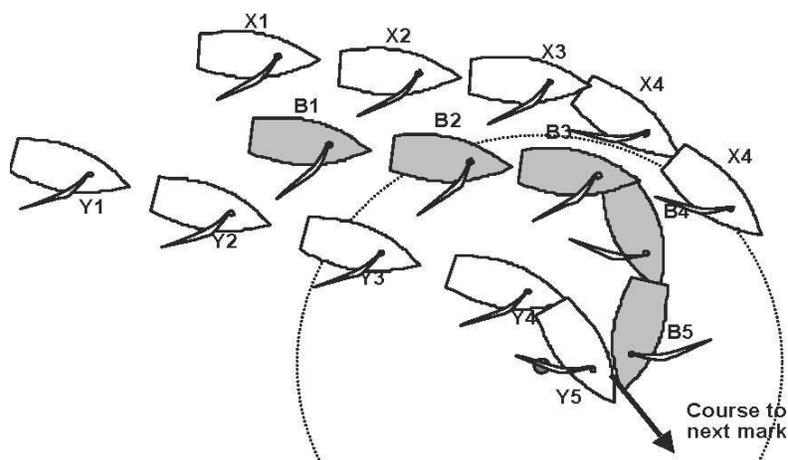
*Un bateau en course est un obstacle pour les autres bateaux si et seulement si ils sont tenus de s'en maintenir à l'écart.*

## TR CALL H2

Règle 15	Acquérir la priorité
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 31	Toucher une marque
Règle 43	Exonération

### Question

Trois bateaux, B, X et Y s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à tribord. La route normale après la marque est un grand large bâbord. La règle 17 ne s'applique pas à B. Quand B atteint la zone, Y est en route libre derrière. Quand Y longe la marque, B abat et empanne pour empêcher Y de passer entre la marque et lui. Y touche B et la marque et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser B.

Quand B atteint la zone, il est en route libre devant Y qui est tenu par la suite de donner la place à la marque à B. Quand Y établit un engagement à l'intérieur, il doit également donner à B la place pour suivre sa route normale. Y le fait et n'enfreint pas la règle 18.2(b) ou (c).

Quand B empanne, il doit au début donner à Y la place de se maintenir à l'écart ; il ne le fait pas et enfreint la règle 15. Après la position 4, B ne peut être exonéré selon la règle 43.1(b) car il ne navigue plus sur sa route normale ou dans la place à la marque à laquelle il a droit. Y enfreint les règles 10 et 31. Puisqu'il navigue dans la place à laquelle il a droit selon la règle 15, il est exonéré selon la règle 43.1(b).

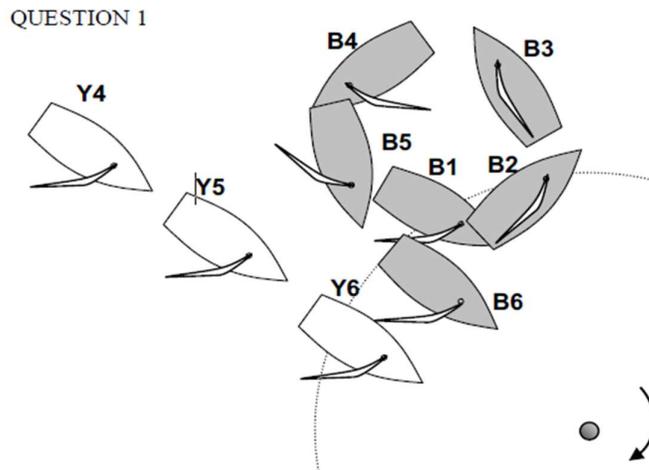
***[Il n'existe pas de call H3]***

## DECISION H4

- Règle 18.1**    **Quand la règle 18 s'applique**  
**Règle 18.2**    **Donner la place à la marque**  
**Règle 21.2**    **Effectuer une pénalité**

### Question 1

B, bâbord, est nettement devant Y et à l'intérieur des deux longueurs de coque de la marque à laisser à tribord. B fait alors un tour de pénalité dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Peu après que B termine sa pénalité, Y est à l'intérieur de la zone et est engagé à l'intérieur de B. Y hèle pour la place à la marque. B donne la place et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pas de pénalité.

Quand B dépasse la position bout au vent entre les positions 2 et 3, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer (voir la règle 18.2(d)) et B n'a plus droit à la place à la marque. De plus, quand B quitte la zone en position 3, aucun bateau n'est dans la zone et la règle 18 cesse de s'appliquer. Pendant que B effectue sa pénalité, il est soumis à la règle 21.2 et est bateau non prioritaire. Avant la position 4, les bateaux deviennent engagés et quand il termine sa pénalité en position 5, il reste bateau non prioritaire, maintenant selon la règle 11. Quand le premier des bateaux atteint alors la zone, la règle 18 s'applique à nouveau et B, en tant que bateau extérieur, est également tenu de donner à Y la place à la marque selon la règle 18.2(b).

### Question 2

La situation est identique mais la marque est à contourner à bâbord. En position 5, B hèle pour la place à la marque. Y donne la place à la marque et réclame. Quel doit être le call ?

## Réponse 2

Pas de pénalité.

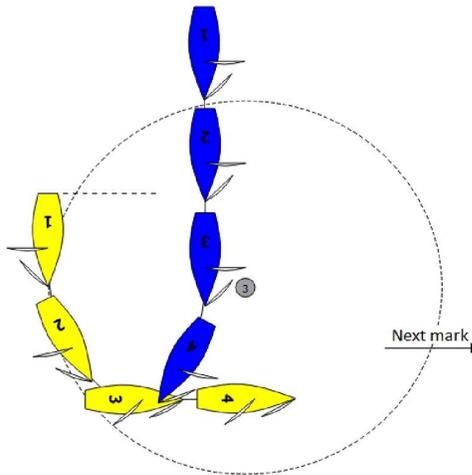
Les bateaux sont engagés quand le premier d'entre eux atteint la zone. La règle 18.2(b) s'applique et Y doit donner la place à la marque à B.

## TR CALL H5

<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 43</b>	<b>Exonération</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque</b>

### Question

Y bâbord est en route libre devant B tribord, quand Y entre dans la zone d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. Y navigue sous le vent de la marque et oriente sa route en direction de la marque suivante avant la position 3. B maintient sa route jusqu'à ce qu'il lofe pour éviter Y juste avant la position 4. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité.

La place à la marque comprend la « place pour laisser la marque du côté requis ». Si un bateau est toujours en approche d'une marque, ou qu'il est en train de la passer, il est toujours dans la manœuvre de la laisser du côté requis.

Y est en route libre devant B quand il entre dans la zone et la règle 18.2(b) exige de B qu'il donne par la suite la place à la marque à Y. Quand Y est en position 4, la place à la marque n'a pas été donnée entièrement, donc la règle 18.2(b) continue de s'appliquer et pas la règle 18.2(d). B donne à Y la place à la marque et la place pour que Y suive sa route normale comme exigé par la règle 18.2(c)(2). B n'enfreint aucune règle.

En positions 3 et 4, Y suit sa route normale, il navigue donc dans la place à laquelle il a droit de la part de B. Exonérer Y selon la règle 43.1(b) pour son infraction à la règle 10 envers B.

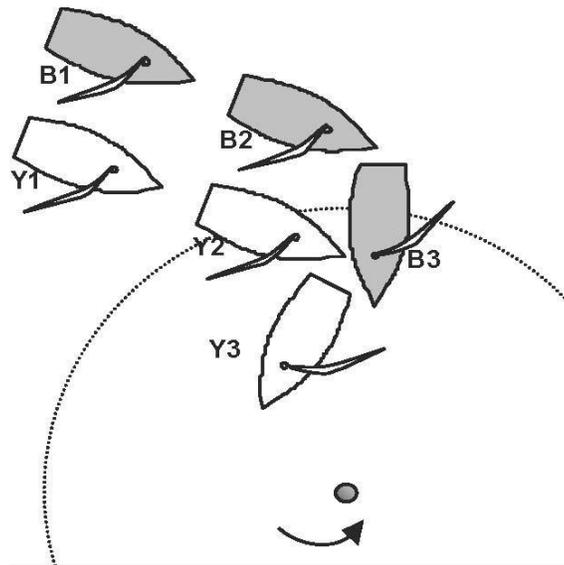
*Quand un bateau contourne largement une marque, en particulier une marque décalée, sa route normale peut cesser d'être près de la marque avant qu'il ne la laisse du côté requis. Dans ce cas, la règle 18.2(b) s'applique toujours, mais la place à la marque à laquelle il a droit ne comprend plus la place pour aller à la marque.*

## TR CALL J1

**Règle 18.** Quand la règle 18 s'applique  
**Règle 18.2** Donner la place à la marque

### Question

B et Y sont engagés, grand largue bâbord vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Y n'a pas de restriction à sa route normale et suit une route à environ une longueur  $\frac{1}{2}$  au vent de la marque. Y maintient sa route jusqu'à ce qu'il soit à une longueur  $\frac{1}{2}$  de la marque puis il empanne pour donner à B la place à la marque. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y.

La règle 18 commence à s'appliquer quand un des bateaux entre dans la zone. À partir de ce moment, Y doit suivre une route pour donner la place à la marque à B. En maintenant sa route en position 2, Y enfreint la règle 18.2(b).

Le fait que B hèle ou non pour la place est sans importance.

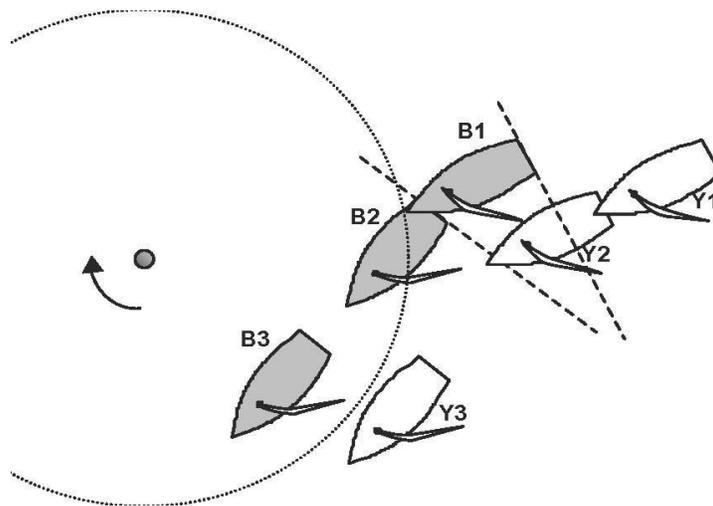
*Un bateau tenu de donner la place à la marque est tenu de le faire à partir du moment où la règle 18 commence à s'appliquer.*

## TR CALL J2

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle 43	Exonération
Définitions	Place à la marque

### Question

B et Y s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à tribord. Quand B atteint la zone, il est en route libre devant Y. B abat et en position 2, Y établit un engagement sous le vent. B maintient sa route et peu après Y doit modifier sa route pour l'éviter. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser B.

Quand B atteint la zone, la règle 18 commence à s'appliquer et Y est tenu de donner la place à la marque à B, ce qu'il fait. À partir de la position 2, B est bateau au vent et doit se maintenir à l'écart de Y selon la règle 11. B ne le fait pas et enfreint la règle 11. La réponse est la même si les bateaux sont engagés en position 1.

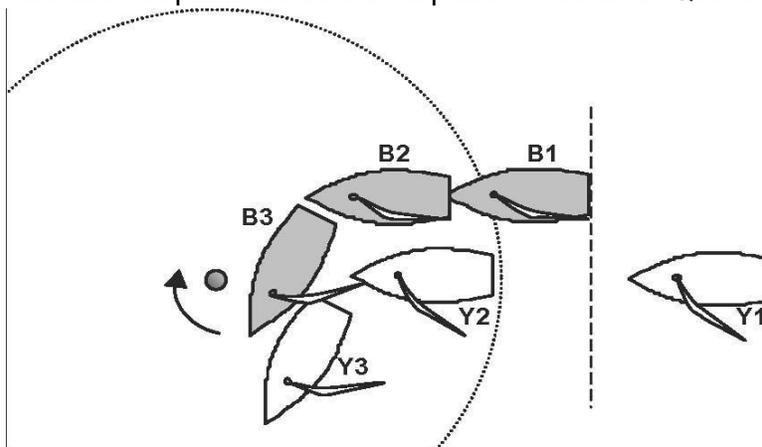
La place à la marque comprend la place pour B pour aller à la marque, mais puisqu'il navigue sous sa route vers la marque, il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit et n'est pas exonéré selon la règle 43.1(b) pour l'infraction à la règle 11.

## TR CALL J3

Règle 11 Sur le même bord, engagés  
Règle 18.2 Donner la place à la marque  
Règle 43 Exonération

### Question

B est au large en route libre devant Y quand il entre dans la zone d'une marque sous le vent. La route de B l'emmènera au vent de la marque. Il ralentit et Y devient engagé sous le vent et à environ  $\frac{1}{2}$  largeur de bateau de B. B abat alors brutalement pour contourner la marque. Y réagit rapidement mais est incapable de donner la place. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y.

Y doit donner la place à B pour aller à la marque. En position 2, il ne le fait pas et enfreint la règle 18.2(b).

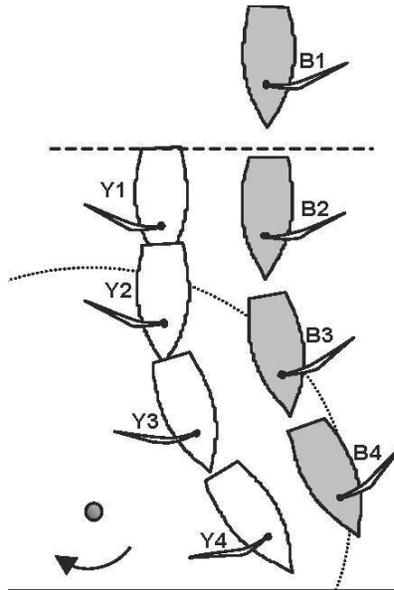
Quand B abat après la position 2, il enfreint la règle 11 (une règle du Chapitre 2, Section A). Cependant, B navigue vers la marque, il navigue dans la place à la marque à laquelle il a droit, et il est exonéré selon la règle 43.1(b).

## TR CALL J4

**Règle 10** Sur des bords opposés  
**Règle 18.1** Quand la règle 18 s'applique  
**Règle 18.2** Donner la place à la marque

### Question

Les bateaux Y bâbord et B tribord naviguent sur des routes parallèles au vent arrière et s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à tribord. Y est en route libre devant quand il atteint la zone. Y ralentit et B devient engagé à l'extérieur. Y dépasse ensuite la marque et lofe légèrement. B doit modifier sa route et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y.

Quand Y atteint la zone, il est bâbord et doit se maintenir à l'écart. Cependant, il a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(b).

En position 2, Y est sur sa route vers la marque et B continue à être obligé de lui donner la place à la marque.

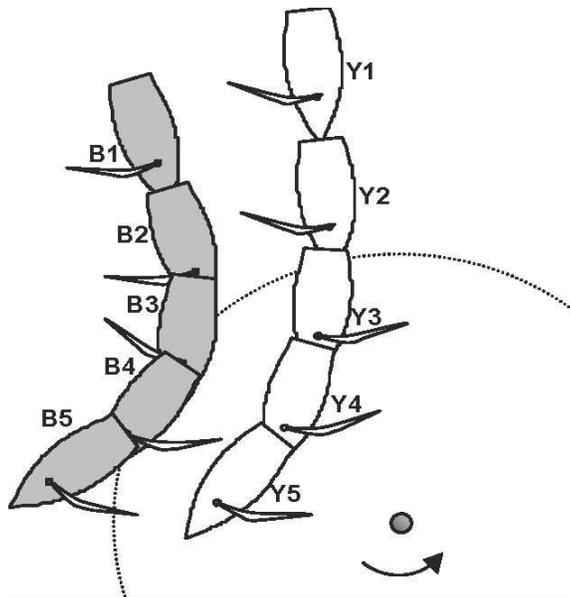
Après la position 3, Y n'est plus sur sa route vers la marque et n'est pas en train de la contourner. Y doit se maintenir à l'écart selon la règle 10 et, en obligeant B à modifier sa route, Y ne se maintient pas à l'écart.

## TR CALL J5

Règle 10	Sur des bords opposés
Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 17	Sur le même bord ; route normale
Règle 18.2	Donner la place à la marque
Règle D1.1	Suppression de la règle 18.4
Définitions	Engagement

### Question

Y et B sont engagés au vent arrière bâbord vers une marque sous le vent à laisser à bâbord. Lorsqu'il est à l'intérieur de la zone, Y empanne sur tribord et modifie sa route vers B. B est obligé d'empanner et Y éloigne alors B de la marque en lofant. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité.

Depuis la position 2, B est tenu de donner la place à la marque à Y.

Quand Y empanne, il acquiert la priorité et B doit maintenant également se maintenir à l'écart. La règle 18.4 est supprimée par la règle D1.1(c), aussi Y n'a-t-il aucune obligation d'empanner. La règle 17 ne s'applique pas et Y peut naviguer au-dessus de sa route normale.

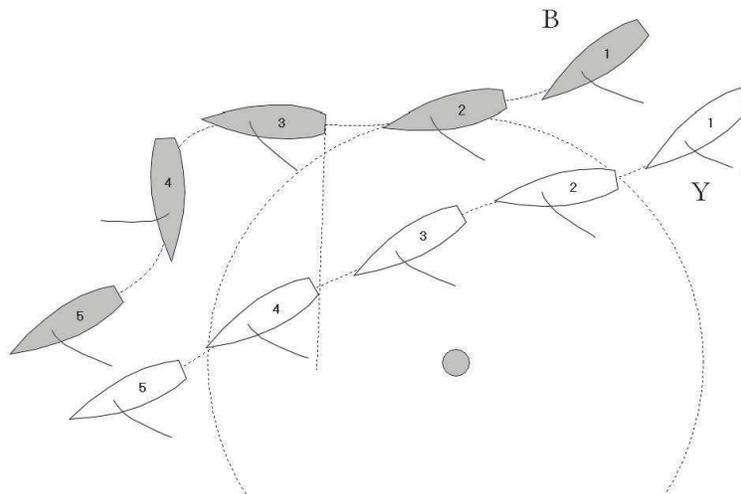
Y a le droit de lofer à partir de la position 3 à condition qu'il donne à B la place de se maintenir à l'écart.

## TR CALL J6

<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>
<b>Règle 18.1</b>	<b>Quand la règle 18 s'applique</b>
<b>Définitions</b>	<b>Engagement</b>

### Question 1

Y et B sont engagés et s'approchent d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. La règle 17 ne s'applique pas à Y. En position 3, B lofe et rompt l'engagement. En position 4, B empanne sur bâbord et, avant qu'il ne change de bord, les bateaux redeviennent engagés. Y poursuit sa route et hèle « Tribord ». B empanne pour se maintenir à l'écart. Il y a une réclamation recevable. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pas de pénalité. B abat avant d'empanner en position 4 et crée un nouvel engagement. Pour un temps très court, B et Y sont sur le même bord, temps pendant lequel Y est tenu par la règle 17 de ne pas naviguer au-dessus de sa route normale. Quand quasiment immédiatement après, B change de bord (position 4), la règle 17 cesse de s'appliquer et reste inapplicable tant que les bateaux restent engagés.

### Question 2

La réponse serait-elle identique si aucun bateau n'était dans la zone ?

### Réponse 2

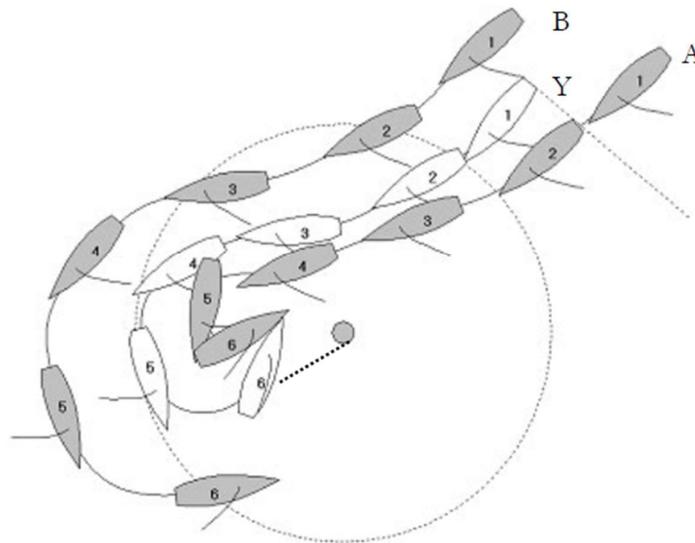
Oui.

## TR CALL J7

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord ; engagés</b>
<b>Règle 16.1</b>	<b>Modifier sa route</b>
<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 43</b>	<b>Exonération</b>

### Question

Quand Y atteint la zone d'une marque sous le vent à laisser à bâbord, il est en route libre devant A et est engagé avec B à son vent. La règle 17 ne s'applique pas entre Y et B. Y éloigne B de la marque en lofant sans enfreindre la règle 16. Y reste à l'intérieur de la zone, puis empanne et revient pour empêcher A de contourner la marque à son intérieur. Après l'empannage, Y lofe rapidement, clairement au-dessus de sa route normale pour contourner la marque, sans donner à A la place de se maintenir à l'écart. Il y a contact entre Y et A. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser Y.

Puisque A est en route libre derrière Y à la zone, la règle 18.2(b) exige qu'il donne ensuite la place à la marque à Y. De plus, depuis la position 4 quand il devient engagé à l'intérieur de Y, la règle 18.2(c) exige de A qu'il donne à Y la place de suivre sa route normale. Cependant, Y enfreint la règle 16.1 quand il lofe et ne donne pas à A la place de se maintenir à l'écart, et parce qu'il ne navigue pas sur sa route normale et n'est pas en train de contourner la marque, il n'est pas exonéré selon la règle 43.1(b). Puisque Y n'a pas donné à A la place dont il avait besoin pour se maintenir à l'écart, A est exonéré selon la règle 43.1(b) pour son infraction à la règle 11.

*Un bateau ayant droit à la place à la marque est exonéré selon la règle 43 pour avoir enfreint la règle 16.1 quand sa modification de route est cohérente avec la navigation dans la place à la marque à laquelle il a droit, si la règle 18.2(c) s'applique, lorsque c'est cohérent avec sa navigation sur sa route normale.*

## TR CALL J8

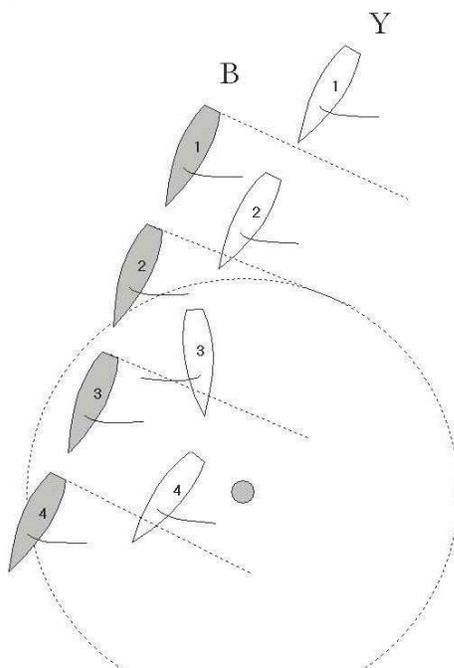
### Règle 17 Route normale

#### Question

À l'approche d'une marque sous le vent à laisser à bâbord, Y établit un engagement sur B depuis une position en route libre derrière, avant que B n'entre dans la zone. Y empanne alors sur bâbord et, tout en étant encore engagé, empanne à nouveau sur tribord.

Y ne contourne pas la marque mais continue sur tribord, naviguant ainsi au-dessus de la route normale.

B fait une réclamation recevable. Quel doit être le call ?



#### Réponse

Pas de pénalité.

Quand Y établit d'abord l'engagement, il est soumis à la règle 17 et ne peut pas naviguer au-dessus d'une route normale. Lorsqu'il empanne, la règle 17 ne s'applique plus puisque les bateaux sont sur des bords opposés.

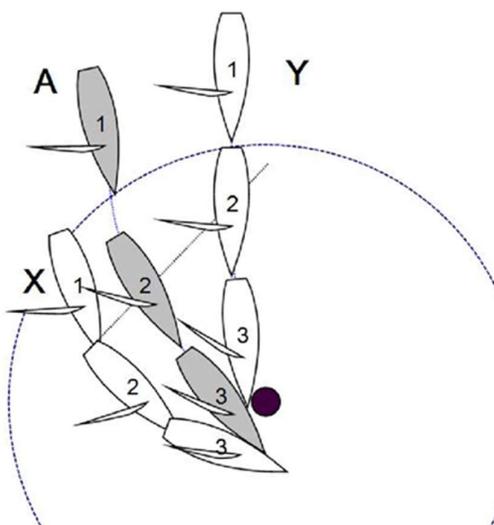
Quand Y revient sur tribord - la règle 17 ne s'applique pas puisque lorsque la règle 17 s'éteint, elle ne se rallume jamais à nouveau sur le même engagement. Y a le droit de naviguer au-dessus de sa route normale.

## TR CALL J9

Règle 11 Sur le même bord, engagés  
Règle 18.2 Donner la place à la marque  
Règle 43 Exonération

### Question 1

X, en route libre devant A et Y, entre dans la zone d'une marque sous le vent à laisser à bâbord. X ralentit sous le vent de la marque pour tenter de piéger A sur son extérieur et laisser Y, son co-équipier, dépasser A. Il y a contact entre les trois bateaux et Y touche la marque. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser A et Y

Y enfreint les règles 18.2(b) et 18.2(c)(2) en ne donnant la place à la marque à X. Il n'est pas exonéré selon la règle 43.1(a) car il aurait pu respecter ces règles en passant de l'autre côté de la marque.

A enfreint les règles 11 et 18.2(c)(2) à l'égard de X, et la règle 18.2(b) à l'égard à la fois de X et Y. En aucun cas il n'a droit à exonération.

Bien que X soit un obstacle pour A et Y, la règle 19 ne s'applique pas (voir la règle 19.1(b)).

### Question 2

La décision est-elle la même si Y passe du mauvais côté de la marque pour éviter une collision multiple ?

### Réponse 2

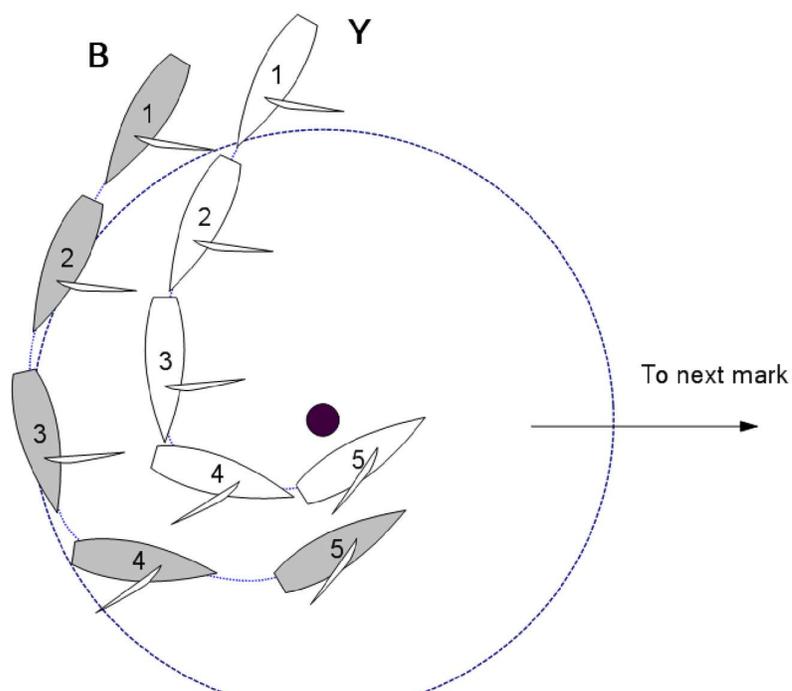
Non. Pénaliser seulement A. Y n'enfreint aucune règle.

## TR CALL J10

**Règle 18.2** Donner la place à la marque  
**Définitions** Place à la marque, Effectuer le parcours

### Question

Quand Y entre dans la zone d'une marque sous le vent, B et Y sont engagés tribord, Y à l'intérieur. Y est soumis à la règle 17. Après la position 3, Y empanne pour contourner la marque. B empanne en même temps en s'engageant à l'extérieur de Y. Alors que Y passe la marque, B le lofe au-dessus de la route vers la marque suivante. Y répond rapidement et se maintient à l'écart. Il y a une réclamation. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pas de pénalité.

Quand Y entre dans la zone, il est engagé à l'intérieur de B et la règle 18.2(b) exige de B qu'il donne la place à la marque à Y par la suite. Y a droit à la marque pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours, tel que défini, et ceci sans toucher la marque. Un bateau effectue le parcours quand un fil tendu représentant son sillage passe la marque du côté requis. B donne à Y cette place et la place pour Y de se maintenir à l'écart tel que requis par la règle 16.1. B n'enfreint aucune règle.

## TR CALL K1

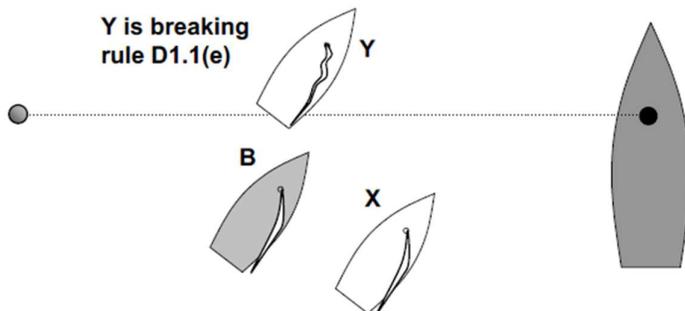
<b>Règle 28.1</b>	<b>Effectuer la course</b>
<b>Règle 44.2</b>	<b>Pénalités d'un tour et de deux tours</b>
<b>Règle D1.1</b>	<b>Gêner un autre bateau</b>
<b>Règle D3</b>	<b>Classement d'une course</b>
<b>Définitions</b>	<b>Finir</b>

### Question 1

Quelles sont les obligations d'un bateau qui a fini ?

### Réponse 1

Un bateau qui a fini, s'il agit pour gêner un bateau qui n'a pas fini, enfreint la règle D1.1(e). De telles actions comprennent lofer, ou mettre ses voiles à contre, ou autre manœuvre pouvant ralentir l'autre bateau ou l'obliger à évitement. Cependant, il n'enfreint pas la règle D1.1(e) si ses actions ne peuvent raisonnablement pas être évitées ; par exemple, s'il doit virer pour éviter un contact avec le bateau comité ou pour se maintenir à l'écart d'un bateau prioritaire.



### Question 2

Y a-t-il un côté requis de la ligne d'arrivée pour effectuer une pénalité ?

### Réponse 2

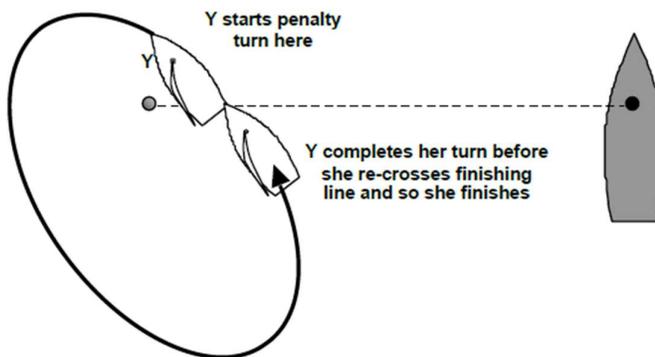
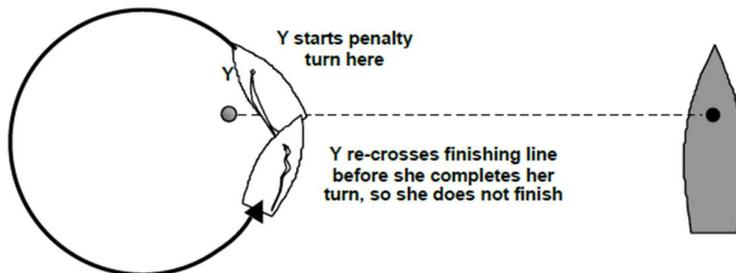
Non. La règle 44.2 exige que, après avoir effectué la pénalité, la coque du bateau soit complètement du côté parcouru de la ligne d'arrivée avant de franchir la ligne d'arrivée pour finir. Voir le schéma.

### Question 3

Un bateau devant effectuer une pénalité peut-il faire le tour de la marque d'arrivée tout en effectuant sa pénalité ?

### Réponse 3

Oui. Aucune règle ne l'interdit et sa route respecte encore la règle 28.1. Cependant, il doit effectuer la pénalité avant de recouper la ligne d'arrivée pour finir.



### Question 4

Si un bateau recoupe la ligne d'arrivée avant de terminer sa pénalité, que devraient faire le comité de course et les umpires ?

### Réponse 4

Les umpires doivent décider si la pénalité a été effectuée avant de franchir la ligne d'arrivée et, si non, ils doivent en référer au comité de course.

Si le bateau ne finit pas conformément à la définition, il doit recevoir un score en points égal au nombre de bateaux ayant le droit de courir (voir la règle D3.1(a)).

*Un bateau termine une pénalité quand, s'il empanne en premier, il se retrouve sur une route au plus près après avoir viré de bord, ou, s'il vire en premier, quand sa grand-voile se remplit du nouveau côté après l'empannage.*

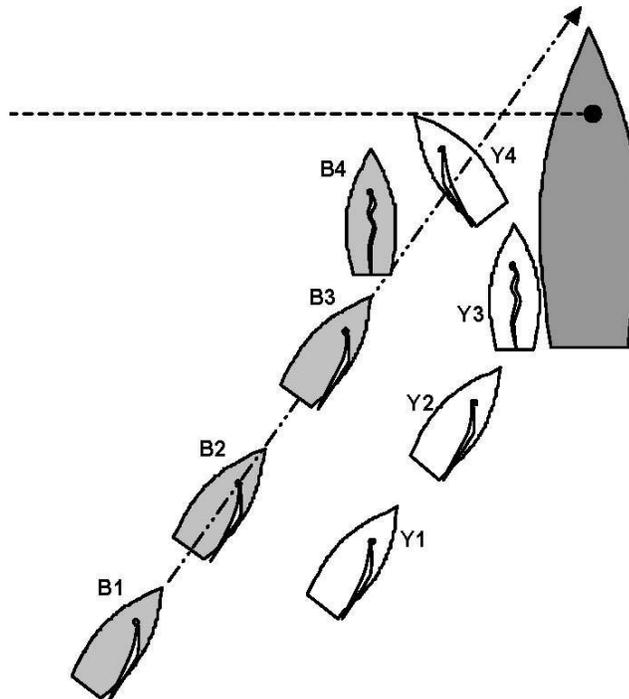
## TR CALL K2

### Règle 20 Place pour virer de bord à un obstacle

#### Question

Y et B naviguent au près bâbord vers le bateau comité à l'extrémité tribord de la ligne d'arrivée.

B peut parer le bateau comité mais Y, bateau sous le vent, ne le peut pas. Y navigue jusqu'à hauteur de ce bateau et hèle pour demander la place pour virer de bord. B ne répond pas. Y hèle une seconde fois, lofe et dépasse la position bout au vent, moment où B vire de bord et réclame. Quel doit être le call ?



#### Réponse

Pénaliser les deux.

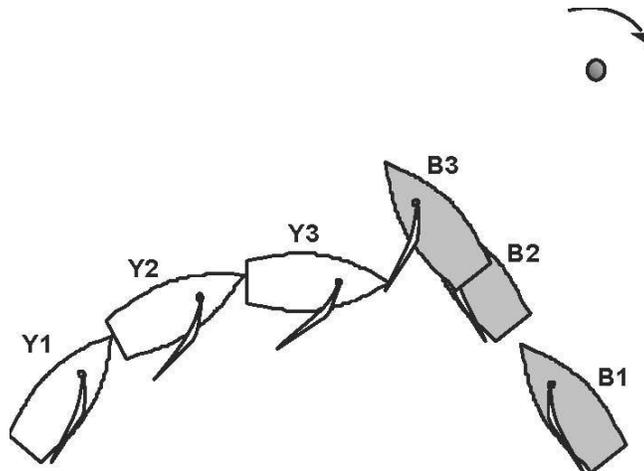
Puisque B peut parer le bateau comité, qui est une marque, Y n'a pas droit à heler pour demander la place pour virer de bord. Y enfreint la règle 20.1 en hélant. Cependant, quand un bateau hèle pour demander la place pour virer, la règle 20.2(b) exige du bateau hélé qu'il réponde à l'appel, qu'il remplisse les exigences de la règle 20.1 ou non. B ne le fait pas et enfreint la règle 20.2(b).

## TR CALL L1

Règle 43 Exonération  
Règle D2.3 Pénalités à l'initiative d'un umpire

### Question

Y, bâbord, s'approche d'une marque au vent, abat pour passer derrière B tribord. Y se maintient à l'écart lorsque l'équipier de B pousse soudainement sa bôme et met sa voile à contre, et sa bôme touche le gréement de Y. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Y enfreint la règle 10 mais est obligé de le faire en raison de l'action de B qui enfreint les principes de sportivité. Pénaliser B selon la règle D2.3(g) et exonérer Y selon la règle 43.1(a).

(Voir aussi le Cas 73 et le call A4 World Sailing).

*Quand un bateau prioritaire continue à naviguer sur sa route mais qu'il a une action délibérée visant uniquement à causer un contact avec un bateau non prioritaire qui, sinon, se serait maintenu à l'écart, ce bateau commet une infraction à la sportivité.*

## CALL TR L2

- Règle 21.2**      **Effectuer une pénalité**  
**Règle 23.2**      **Gêner un autre bateau**  
**Règle 44.2**      **Pénalités d'un tour ou de deux tours**

### Faits

Sur un louvoyage au vent, B est bâbord et bien à l'écart des autres bateaux. Il abat pour effectuer une pénalité. Y vire en tribord, vers une route de collision avec B. B lofe pour se maintenir à l'écart de Y, puis empanne et termine rapidement sa pénalité. Il y a une réclamation.

### Décision

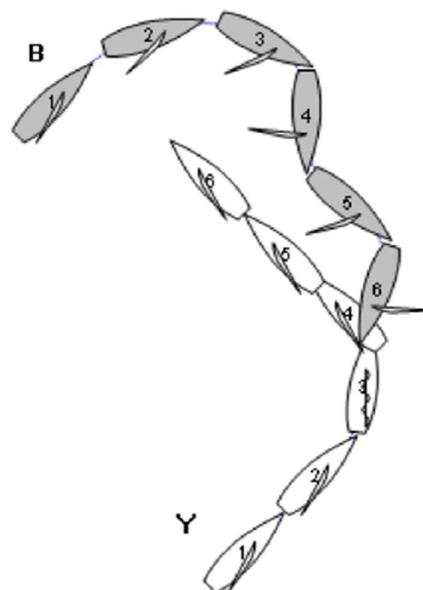
Pas de pénalité.

Depuis la position 2, B effectue une pénalité.  
Voir le call L5, réponse 3.

Pendant que B effectue sa pénalité, il doit se maintenir à l'écart de Y ; il le fait en lofant et il respecte la règle 21.2. Puis il respecte la règle 44.2 en terminant rapidement sa pénalité.

Y navigue en permanence sur sa route normale. La règle 23.2 ne s'applique donc pas à lui, et il n'enfreint aucune règle.

*Quand un bateau qui est bien à l'écart des autres bateaux commence à effectuer un tour de pénalité, et que les actions d'un autre bateau l'oblige à interrompre le tour à effectuer pour respecter la règle 21.2, il respecte la règle 44.2 s'il termine alors rapidement sa pénalité.*



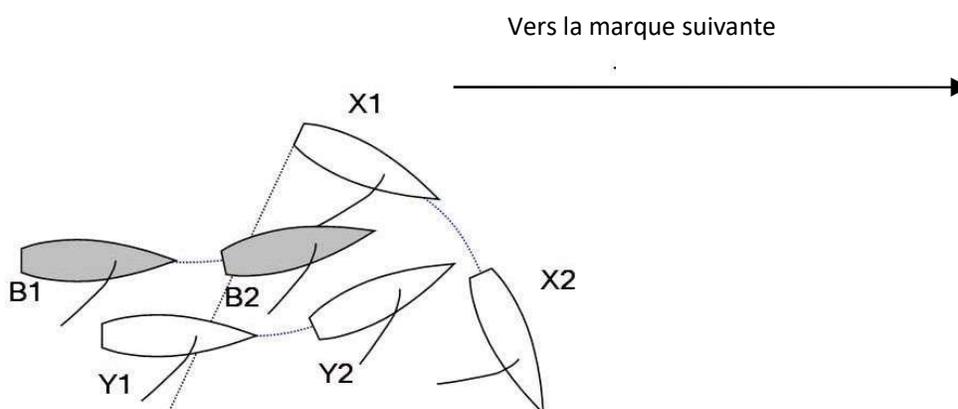


## TR CALL L4

<b>Règle 11</b>	<b>Sur le même bord ; engagés</b>
<b>Règle 17</b>	<b>Sur le même bord ; route normale</b>
<b>Règle D1.3</b>	<b>Pénalités</b>
<b>Définitions</b>	<b>Route normale</b>

### Question 1

X navigue pour s'écarter afin d'effectuer une pénalité. Y est engagé sous le vent de X et B et est soumis à la règle 17 pour les deux engagements. Y et B naviguent tous deux sur une route normale et Y entrera en contact avec X s'il maintient sa route. Y lofe quand il est à 2 longueurs de X et en conséquence, Y et B passent derrière X. B se maintient à l'écart de Y et réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser X. X est engagé au vent de Y et est tenu de s'en maintenir à l'écart. Y devant lofer pour éviter X, X ne se maintient pas à l'écart et enfreint la règle 11.

Bien que l'incident ait lieu entre X et Y, qui sont des bateaux d'une même équipe, B est également impliqué. C'est uniquement en raison de l'infraction de X à la règle 11 que la route normale de Y est de lofer pour l'éviter, et ce lof impacte B directement. Si X s'était maintenu à l'écart de Y, le lof de Y aurait enfreint la règle 17. En conséquence, la règle D1.3(d) ne s'applique pas et X est pénalisé.

### Question 2

Les circonstances sont identiques à celles de la question 1, mais la règle 17 ne s'applique pas entre Y et B, et s'applique uniquement entre X et Y. Quel doit être le call ?

### Réponse 2

Pas de pénalité. Du fait de son engagement avec B, Y est prioritaire et n'est pas soumis à la règle 17. En conséquence, les umpires ne peuvent présumer que la modification de route de Y

est due à la proximité de X. Bien que la règle 17 s'applique entre Y et X, Y respecte la règle puisqu'en lofant, il passe rapidement derrière X.

*Quand un bateau modifie sa route pour éviter un autre bateau de son équipe, s'il le fait uniquement parce que l'autre bateau enfreint une règle et qu'en conséquence directe un bateau d'une autre équipe doit modifier sa route, l'incident n'est pas uniquement entre bateaux d'une même équipe et la règle D1.3(d) ne s'applique pas.*

## TR CALL L5

- Règle 21.2** Effectuer une pénalité  
**Règle 44.2** Pénalités d'un tour et de deux tours  
**Règle D2.3** Pénalités à l'initiative d'un umpire

### Question 1

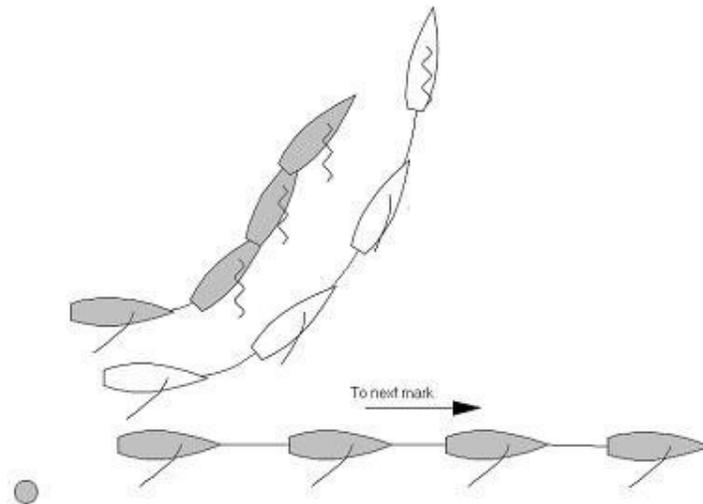
Comment les umpires décideront-ils qu'un bateau a effectué une pénalité correctement selon la règle 44.2 ?

### Réponse 1

Un bateau effectue une pénalité correctement quand, aussitôt que possible après un incident ou après avoir été pénalisé par les umpires, il commence par s'écarter largement puis effectue le nombre de tours requis. Les réponses ci-dessous clarifient ces exigences.

### Question 2

A et B sont des adversaires de Y. Y, qui n'est pas soumis à la règle 17, a été pénalisé. A doit modifier sa route et ralentir pour éviter Y et il réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 2

Bien que Y n'enfreigne aucune règle du chapitre 2, il ne s'écarter pas aussitôt que possible. En position 1, il peut ralentir, passer derrière B et A et ensuite s'écarter.

Pénaliser Y selon la règle D2.3(f).

### Question 3

Quand un bateau est-il soumis à la règle 21.2 ?

### Réponse 3

La règle 21.2 commence à s'appliquer quand un bateau est clairement en rotation afin d'effectuer une pénalité. Elle cesse de s'appliquer quand le bateau termine le dernier virement de bord ou empannage requis ou quand il interrompt sa pénalité avant qu'elle ne soit terminée.

### Question 4

A quel moment les umpires peuvent-ils agir envers un bateau qui n'a pas effectué correctement une pénalité ?

### Réponse 4

Les umpires doivent pénaliser un bateau qui n'a pas effectué une pénalité correctement

- a) selon la règle D2.3(e) quand le bateau a clairement signalé qu'il va effectuer une pénalité et enfreint la règle D1.3(b) ;
- b) selon la règle D2.3(f), quand la pénalité a été signalée par un umpire et que le bateau enfreint la règle D2.5.

Dans les deux cas, la faute peut être de ne pas s'être largement écarté aussitôt que possible, de ne pas avoir effectué correctement la pénalité conformément à la règle 44.2.

*Un bateau prioritaire qui navigue pour s'écarter conserve sa priorité jusqu'à ce que la règle 21.2 commence à s'appliquer pour lui. Un bateau qui gêne un autre bateau pendant qu'il s'écarter, alors qu'il avait clairement un autre choix, ne s'écarter pas aussitôt que possible.*

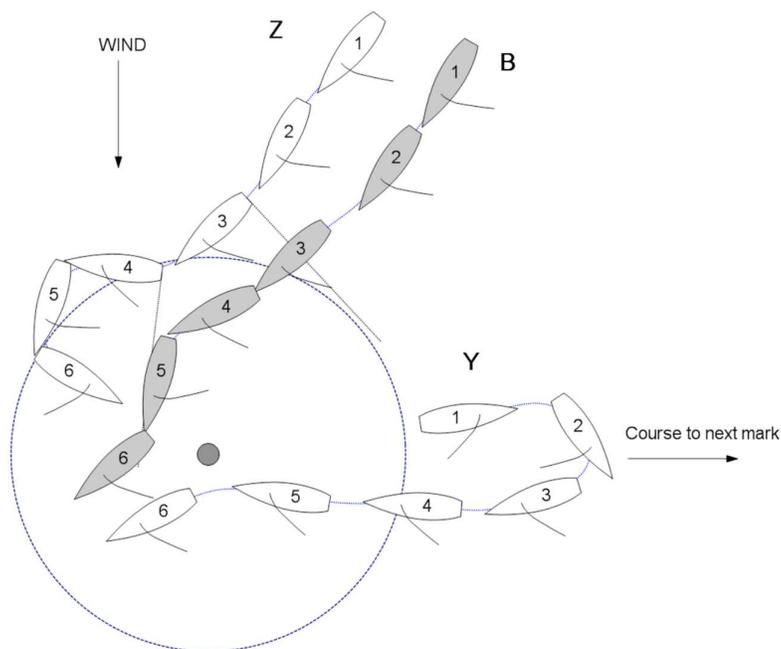
**[Il n'existe pas de calls L6 et L7]**

## TR CALL L8

Règle 16.1 Modifier sa route  
Règle 23.2 Gêner un autre bateau

### Question 1

Les bateaux sont à une marque sous le vent à contourner à bâbord. Y et Z sont de la même équipe. Y a contourné la marque et est sur le bord vers la marque suivante. Y rebrousse alors chemin et revient pour piéger B de sorte que son co-équipier Z puisse dépasser B. Entre les positions 5 et 6, B commence à contourner la marque, mais en est empêché par Y, bateau sous le vent prioritaire. B modifie sa route pour se maintenir à l'écart, et il n'y a pas de contact. B réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse 1

Pénaliser Y.

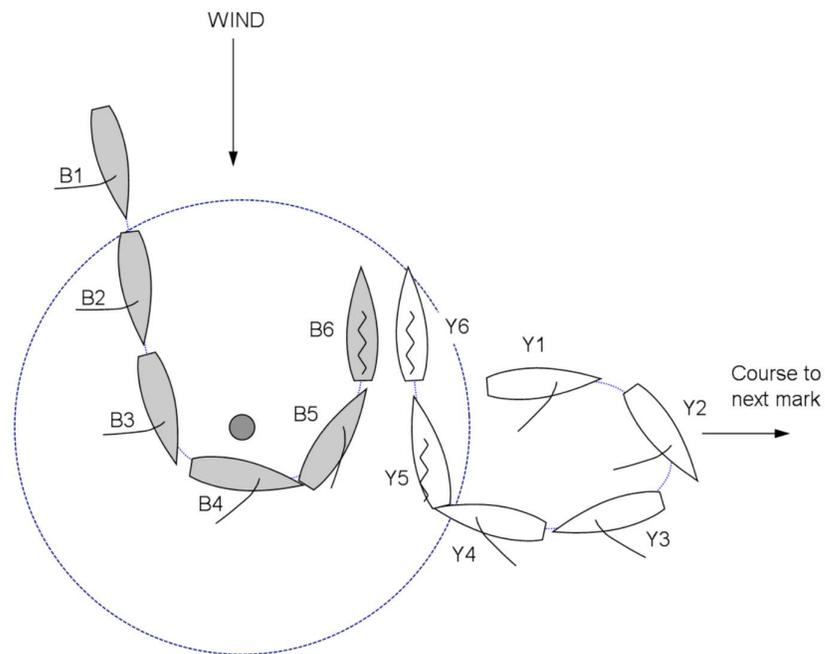
En position 5, B navigue sur un bord du parcours différent de Y. B est encore sur le bord de portant et Y est sur le bord vers la marque suivante. B est le bateau au vent et est tenu de se maintenir à l'écart de Y. En position 5, B doit lofer pour se maintenir à l'écart. Y ne suit pas sa route normale lorsqu'il oblige B à modifier sa route pour l'éviter. Y enfreint la règle 23.2.

Quand, après la position 5, Y ne peut plus passer au vent de la marque, les bateaux ne sont plus clairement sur des bords différents et la règle 23.2 ne s'applique plus.

En position 6, B ne navigue plus sur un bord du parcours différent de B parce que Y est revenu sur le bord du parcours précédent et que B n'a pas encore contourné la marque ni ne navigue vers la marque suivante.

## Question 2

Les bateaux sont à une marque sous le vent à contourner à bâbord. Y a contourné la marque et est sur le bord du parcours vers la marque suivante. Au moment où B entre dans la zone, Y abat pour empanner et revient vers la marque pour piéger B. B contourne la marque et commence à naviguer vers la marque suivante. Après la position 3, Y lofe en route de collision avec B. Les deux bateaux lofant face au vent et il n'y a pas de contact. Bleu réclame. Quel doit être le call ?



## Réponse 2

Pas de pénalité.

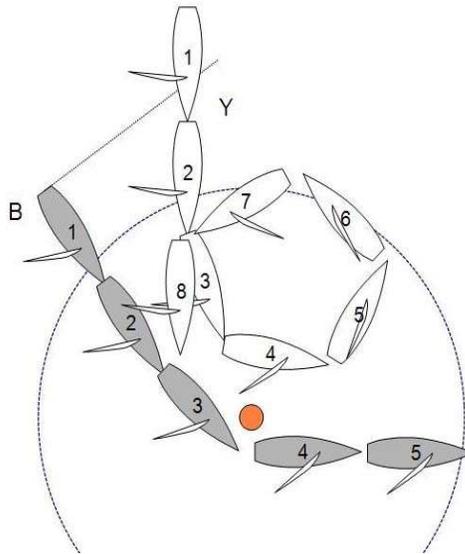
En position 4, B contourne la marque du côté requis et navigue vers la marque suivante. Les bateaux ne sont plus sur des bords du parcours différents. La règle 23.2 ne s'applique pas. B est soumis à la règle 10 et B doit respecter la règle 16.1 quand il modifie sa route. B se maintient à l'écart en lofant et Y respecte la règle 16.1 en lofant pour permettre à B de se maintenir à l'écart.

## TR CALL L9

**Règle 18.2** Donner la place à la marque  
**Règle D1.3** Pénalités  
**Règle D2.2** Réclamation des bateaux

### Question

B et Y sont engagés quand B entre dans la zone d'une marque sous le vent. B suit une route pour passer près de la marque et Y passe du mauvais côté de la marque pour éviter une collision. Y réclame. Puis il vire et empanne pour contourner la marque du côté requis. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser B.

La route suivie par Y après la position 3 est cohérente avec l'obligation d'éviter le contact puis avec la poursuite de la course en contournant la marque du côté requis. Y n'a enfreint aucune règle. La route de Y est une conséquence directe du manquement de B à lui donner la place à la marque et B enfreint la règle 18.2(b). Donc le virement et l'empannage de Y ne sont pas une pénalité d'un tour. Aucun bateau n'a effectué de pénalité et la règle D2.2(c) s'applique.

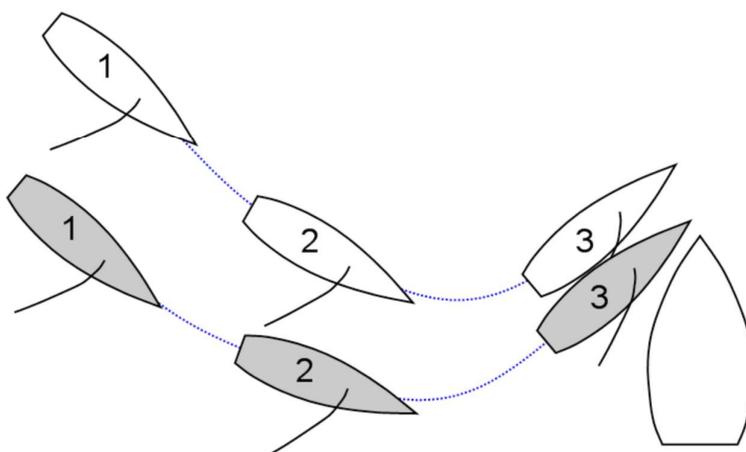
## TR CALL L10

Règle 11	Sur le même bord, engagés
Règle 16.1	Modifier sa route
Règle 19	Place pour passer un obstacle
Règle 43	Exonération

### Question

Y et B, bâbord, sont engagés et approchent d'un obstacle qui peut être passé des deux côtés. La règle 17 ne s'applique pas à B.

B navigue pour passer sous le vent de l'obstacle mais, à partir de la position 2, il lofe brusquement pour passer au vent de l'obstacle. Y répond immédiatement, mais est incapable de se maintenir à l'écart de B. Il y a contact entre eux. Les deux bateaux réclament. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser B.

Quand B modifie sa route pour passer au vent de l'obstacle, il doit donner à Y la place de se maintenir à l'écart selon la règle 16.1. Il ne le fait pas et enfreint la règle 16.1.

Y enfreint la règle 11, mais B était tenu de lui donner la place de se maintenir à l'écart, aussi Y est-il exonéré selon la règle 43.1(b). Y enfreint également la règle 19.2(b), mais il a été obligé de le faire par l'infraction de B à la règle 16.1, et il est donc exonéré selon la règle 43.1(a).

*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 toute règle applicable des Sections A et B du chapitre 2.*

## TR CALL M1

### Règle D1.2 Réclamations et demandes de réparation

#### Question 1

Un membre d'une équipe est témoin d'un contact entre deux bateaux de l'autre équipe et il réclame. Quel doit être le call ?

#### Réponse 1

Puisqu'il y a eu un contact entre deux bateaux de l'autre équipe, le bateau a le droit de réclamer selon la règle 60.1, telle que modifiée par la règle D1.2(a) même s'il n'est pas impliqué dans l'incident. Pénaliser le bateau qui a enfreint une règle.

#### Question 2

Le bateau A a un contact avec le bateau Y et réclame contre lui. Les umpires jugent qu'un troisième bateau B est en faute et a enfreint une règle. Quel doit être le call ?

#### Réponse 2

Pénaliser le bateau B.

*Le bateau qui réclame n'est pas tenu d'identifier correctement le bateau ayant enfreint une règle. Si la réclamation est faite correctement, les umpires jugeront l'incident et pénaliseront tout(s) bateau(x) ayant enfreint une règle.*

## TR CALL M2

### Règle D2.2 Réclamations des bateaux

#### Question 1

Un incident a peut-être lieu entre les bateaux B et Y, aucun des deux ne réclame à ce moment-là. Un autre bateau de l'équipe de B crie « Réclame ! Vas-y, réclame ! » Suite à ce conseil, B réclame. Cette réclamation est-elle recevable ?

#### Réponse 1

Non. Signaler « pas de pénalité ». Pour respecter la règle D2.2(a), un bateau ayant l'intention de réclamer doit héler immédiatement l'autre bateau et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable pour chaque réclamation. Si la réclamation est faite suite au conseil d'un autre bateau de l'équipe, elle n'est pas faite à la première occasion raisonnable.

#### Question 2

Un bateau a l'intention de réclamer mais ne suit pas correctement la procédure. Il continue ensuite à héler « Umpire » demandant une décision à la réclamation non recevable. Que doivent faire les umpires ?

#### Réponse 2

Signaler « Pas de pénalité ». Bien qu'aucune réclamation recevable n'ait été déposée, il est correct de signaler clairement au concurrent qu'aucune pénalité ne sera donnée.

## TR CALL M3

<b>Règle D1.3</b>	<b>Pénalités</b>
<b>Règle D2.3</b>	<b>Pénalités à l'initiative d'un umpire</b>
<b>Règle D2.4</b>	<b>Signaux d'un umpire</b>

### Question

L'équipe A, B et C, groupée, s'approche tribord d'une marque au vent à laisser à bâbord. X a déjà contourné la marque, Y est tribord juste derrière le groupe et Z bâbord s'approche de la marque au même niveau que le groupe.

Z tente de virer de bord à l'intérieur du groupe à la marque et oblige A, B et C à naviguer au-delà du plus près et à son extérieur à la marque.

En conséquence de l'incident, Y dépasse A, B, C et Z. Z effectue une pénalité d'un tour. X et Y maintenant dégagés, premier et deuxième, conservent leur place jusqu'à l'arrivée. Quel doit être le call ?

### Réponse

Quand un bateau enfreint une règle et que son équipe obtient un avantage, bien que le bateau en infraction ou un autre bateau de son équipe ait effectué une pénalité, les umpires doivent pénaliser le bateau en infraction selon la règle D2.3(c) sans réclamation d'un autre bateau. Il est clair que dans ce cas précis, l'équipe de Z a obtenu un avantage significatif en conséquence de Z enfreignant la règle 18.3.

Quand des tours supplémentaires ne peuvent changer le résultat de la course, les umpires doivent également agir selon la règle D2.4(c) en montrant un pavillon noir et blanc et en faisant un rapport de l'incident au jury. Le jury peut ensuite agir selon la règle D3.1(e)(2) et augmenter le nombre de points de Z pour inverser le résultat obtenu sur l'eau.

L'action de Z n'a pas besoin d'être délibérée.

## TR CALL M4

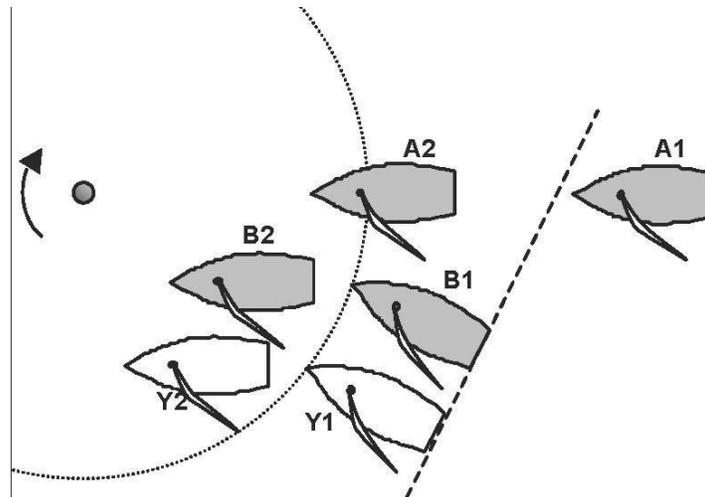
**Règle 11** Sur le même bord, engagés

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

### Question

À une marque sous le vent à laisser à tribord, Y et B naviguent au large serré, engagés et tribord, lorsqu'ils atteignent la zone. A s'approche de la marque sur un bord de large, progressant plus vite mais juste en route libre derrière Y et B lorsqu'ils atteignent la zone.

B abat, ce qui donne à A la place pour contourner la marque sur son intérieur. Y réclame. Quel doit être le call ?



### Réponse

Pénaliser B.

B est bateau non prioritaire par rapport à Y, mais Y doit lui donner la place à la marque. A étant en route libre derrière quand Y et B atteignent la zone, il doit donner la place à la marque à Y et à B.

En obligeant Y à donner davantage de place à A pour contourner la marque sur son intérieur, B enfreint la règle 11.

## TR CALL M5

<b>Règle 62</b>	<b>Réparation</b>
<b>Règle D2.3</b>	<b>Pénalités à l'initiative d'un umpire</b>
<b>Règle D3</b>	<b>Classement d'une course</b>

### Question

Pendant qu'ils sont en course, un contact a lieu entre Y et B et B a un petit trou dans une voile. Y est fautif et est pénalisé. Sur un bord ultérieur du parcours, le trou dans la voile s'élargit jusqu'à devenir une déchirure importante et B est obligé d'abandonner. Quelle action peut être engagée ?

### Réponse

Puisque Y obtient un avantage quand B est obligé d'abandonner, les umpires peuvent initier une action selon D2.3(c) et faire un rapport de l'incident au jury qui peut pénaliser davantage Y afin d'obtenir le résultat le plus juste possible. Voir la règle D3.1(2).

B peut également demander réparation selon la règle 62.1(b).

***[Il n'existe pas de call M6]***

## TR CALL M7

<b>Règle 44.2</b>	<b>Pénalités d'un tour et deux tours</b>
<b>Règle D1.3</b>	<b>Pénalités</b>
<b>Règle D2.3</b>	<b>Pénalités à l'initiative d'un umpire</b>
<b>Règle D2.4</b>	<b>Signaux d'un umpire</b>
<b>Règle D2.5</b>	<b>Pénalités imposées par un umpire</b>

### Faits

Au départ d'une course, B est OCS et vient juste de recevoir une pénalité de deux tours selon la règle D2.5. B abat immédiatement, empanne et vire de bord, mais navigue ensuite vers l'extrémité visé de la ligne de départ avant d'abattre à nouveau, d'empanner autour de la marque et ensuite de virer.

### Question 1

B a-t-il effectué sa pénalité correctement ?

### Réponse 1

Non. La règle 44.2 exige de B qu'il fasse deux tours rapidement et dans la même direction. En s'interrompant après le premier tour et en naviguant vers une nouvelle zone, B n'a pas rapidement effectué une pénalité de deux tours. Il n'a donc pas respecté la règle 44.2.

### Question 2

Quelle doit être l'action des umpires ?

### Réponse 2

B n'a pas effectué la pénalité conformément à la règle 44.2 et il n'a pas respecté la règle D2.5. La règle D2.6(a) établit que les autres bateaux ne peuvent pas réclamer pour cette infraction. Les umpires doivent agir selon la règle D2.3(f) et signaler une pénalité supplémentaire pour B selon la règle D2.4(b).

### Question 3

Les procédures seraient-elles les mêmes si, après un incident, B n'est pas pénalisé par les umpires mais indique clairement qu'il va effectuer une pénalité spontanée, et qu'il n'effectue pas une pénalité répondant aux exigences de la règle 44.2 ?

### Réponse 3

Oui. Après l'incident, B indique clairement qu'il va effectuer une pénalité, ce qu'il ne fait pas conformément à la règle 44.2. B enfreint la règle D1.3(b). La règle D2.3(e) s'applique et les umpires doivent pénaliser B selon la règle D2.4(b).

## TR CALL M8

### Règle D2.3 Pénalités à l'initiative d'un umpire

#### Question 1

Après le signal des umpires donnant leur décision en réponse à une réclamation d'un bateau, un concurrent sur un des bateaux montre clairement son mécontentement suite à cette décision. Les umpires doivent-ils imposer une pénalité selon la règle D2.3(g) pour « violation de la sportivité » ?

#### Réponse 1

Cela dépend des mots, de la façon dont ils sont dits, et de tout autre agissement de l'équipage du bateau. S'ils expriment simplement leur désaccord ou leur déception, ou le fait que selon eux, la décision est erronée, alors une pénalité n'est pas appropriée. Cependant si l'effet général transmis est que les umpires ou autres officiels sont incompetents ou ont un préjugé contre le bateau pénalisé, une pénalité peut se justifier, que cela ait été dit directement aux umpires ou à d'autres personnes à proximité. Si le sens est clairement insultant envers les umpires, officiels ou autres concurrents, une pénalité doit être donnée. La pénalité imposée par les umpires peut être d'un ou plusieurs tours. Les umpires peuvent également faire un rapport au jury, en le signalant avec l'envoi d'un pavillon noir et blanc.

#### Question 2

Un incident a lieu entre l'équipe A et l'équipe X. Immédiatement après, un concurrent de l'équipe A se met à hurler avec véhémence que le bateau de l'équipe X doit effectuer une pénalité. Les cris continuent pendant un moment, et le bateau de l'équipe X s'écarte et effectue une pénalité. Les umpires ont observé l'incident et n'ont aucun doute sur l'infraction du bateau de l'équipe A et sur le fait que le bateau de l'équipe X a effectué une pénalité seulement en conséquence des actions d'intimidation du bateau de l'équipe A. Les umpires doivent-ils imposer une pénalité selon la règle D2.3(g) pour une « violation de la sportivité » ?

#### Réponse 2

Si le résultat est de l'intimidation et de la menace par l'équipe A, une pénalité doit être imposée selon la règle D2.3(g). La pénalité imposée par les umpires peut être d'un ou plusieurs tours. Les umpires peuvent également faire un rapport au jury, en le signalant par l'envoi d'un pavillon noir et blanc.

***[Il n'existe pas de call M9]***

## TR CALL M10

- Règle D1.1**      **Modifications aux règles du Chapitre 2**  
**Règle D2.3**      **Pénalités à l'initiative d'un umpire**

### Question 1

Les instructions de course établissent que la règle D1.1(d), exigeant des signaux de bras clairs et répétés, en plus de l'appel à la voix, s'applique. Si Y fait le signal de bras, mais ne hèle pas, quelle doit être l'action des umpires

- a) si B réclame ?
- b) de leur propre initiative ?

### Réponse 1

- a) Si les umpires sont certains qu'aucun appel pour la place pour virer n'a été fait, alors le signal pour la place à la marque n'a pas été fait. (Les umpires peuvent être certains qu'il n'y a pas eu d'appel s'ils n'ont pas eu de difficulté à entendre les autres appels dans des situations semblables.) Pour les besoins des règles du Chapitre 2, ils doivent faire comme s'il n'y avait pas eu de signal.
- b) Les umpires peuvent décider que Y a enfreint la règle D2.3(g) et le pénaliser. Ils peuvent également, dans un cas extrême et récurrent, montrer un pavillon noir et blanc pour faire un rapport au jury.

### Question 2

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

### Réponse 2

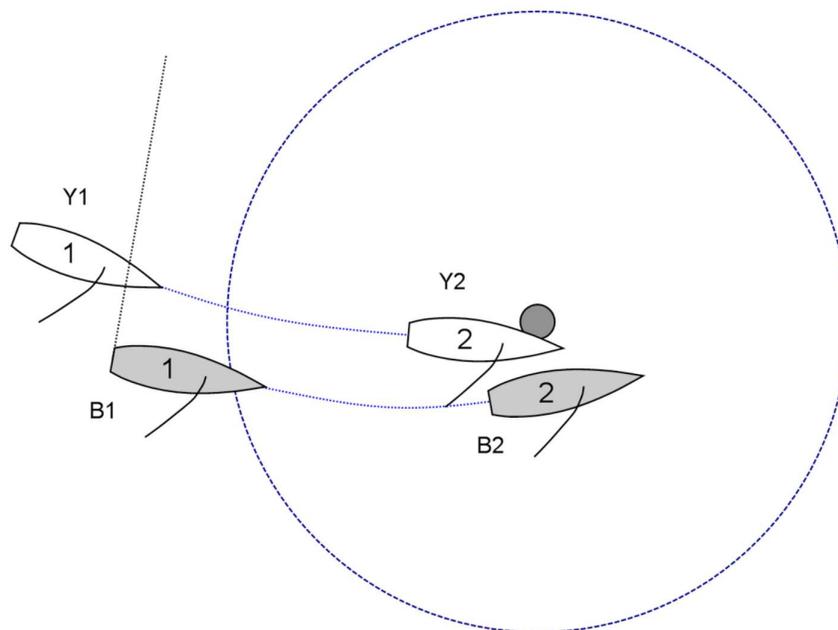
Oui

## TR CALL M11

<b>Règle 18.2</b>	<b>Donner la place à la marque</b>
<b>Règle 43</b>	<b>Exonération</b>
<b>Définitions</b>	<b>Place à la marque</b>

### Question

Y est engagé à l'intérieur de B lorsque B entre dans la zone d'une marque à contourner à bâbord. Les umpires sont d'accord sur le fait que B ne donne pas la place à la marque à Y, y compris la place pour passer la marque sans la toucher. Aucun bateau ne réclame et aucun bateau n'effectue de pénalité. Que doivent faire les umpires ?



### Réponse

Exonérer Y selon la règle 43.1(b) et ne faire aucun signal.

B ne peut pas être pénalisé selon la règle D2.2 parce qu'aucun bateau n'a réclamé.

INDEX des règles (dans les titres des calls)

Règle	Décision
10	<a href="#">B6</a> <a href="#">D1</a> <a href="#">D2</a> <a href="#">D3</a> <a href="#">D6</a> <a href="#">D10</a> <a href="#">G2</a> <a href="#">G5</a> <a href="#">J4</a> <a href="#">J5</a> <a href="#">L3</a> <a href="#">A2</a> <a href="#">A3</a> <a href="#">A4</a> <a href="#">A5</a> <a href="#">A6</a> <a href="#">B1</a> <a href="#">B2</a> <a href="#">C1</a> <a href="#">C2</a> <a href="#">C4</a>
11	<a href="#">D1</a> <a href="#">D5</a> <a href="#">D7</a> <a href="#">D10</a> <a href="#">E1</a> <a href="#">E4</a> <a href="#">E5</a> <a href="#">E6</a> <a href="#">E12</a> <a href="#">F2</a> <a href="#">F4</a> <a href="#">G2</a> <a href="#">G6</a> <a href="#">G8</a> <a href="#">J2</a> <a href="#">J3</a> <a href="#">J5</a> <a href="#">J7</a> <a href="#">J9</a> <a href="#">L4</a> <a href="#">L10</a> <a href="#">M4</a>
12	<a href="#">B3</a> <a href="#">E1</a> <a href="#">E6</a> <a href="#">F2</a> <a href="#">H1</a>
13	<a href="#">A1</a> <a href="#">B2</a> <a href="#">B4</a> <a href="#">D3</a> <a href="#">D4</a> <a href="#">D5</a> <a href="#">D8</a> <a href="#">E1</a> <a href="#">E2</a> <a href="#">E3</a> <a href="#">E13</a>
14	<a href="#">Principes Généraux 3</a>
15	<a href="#">B1</a> <a href="#">B3</a> <a href="#">B6</a> <a href="#">D1</a> <a href="#">D3</a> <a href="#">D6</a> <a href="#">G5</a> <a href="#">H2</a>
16.1	<a href="#">A3</a> <a href="#">A4</a> <a href="#">A5</a> <a href="#">B2</a> <a href="#">B3</a> <a href="#">B4</a> <a href="#">C1</a> <a href="#">C2</a> <a href="#">C4</a> <a href="#">D1</a> <a href="#">D4</a> <a href="#">D5</a> <a href="#">D7</a> <a href="#">E3</a> <a href="#">E7</a> <a href="#">G8</a> <a href="#">J7</a> <a href="#">L8</a> <a href="#">L10</a>
16.2	<a href="#">D2</a>
17	<a href="#">A1</a> <a href="#">C1</a> <a href="#">C4</a> <a href="#">D5</a> <a href="#">D7</a> <a href="#">E11</a> <a href="#">F1</a> <a href="#">F3</a> <a href="#">F4</a> <a href="#">G3</a> <a href="#">G4</a> <a href="#">G6</a> <a href="#">J5</a> <a href="#">J6</a> <a href="#">J8</a> <a href="#">L4</a>
Chapitre 2, Préambule section C	<a href="#">C1</a> <a href="#">C2</a>
18.1	<a href="#">A6</a> <a href="#">E3</a> <a href="#">E10</a> <a href="#">E12</a> <a href="#">H4</a> <a href="#">J1</a> <a href="#">J4</a> <a href="#">J6</a>
18.2	<a href="#">A6</a> <a href="#">E1</a> <a href="#">E2</a> <a href="#">E3</a> <a href="#">E5</a> <a href="#">E6</a> <a href="#">E10</a> <a href="#">H1</a> <a href="#">H2</a> <a href="#">H4</a> <a href="#">H5</a> <a href="#">J1</a> <a href="#">J2</a> <a href="#">J3</a> <a href="#">J4</a> <a href="#">J5</a> <a href="#">J7</a> <a href="#">J9</a> <a href="#">J10</a> <a href="#">L9</a> <a href="#">M4</a> <a href="#">M11</a>
18.3	<a href="#">E7</a> <a href="#">E15</a>
19	<a href="#">D6</a> <a href="#">D10</a> <a href="#">E4</a> <a href="#">F2</a> <a href="#">G6</a> <a href="#">H1</a> <a href="#">L10</a>
20	<a href="#">B7</a> <a href="#">D6</a> <a href="#">E4</a> <a href="#">K2</a>
21.1	<a href="#">C3</a>
21.2	<a href="#">H4</a> <a href="#">L2</a> <a href="#">L5</a>
21.3	<a href="#">B9</a>
23.2	<a href="#">C3</a> <a href="#">E13</a> <a href="#">L2</a> <a href="#">L8</a>
28.1	<a href="#">K1</a>
31	<a href="#">E7</a> <a href="#">H2</a>
43	<a href="#">A4</a> <a href="#">A6</a> <a href="#">B1</a> <a href="#">D6</a> <a href="#">D10</a> <a href="#">E2</a> <a href="#">E5</a> <a href="#">F2</a> <a href="#">H2</a> <a href="#">H5</a> <a href="#">J2</a> <a href="#">J3</a> <a href="#">J7</a> <a href="#">J9</a> <a href="#">L1</a> <a href="#">L10</a> <a href="#">M11</a>
44.2	<a href="#">K1</a> <a href="#">L2</a> <a href="#">L5</a> <a href="#">M7</a>
62	<a href="#">M5</a>
D1.1	<a href="#">E10</a> <a href="#">J5</a> <a href="#">K1</a> <a href="#">M10</a>
D1.2	<a href="#">L3</a> <a href="#">M1</a>
D1.3	<a href="#">L4</a> <a href="#">L9</a> <a href="#">M3</a> <a href="#">M7</a>
D2.2	<a href="#">L9</a> <a href="#">M2</a>
D2.3	<a href="#">A4</a> <a href="#">L3</a> <a href="#">L5</a> <a href="#">M3</a> <a href="#">M5</a> <a href="#">M7</a> <a href="#">M8</a> <a href="#">M10</a>
D2.4	<a href="#">M3</a> <a href="#">M7</a>
D2.5	<a href="#">M7</a>
D3	<a href="#">K1</a> <a href="#">M5</a>
<b>Définitions</b>	<b>Calls</b>
Bord, tribord ou bâbord	<a href="#">G1</a> <a href="#">G3</a>

Effectuer le parcours	<a href="#">J10</a>
Finir	<a href="#">K1</a>
Obstacle	<a href="#">D10</a> <a href="#">E4</a> <a href="#">F2</a>
Parer	<a href="#">E7</a>
Place	<a href="#">Principes Généraux4</a> <a href="#">G8</a> <a href="#">H1</a>
Place à la marque	<a href="#">A6</a> <a href="#">E2</a> <a href="#">E12</a> <a href="#">H1</a> <a href="#">H5</a> <a href="#">J2</a> <a href="#">J10</a> <a href="#">M11</a>
Route normale	<a href="#">E11</a> <a href="#">G4</a> <a href="#">L4</a>
Route libre devant, route libre derrière, engagement	<a href="#">G3</a> <a href="#">J5</a> <a href="#">J6</a>
Se maintenir à l'écart	<a href="#">A2</a> <a href="#">A3</a> <a href="#">A4</a> <a href="#">A5</a> <a href="#">B2</a> <a href="#">D1</a> <a href="#">D2</a>
Sous le vent et au vent	<a href="#">G1</a> <a href="#">G3</a>
Zone	<a href="#">A6</a>