REGLE 16

MODIFIER SA ROUTE

Fédération Française de Voile
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris
Tél : 01 40 60 37 00 – Fax : 01 40 60 37 37 – www.ffvoile.fr

Sommaire

1 LA RCV 16 – MODIFIER SA ROUTE 3
1.1 Définitions impliquées 3
1.2 La règle 16 3
2 EXEMPLES 4
2.1 Exemple RCV 16.1 4
2.2 Exemple RCV 16.2 4
3 CAS WORLD SAILING 5

1 LA RCV 16 – MODIFIER SA ROUTE

RCV 16– MODIFIER SA ROUTE

16.1 – Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit laisser à l'autre bateau la ***place*** de ***se maintenir à l'écart***.

16.2 De plus, sur un bord de près, quand un bateau ***bâbord se maintient à l'écart*** en naviguant pour passer sous le vent d'un bateau ***tribord***, le bateau ***tribord*** ne doit pas abattre s'il en résulte que le bateau ***bâbord*** doit immédiatement modifier sa route pour continuer de ***se maintenir à l'écart***.

1.1 Définitions impliquées

- ***Bord, Tribord*** ou ***bâbord***
- ***Engagement, Route libre derrière, route libre devant,***
- ***Place,***
- ***Se maintenir à l'écart***
- ***Sous le vent*** et ***au vent***

1.2 La règle 16

Principe de la règle :

- Quand le bateau prioritaire modifie sa route, il doit laisser au bateau non prioritaire une issue possible, c'est-à-dire l'espace, le temps nécessaire et l'opportunité de manœuvrer afin de s'acquitter de la priorité qu'il doit respecter. C'est ce que les règles appellent « la ***place*** de ***se maintenir à l'écart ».***
- ***Se maintenir à l'écart*** Un bateau se *maintient à l'écart* d'un bateau prioritaire

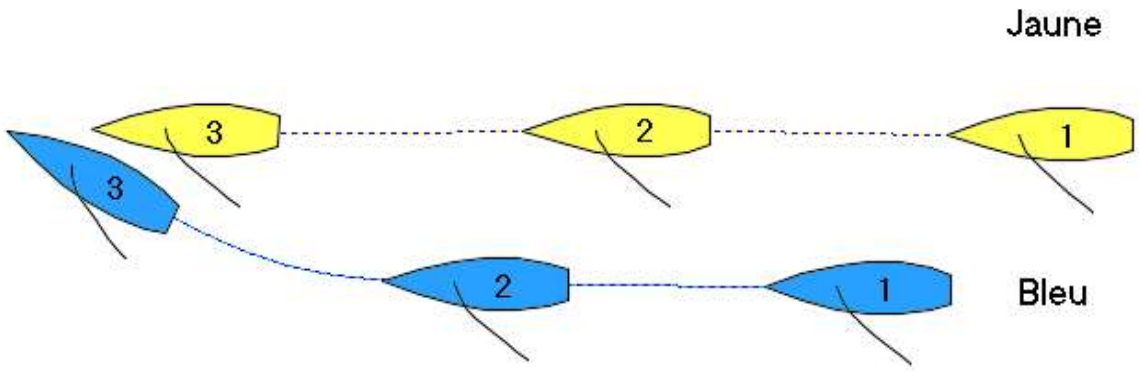
(a) si le bateau prioritaire peut naviguer sur sa route sans avoir à agir pour l'éviter et,

(b) quand les bateaux sont *engagés*, si le bateau prioritaire peut également modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact.

2 EXEMPLES

2.1 Exemple RCV 16.1

« Quand un bateau prioritaire modifie sa route, il doit laisser à l'autre bateau la ***place*** de se ***maintenir à l'écart.*** »



Positions 1 et 2 - Jaune d'Œuf et Fleur Bleue naviguent vent de travers, tribord.

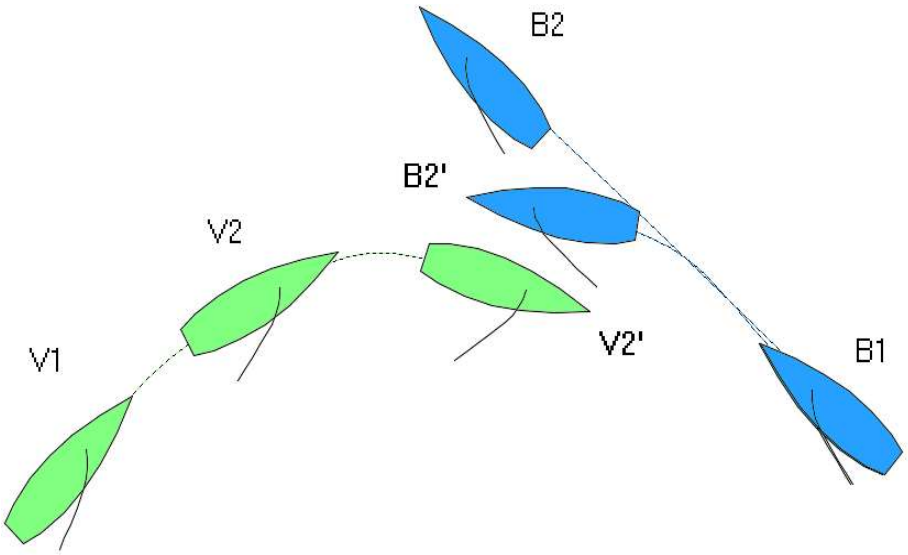
Jaune d'Œuf ***engagé au vent*** de Fleur Bleue, doit s'en ***maintenir à l'écart***, car Fleur Bleue est prioritaire selon la règle 11.

Position 3- Fleur Bleue lofe brusquement en grand, il y a contact entre les bateaux. Certes, Fleur Bleue est prioritaire, mais a-t-il laissé à Jaune d'Œuf la ***place*** de **se *maintenir à l'écart*** en manœuvrant rapidement en bon marin pour respecter la règle 11 ?
Si le Jury établit que non, alors Fleur Bleue a enfreint la règle 16.1.

(Même si Jaune d'Œuf a enfreint la RCV 11, il sera exonéré de cette infraction du fait de l'infraction de Fleur Bleue à la RCV 16 – voir au chapitre 4 la RCV 43 exonération).

2.2 Exemple RCV 16.2

« De plus, sur un bord de près, quand un bateau ***bâbord se maintient à l'écart*** en naviguant pour passer sous le vent d'un bateau ***tribord***, le bateau ***tribord*** ne doit pas abattre s'il en résulte que le bateau ***bâbord*** doit immédiatement modifier sa route pour continuer de ***se maintenir à l'écart***. »



Position 1- Les bateaux Vert Pomme et Fleur Bleue, au près, sur des bords opposés, sont sur le point de se croiser.

Fleur Bleue, tribord, est prioritaire sur Vert Pomme bâbord.

Vert Pomme doit donc ***se maintenir à l'écart*** de Fleur Bleue selon la RCV 10.

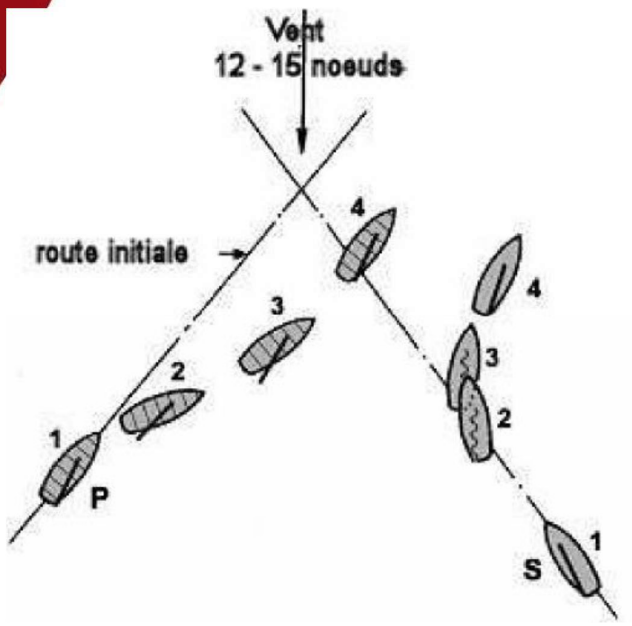
Position 2 - Vert Pomme, bâbord, pour respecter la priorité de Fleur Bleue, commence à abattre (V2) dans l'intention de croiser derrière le tableau arrière de Fleur Bleue (B2)

Position 2 ' - Fleur Bleue, tribord, ne doit alors pas modifier sa route en abattant (B2') car Vert Pomme, qui a abattu pour passer derrière, serait contraint d'abattre immédiatement en grand pour continuer à ***se maintenir à l'écart*** de Fleur Bleue (V2'). Le bateau Fleur Bleue enfreindrait alors la règle 16.2.

3 CAS WORLD SAILING

CAS 6

Règle 16.1 Modifier sa route
Règle 16.2 Modifier sa route
Un bateau tribord qui vire de bord après qu'un bateau bâbord a abattu pour passer sur son arrière n'enfreint pas nécessairement une règle.

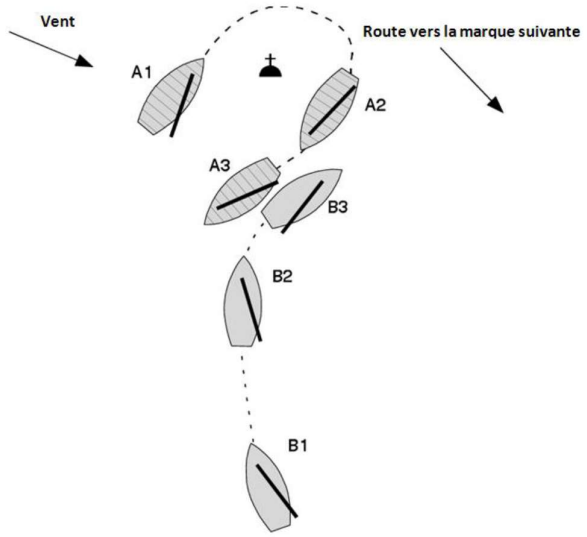


Résumé des faits
Entre les positions 1 et 2, P abat pour passer derrière S. Un instant plus tard, S choisit de virer de bord. Après avoir abattu sur environ une longueur de coque, P reprend sa route au plus près, ayant perdu une longueur de coque au vent, et passe à environ une longueur de coque au vent de S. Après le virement de S, le lof de P jusqu'au plus près n'était pas dû à la nécessité de se maintenir à l'écart de S. P réclame contre S selon la règle 16.1. P prétend que, quand S a viré après l'abattée de P pour passer derrière lui, S n'a pas laissé à P la place de se maintenir à l'écart. Le jury disqualifie S selon la règle 16.1. S fait appel.
Décision
L'appel de S est confirmé. Il doit être reclassé. S était soumis à la règle 16 seulement pendant qu'il lofait depuis une route au plus près tribord jusqu'à la position face au vent. Pendant ce temps, P avait la place de se maintenir à l'écart et ainsi S n'a pas enfreint la règle 16.2 puisque P était capable de suivre sa route « sur environ une longueur de coque », ce qui prouve que le lof de S n'a pas obligé P à modifier sa route immédiatement pour continuer à se maintenir à l'écart. Après que S eut passé la position face au vent, P est devenu le bateau prioritaire selon la règle 13, et les règles 16.1 et 16.2 ne s'appliquaient plus. S s'est maintenu à l'écart de P tel qu'exigé par la règle 13. Aucune règle n'a été enfreinte par S.

CAS 60

Définitions Se maintenir à l'écart
Définitions Place
Règle 16.1 Modifier sa route
Règle 18.1(c) Place à la marque : quand la règle 18 s'applique
Quand un bateau prioritaire modifie sa route de telle sorte qu'un bateau non prioritaire, bien qu'ayant promptement réagi pour l'éviter, ne peut se maintenir à l'écart en bon marin, le bateau prioritaire enfreint la règle 16.1.
Résumé des faits
Après avoir contourné la marque au vent à tribord devant B, puis empanné sur tribord, A choisit de ne pas faire route directe vers la marque suivante mais, pour des raisons tactiques, de naviguer plus haut.

Pour ce faire, il lofe fortement après avoir empanné, à tel point qu'il se retrouve face à face avec B, qui est au près bâbord. Les bateaux sont maintenant à un peu plus d'une longueur l'un de l'autre. B abat autant qu'il le peut immédiatement pour éviter la collision, mais sa manœuvre n'est pas suffisante. Cependant, A lofe rapidement encore plus, et les deux bateaux passent très près l'un de l'autre, mais sans contact. Le jury confirme la réclamation de A selon la règle 10, et B fait appel, disant que A a enfreint la règle 16.1 en manquant à donner à B la place de se maintenir à l'écart.



Décision

L'appel de B est confirmé ; il est reclassé, et A est disqualifié.

Des souhaits tactiques ne relèvent pas un bateau de ses obligations selon les règles. A est libre d'adopter la route qu'il choisit pour atteindre la marque sous le vent, mais il n'a pas le droit de lofer sur la route de B si près de lui que B ne peut se maintenir à l'écart. Bien que B abatte autant que possible, une collision éventuellement sérieuse aurait pu se produire si A n'avait pas effectué une manœuvre d'évitement en lofant rapidement davantage. Tel que cela s'est produit, leurs efforts conjugués ont permis d'éviter de peu une telle collision, mais cela ne modifie pas la conclusion que, dans ce cas, quand A a empanné sur tribord, devenant prioritaire, et a continué à modifier sa route, il n'a pas laissé à B « la place [dont il a besoin]... en manœuvrant rapidement en bon marin » pour permettre à A « d'effectuer son parcours sans avoir besoin d'effectuer de manœuvre d'évitement ». Donc A a enfreint la règle 16.1. B a enfreint la règle 10, mais en est exonéré selon la règle 64.1(a).

Même si les deux bateaux étaient dans la zone de la marque, la règle 18 ne s'applique pas car B s'approchait de la marque et A s'en éloignait (voir la règle 18.1(c)). De ce fait, A n'avait pas droit à une exonération selon la règle 21 pour son infraction à la règle 16.1.