

**SITUATION DU « DOUBLE EMPANNAGE » -
LES 2 BATEAUX SONT TRIBORD AMURES LA REGLE 17.1 S'APPLIQUE.**

Remarques de Gérard BOSSE :

A la suite de nombreuses discussions, il me semblait important de faire une synthèse de ces cas. En effet, il semble que l'on mélange plusieurs notions et règles.

1- la notion de ne plus être soumis aux obligations de la règle 17.1

Un bateau qui s'est engagé sous le vent et à moins de deux longueurs en venant de la route libre derrière est soumis aux obligations de la règle 17.1 et ne peut donc pas naviguer au-dessus de sa route normale.

Par la définition « *engagement* », cette règle ne s'applique que lorsque les deux bateaux sont sur le même « *bord* » même amure, donc en corollaire, quand les bateaux ne sont pas sur la même amure, elle ne s'applique pas et au moment où un bateau change d'amure la règle « s'éteint » instantanément.

Quand le bateau sous le vent soumis à la règle 17.1 abat, il y aura un moment où il changera d'amure, de bord, même si il n'empanne pas selon la définition de la règle 13.2 (C2.4)*, ceci peut se produire quand, par exemple, l'équipage retient la bôme pour qu'elle ne passe pas l'axe du bateau, l'empannage n'aura donc pas commencé (bordure de la GV qui traverse l'axe du bateau) et le bateau pourra cependant être sur l'autre amure, bord. La notion de « *bord* » se réfère à la notion qui « *correspond à son côté au vent* »

La définition « *sous le vent et au vent* » apporte une précision supplémentaire quant à la notion de fausse panne son côté « *sous le vent* » est le côté où il porte (par la pression du vent sur la voile) sa grande voile.

Quand l'équipage retient la bôme pour empêcher la grande voile d'un bateau de passer ce n'est pas la notion de fausse panne qui peut s'appliquer et si la voile se gonfle à l'envers, le bateau doit être considéré comme avoir changé de *bord* sans avoir commencé à empanner (la bordure n'aura toujours pas franchit l'axe du bateau RCV 13.2). C'est une situation qu'on rencontre fréquemment dans une entrée lorsque le bateau bâbord croise dessous et que le bateau tribord chasse en fausse panne et au-delà !

Quand les Umpires n'ont plus de doute pour décider que ce bateau a changé de bord la règle 17.1 s'éteint instantanément et les obligations de la règle disparaissent. Si il reste un doute les Umpires utiliseront le Call GEN 1 et le principe du «dernier point de certitude» et le bateau n'aura pas changé de bord et la règle 17.1 s'appliquera toujours.

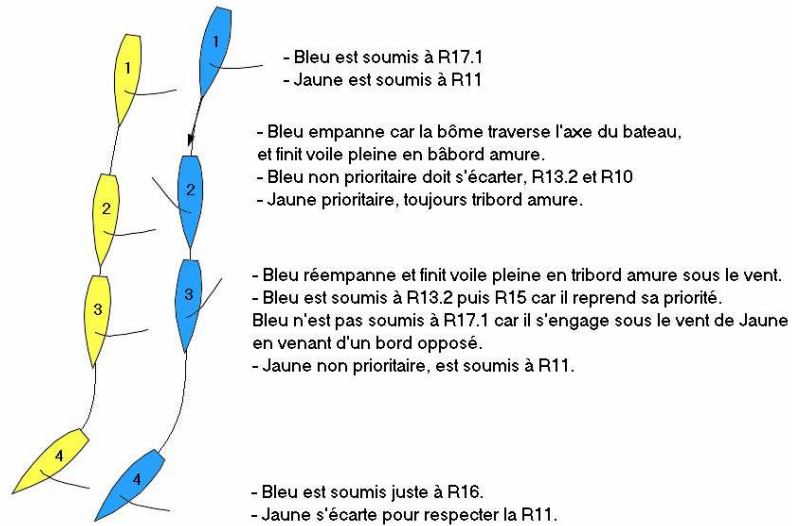
2- la notion de gagner ou regagner une priorité

Toujours dans cette situation, la notion de gagner une priorité suppose qu'elle a été perdue, exemple d'un empannage commencé (RCV 13.2) le bateau doit se maintenir à l'écart jusqu'à ce que cet empannage soit terminé, donc quand la voile est pleine (d'un côté ou de l'autre peu importe), sauf qu'il faudra dans ce cas être tribord sous le vent pour être prioritaire !). Les obligations pourront être alors multiples, terminer l'empannage, respecter ensuite la RCV 15 après ce regain de priorité et sans doute aussi la RCV 16 si il y a lof !...

Si l'empannage n'a pas commencé, mais que le bateau a été considéré comme ayant changé de bord (cas au-dessus, de la bôme retenue avant qu'elle ne franchisse l'axe du bateau), le bateau n'est pas soumis à la règle 13.2 de l'empannage puisqu'il n'a jamais commencé cet empannage, par contre il a été bâbord et devient tribord sous le vent prioritaire et doit en conséquence respecter la règle 15 et aussi 16 si il y a modification de route.

- c'est le même concept pour le virement de bord, mais c'est plus facile car la notion de franchissement d'axe existe (position « bout au vent ») quand le bateau passe cette position bout au vent il vire et est immédiatement sur l'autre bord sans avoir encore terminé son virement (au plus près).

- Remarques complémentaires de Thierry Poirey :
 Pour éteindre la R17.1, nous venons de voir qu'il est obligatoire de changer de bord (cf définition) et bien sûr reconsidérer la 17.1 sur un nouvel engagement éventuel.
 Pour s'accorder qu'il y a un changement de bord, les umpires doivent pouvoir définir donc être convaincus qu'il y a un nouveau côté sous le vent. La définition, "côté où il porte la GV" signifie que la voile est remplie par le vent sur ce nouveau côté (que la bôme traverse l'axe du bateau ou non) En d'autres termes, il faut bien qu'il y ait inversion du côté "où il porte sa GV" pour "inverser" les bords...
 Cas le plus simple ci-dessous :



- Remarques complémentaires de JP Cordonnier :
 Le problème vient surtout du fait que le bateau qui est limité par la 17.1 cherche à faire un double empannage pour récupérer ses droits et l'autre veut le suivre de très près pour l'en empêcher.
 Si le premier rate sa manoeuvre parce qu'il ne fait pas tourner son bateau suffisamment, sa voile va traverser l'axe du bateau et se regonfler du même côté sans s'être gonflée sur bâbord. On dira donc qu'il n'a pas changé de bord mais en même temps, l'autre aura réalisé son empannage et sera sur bâbord face à celui qui est toujours sur tribord. Et le résultat est le même que si il avait réussi son empannage.
 D'où la notion de double empannage sans regonfler la voile... Voir cas ci-dessous

