TAPIS VERT

Année 2002 Numéro 1

21/12/2002

Comment ne pas perdre sur le tapis vert

1) AVANT L'ÉPREUVE.

A) CHEZ SOI.

Une épreuve se prépare chez soi, dans son club, non seulement par l'entraînement, la condition physique, une nourriture adaptée, mais encore en lisant les quelques articles expliquant le règlement qui paraissent dans la presse spécialisée. *Conseil: découpez ces articles et classez-les par sujet.*

Préparez avec soin votre départ pour une épreuve.

Sur le plan du règlement

En constituant une sacoche comprenant:
- le règlement en vigueur publié par la FFV,
- le ou les livres explicatifs en votre possession ,
- un dictionnaire Français-Anglais (pour les épreuves internationales),
- du papier blanc,
- de quoi écrire,
- les règles de classe.

Sur le plan des inscriptions

- votre licence signée,
- revêtue du visa médical,
- du timbre de classe,
- de l'autorisation parentale, si nécessaire,
- le certificat de conformité de votre bateau,
- le Measurement Form,
- la carte de publicité (si vous avez un partenaire).

Que vérifier avant le départ?

- la confirmation de votre inscription,
- les dates au plus tôt et au plus tard des formalités de jauge et d'inscription,
- que vous n'avez pas omis de vous munir de ce que vous demande l'avant programme,

QUE VOUS N'AVEZ RIEN OUBLIÉ ?

Durant votre préparation, vous aurez vérifié:

- que votre bateau et votre équipement sont conformes,
- que vos voiles sont à la jauge avec des numéros conformes aux règles.

SI VOUS OBSERVEZ CES PRESCRIPTIONS, VOUS N'AUREZ PAS DE PROBLÈME AVEC LES INSCRIPTIONS ET VOUS ÉVITEREZ

UN ENTRETIEN AVEC LE JURY.

B) LES INSCRIPTION.

Vous avez reçu l'avant programme, vous vous êtes informé des heures et des jours d'ouverture ; évitez d'arriver à la dernière minute.
Vous avez noté le type de compétition (A, C) sur le plan de la publicité.
Lors d'épreuves, un certain nombre de règles président aux instructions:
- Licence obligatoire avec visa médical
  Prescriptions de la FFV
- Certificat de conformité obligatoire
  Règle 78 du RCIV
- Adhésion à la classe obligatoire
  Prescriptions du comité d'organisation
(il peut y avoir des dérogations dans certains championnats)
- Pré inscription obligatoire ou non
  Prescriptions du comité d'organisation (devant être ou non confirmée par l'autorité nationale)
- Carte de publicité
  Prescription fédérale et ISAF
(Annexe du RCIV section II Para 1)

Si vous avez lu et appliqué nos prescriptions, vous n'aurez aucun problème lors des inscriptions.

Dans ce numéro :

Avant l'épreuve 1

Préparation de la manche 1 2

Préparation de la manche N 3
Les réclamations

Les demandes de réparations 5

Exemples 6

Cas ISAF 7

Rédaction des réclamations 8

Prochainement

Procédure de départ

Règle 18

L'engagement

Règle 10 à 17

La procédure de réclamation

Les IC

Le programme

Par contre,
- Si l'un des points n'a pas été respecté:
- Si vous avez oublié l'un des documents,
- Si vous êtes en infraction avec l'une des règles de classe,
- Si vous êtes en infraction avec l'une des règles de l'ISAF,

vous devrez demander une dérogation au Jury.
(Voir des exemples de demandes de dérogation page ?)

Celui-ci est souverain pour l'accepter ou la refuser
.
Il prendra contact avec:
- l'organisation,
- le comité de course,
- le jaugeur,
- l'association de classe pour décider.

Nota: une demande de dérogation doit être écrite (sur une feuille correcte) à l'attention du Jury et comporter les éléments qui permettront à celui-ci de décider, ainsi que ceux qui permettent d'identifier le concurrent demandant la dérogation.

C) La jauge.

Il n'est pas de coureur qui ne soit pas entré dans le local de jauge sans trembler. Pour éviter de bricoler au lieu de profiter du déplacement pour faire un peu de tourisme, préparez votre matériel avant, jaugez-le.
Si, malgré tout, vous aviez un doute, un problème de jauge, quelques conseils:
- si une jauge préalable non obligatoire existe, participez-y,
- si le jaugeur détecte un problème, une infraction aux règles:
  - ***ne discutez pas avec le jaugeur,***
  - ***comparez ses mesures avec le Measurement Form ou le certificat de jauge,***
  - ***faites-vous expliquer ce qui ne va pas,***
  - ***observez méthode de mesure et instruments.***

Sachez que le jaugeur ne peut:
- refuser votre inscription
- vous disqualifier.

Seul le Jury en a la possibilité.

Maintenant, vous allez vous trouver devant le Jury qui va statuer sur votre acceptation dans l'épreuve ou non. S'il s'agit d'une jauge de contrôle, le Jury devra statuer sur votre disqualification à une ou plusieurs manches.
Actuellement, l'esprit de la règle est (interprétation Bryan Willis):
- Si le certificat de conformité et le Measurement Form ont été présentés :

DSQ uniquement à la manche où il y a eu contrôle
Obligation de se mettre en conformité pour la suite (cas 123 de l'ISAF.
-Si l'un des documents n'a pas été présenté:
DSQ pour toutes les manches passées et obligation de se mettre en conformité.

Pour toutes les autres manches.
- S'il s'agit de la dernière manche et qu'il manque des documents:

exclusion de l'épreuve.
- S'il s'agit de problèmes sur des éléments mobiles, réglables:

DSQ uniquement à la manche.

Comment préparer l'audition ?

Préparez vos arguments, en consultant le jaugeur français dans le cas d'une épreuve internationale, en utilisant:
- les règles de classe,
- les méthodes de mesure,
- la qualité et la précision des méthodes et des instruments,
- le contrôle des instruments,

La qualité et la clarté de vos arguments sont des éléments importants.
Jouez sur l'inutilité du défaut en tant qu'avantage, si c'est possible.

2) PREPARATION DE LA MANCHE 1.

Nous n'entrerons pas, dans ce paragraphe, dans les considérations tactiques, réglages, météo, liées au plan d'eau, qui ne sont pas de notre ressort.

A) Les instructions de course.

Si des points vous semblent litigieux ou incompréhensibles, exposez les à votre entraîneur, au Jury français (épreuve Internationale) ou au Jury si vous ne pouvez faire autrement, dans ce dernier cas la question doit être posée par écrit.

Analyse des instructions de course.

Vous commencez à bien connaître les instructions de course type de la FFV : pour analyser des instructions de course, travaillez par différence.
Une fois que vous aurez mis en évidence les différences, il vous appartient de les interpréter et de les assimiler. Pour y arriver rapidement, écrivez-les ; cela vous obligera à éclaircir vos idées.
En particulier, n'oubliez pas de vérifier les règles qui s'appliquent au paragraphe I. Si vous ne les connaissez pas, procurez-vous les.

Ce qu'il faut noter:

- les règles nouvelles et les différences dans l'utilisation,
- les obligations,
- tout ce qui concerne:
  - la pavillonnerie non habituelle,
  - les procédures de départ et de fin
  - les procédures liées aux pénalités

- les réclamations,
- les reconnaissances de faute,
- la sécurité.

B) L'affichage officiel.

Il comporte comme prévu au niveau des instructions de course:

Les modifications aux instructions de course.

Chaque fois qu'une modification est publiée, notez la sur vos instructions de course. Vérifiez l'influence que cela a sur les procédures de régate.
Faites vous expliquer le sens profond ou caché des modifications, ou cherchez à le comprendre ; rien n'est vraiment sans raisons et les raisons peuvent vous éclairer sur l'attitude à avoir sur l'eau.

Les avis et notes du Jury.

Dans certains cas, le Jury va émettre un avis, une recommandation avant de sanctionner; tenez-en compte. Ces avis, notes... du Jury sont souvent des rappels de règles que celui-ci a trouvé de trop nombreuses fois enfreintes sur l'eau.

C) Procédures de modifications.

Modifications aux règles (ISAF, De classe …)

Ces modifications aux règles normales, vous les trouverez dans le programme, les instruction$_1$s de course ou les affichages. Elles comporteront toujours la mention :
«Modification(s) de la règle...»
Pensez à vous référer à la règle modifiée pour comprendre. Modification est pris au sens large et comprend addition et suppression.

Modifications au programme

.
Voir le paragraphe des instructions de course correspondant. En général, les modifications sont faites de la manière suivante:
- envoi du pavillon L,
- affichage des modifications: - au programme, la veille avant 19 h, ou si elle est plus tardive, avant l'heure limite de dépôt des réclamations.

Modifications aux instructions de course.

Voir le paragraphe des instructions de course correspondant. En général, elles sont faites de la manière suivante, au plus tard 2 heures avant le départ prévu au programme:
- affichage des modifications,
- envoi du pavillon L.

Validité.

La forme des modifications est prévue par les instructions de course. Il vous reste, si vous estimez avoir été lésé par une modification non faite en la forme, à demander réparation.
- Vérifiez avec les instructions de course qu'il y a eu erreur de procédure ou avec le RCIV
- Démontrez que vous avez été lésé.
- Expliquez en quoi et pourquoi.
- Evaluez ce que vous avez perdu (en places) ou en temps.

3) PRÉPARATION DE LA MANCHE N

A) Les modifications au programme.

Attention: attendre l'heure limite prévue aux instructions de course pour les modifications au programme.

B) Les modifications aux instructions de course.

Avant de gréer votre bateau ou à l'heure prévue aux instructions de course, vérifiez s'il y a des modifications affichées.
Opérez
Comme prévu précédemment.

C) Les autres affichages.

Celui du comité de course ou de l'organisation vous donne la météo. Lisez celui du Jury qui vous permettra d'analyser la volonté de celui-ci.
Et, comme d'habitude, après lecture:
- synthèse des affichages,
- préparation de la manche suivante.

4) LES RECLAMATIONS

A) Sur l'eau.

Vous réclamez.

Vous avez prévenu immédiatement votre adversaire en lui criant JE RECLAME, vous avez simultanément montré votre pavillon ROUGE (Ne concerne que les bateaux de plus de 6 mètres).

Vous avez attiré l'attention des autres bateaux, témoins éventuels ou commissaires de course, sur votre pavillon rouge et votre intention de réclamer.

Vous avez noté le numéro de votre adversaire et des témoins.

A l'arrivée, vous arboriez votre pavillon rouge et vous avez attiré l'attention du comité de course qui a du accuser réception (Selon ce qui est précisé aux IC).

En cas d'abandon, prévenez un bateau officiel

(commissaires, sécurité...) de votre intention de réclamer et déclarez-le au secrétariat à terre dès votre arrivée.
Si le système des pénalités de remplacement s'applique, observez si votre adversaire effectue ses pénalités. Si vous constatez qu'il attend trop pour les faire (voir RCIV 62), vous pouvez maintenir votre réclamation et obtenir sa disqualification ainsi que si vous avez subit des dégâts (RCIV 14).

On réclame contre vous.

Trois cas:

-vous pensez avoir tort:

- effectuez la pénalité de remplacement si les instructions de course le prévoient,

-s'il n'y a pas de pénalité de remplacement, le règlement dit que vous devez abandonner.

Nous vous le conseillons, car cela est en accord avec les règles fondamentales.

-vous pensez avoir raison:

ou

-vous n'en savez rien:

- réclamez (voir paragraphe précédent).
-Consultez les personnes pouvant vous aider dès votre retour à terre, mais attention à l'application des règles fondamentales.

B) En rentrant à terre.

Vous réclamez.

- Quand:

Dès votre retour à terre, retirez un imprimé de réclamation, vérifiez l'heure limite du dépôt et, avant toute chose, commencez à réfléchir.

- Comment:

Vous devez déposer votre imprimé rempli au secrétariat du Jury avant l'heure limite.

-La rédaction:

Ce n'est pas une dissertation; en deux ou trois lignes, exposez les faits sans discours ni considérations. Le dessin doit être propre, succinct; vous serez obligé de le refaire lors de l'audition, alors, limitez-le au moment de l'incident.

-Préparation de l'audition:

Relisez la ou les règles en cause, y compris les commentaires . Recherchez la jurisprudence, s'il en existe qui corresponde à votre cas. Lisez-la avec attention, vous pourrez vous en servir. Entraînez-vous à réaliser le dessin de l'incident en précisant bien sa géométrie.

-Vos droits, vos devoirs:

On doit vous donner: le temps nécessaire pour rédiger votre réclamation, si vous ne l'avez pas, car vous êtes rentré trop tard à terre (bien que vous ayez fait le plus vite possible),

le secrétariat doit accepter votre réclamation. Il appartient au Jury de statuer.

On doit vous fournir: un imprimé de réclamation, mais vous pouvez déposer sur une feuille blanche. Vous devez écrire lisiblement et proprement.

On réclame contre vous.

Si vous avez bien lu ce qui précède, vous reconnaissez votre faute sur l'eau, en conséquence vous avez effectué votre pénalité ***conformément aux règles***. Si vous ne l'aviez pas fait, lors de la médiation (si elle est prévue aux IC) vous pouvez reconnaître votre faute. Ou alors vous n'avez qu'à réclamer aussi car vous pensez avoir raison. Il peut arriver que l'on réclame contre vous, et que vous ne l'ayez pas compris défendez vous.

- Quand:

Vous vous en apercevez à l'affichage ; il vous appartient donc de le consulter aussitôt que possible.

- Comment:

vous devez être indiqué sur l'une des listes affichées (cas des réclamations entre coureurs) ou sur la liste des réclamations du Jury ou du comité de course.
Nous étudierons par ailleurs votre défense dans ce cas-là.
Vous ne pouvez être disqualifié sans audition sauf dans les cas prévus par la règle.

- Droits et devoirs: voir précédemment.
- La préparation de la défense:

Réclamation entre voiliers.
Vous pouvez demander une copie de la réclamation de votre adversaire; on doit vous la fournir ou, au minimum, vous la faire lire : prenez des notes.
Les arguments: « ce n'est pas moi, je ne l'ai jamais vu...» ne sont pas bien pris par les Jurys, alors, attention ! !! Votre défense doit être articulée en deux parties:

- sur la recevabilité,
- sur le fond.

- Sur la recevabilité, avez-vous vu le pavillon B, vous a-t-on prévenu, quand avez-vous vu le pavillon, avez-vous des témoins (pas des faux).
- Sur le fond, recherchez dans la jurisprudence, jouez sur la géométrie, vérifiez ce que dit le règlement sur la charge de la preuve, construisez votre défense, et surtout, préparez des questions à poser à votre adversaire et une partie de la conclusion.

Réclamation sur les moyens de propulsion.
La démonstration contraire à faire est de la haute école et dépend de la certitude du Jury. Lors d'une épreuve internationale, renseignez-vous auprès du Jury français et Si vous avez réellement enfreint les règles, reconnaissez.

Réclamation du comité de course.
Elles concernent, en général, la manière de faire le parcours. N'hésitez pas, Si vous avez tort ; abandonnez.~En revanche, Si vous estimez être dans votre droit, la seule méthode est de semer le doute dans l'esprit du Jury par des questions au président du comité ou aux témoins.
Au préalable, pour étayer vos questions, dans votre présentation des faits, positionnez les bateaux commissaires et donnez le maximum de détails sur votre environnement (densité des bateaux au passage de la marque, événements notables...).

Vous pouvez alors poser des questions du style:
- Suis-je passé au milieu d'un paquet?
- Avez-vous vu le chavirage de X à côté de moi?-Etc.
Et finir par:
- Comment m'avez-vous vu, compte tenu de votre position et des bateaux entre nous?
ou: - Oui, j'ai touché la bouée et j'ai fait mon 360, d'ailleurs, vous avez du me pointer... (utile s'il n'y a pas de liste de pointage).
Nota : les réclamations du comité de course peuvent concerner un contact entre deux bateaux qui n'a pas donné lieu à réparation et à des dégâts matériels ou à des blessés ou à abandon.

Vos droits:

C) L'audition.

Votre présentation:
la procédure.
- avoir connaissance des faits et préparer votre défense,
- utiliser tous les documents que vous souhaitez,
- faire visualiser une bande vidéo.
Propre, sec, en tenue correcte (de sport).
Sans manger, sans fumer, chiquer, mâcher du chewing-gum...
Poli, on attend avant d'entrer et de s' asseoir.
Il n'est pas interdit de dire bonjour.
La procédure correcte est la suivante: le président du Jury informe le réclamé de la réclamation portée contre lui, demande s'il y a une objection à la composition du Jury, étudie la recevabilité.
Si c'est NON, la réclamation est rejetée.
Si c'est OUI:
- le réclamant expose les faits
- questions du réclamé, du Jury
- le réclamé expose les faits
- questions du réclamant, du Jury
- les témoins exposent les faits
- questions du réclamant, du réclamé, du Jury
- conclusions du réclamant, du réclamé
- jugement.

Cette procédure vous permet de vous battre sur plusieurs plans.
En tant que réclamé:
- sur la composition du Jury
(Les ascendants et descendants ne sont pas admis lors sélectives en tant que membre du Jury)
- sur la recevabilité
- sur le fond,
en préparant des questions insidieuses sur les faits litigieux, en concluant de la manière la plus percutante et concise. En tant que réclamant, en profitant des questions pour enfoncer son adversaire, en exposant une conclusion bien construite.

La décision du Jury.
L'appel: n'oubliez pas qu'il faut qu'il y ait réclamation pour qu'il y ait appel de l'une des deux parties.
- appliquez la procédure d'appel,
réunissez les éléments nécessaires.
La réouverture: une simple demande sur papier libre en conformité avec le règlement. Attention: il vous faut des éléments nouveaux.
Tout au long du chapitre, vous avez pu lire un certain nombre de conseils ; ne les oubliez pas, préparez-vous des fiches afin de ne pas être pris au dépourvu.
surtout, expliquez en quoi vous avez été lésé.

5)LES DEMANDES DE RÉPARATION.

A) LES CAS OÙ VOUS POUVEZ DEMANDER RÉPARATION.

- pour toute action ou omission du comité de course,
- dans le cas où vous avez été lésé par un autre concurrent qui aurait du s'écarter.

B)DEMANDE DE RÉPARATION CONTRE LE COMITE' DE COURSE.

Motifs vous permettant de demander réparation:
- infraction au programme,
- infraction aux instructions de course,
- erreurs de procédure,
- gêne par un bateau de l'organisation,
- erreur ou omission du comité de course.

Quand, comment:
- en montrant immédiatement votre pavillon B (ce qui n'est pas obligatoire),
- en déposant dans les délais normaux une demande de réparation. Parfois, vous pouvez apprendre l'action ou l'omission du comité après la fin du délai de dépôt; il vous appartiendra alors de demander réparation au plutôt, et en tout état de cause, au plus tard avant 18 h le lendemain.

La forme.
Vous pouvez demander réparation sur papier libre ou sur des imprimés que vous fournira l'organisation.

Le fond.
Présentez les faits sans considération complémentaire et

~ Demande de réparation suite à un incident.
Pour cela il faut:
- avoir été sérieusement endommagé lors d'un incident, de telle manière «que votre position finale ait été modifiée».

Quand, comment:
Il faut que vous ayez réclamé. Vous précisez alors à la fin de votre réclamation votre demande de réparation en la motivant.

La forme:
N'oubliez pas de préciser en quoi vous avez été lésé.
SUITE PAGE 6

Exemples de demandes de dérogations

Pour changement de numéro de voile ou pour numéro de voile non conforme.

M le Président du Jury de

Barreur du bateau n$^{0.}$,j'ai l'honneur de vous demander de courir sous le n^{0} ..., *ce n^{0} n'étant pas conforme car (Justification),
*ce n^{0} étant différent de mon n^{0} d'inscription car (Justification).
En espérant avoir votre accord, veuillez croire, M le Président, en mes sincères salutations.

Signature
Nom, prénom, pays, club

Pour oubli de documents ou pour documents non conformes.

M le Président du Jury de

Barreur du bateau n$^{0.}$, j'ai l'honneur de vous demander d'accepter mon inscription, bien que j'ai

Je pourrai
Je ne pourrai pas
corriger mon inscription avant la fin de l'épreuve.
Vous pouvez vérifier que je suis en règle avec la FFV(la classe.)
En espérant avoir votre accord, veuillez croire, M le Président, en mes sincères salutations.

Signature
Nom, prénom, pays, club, ligue.

Justification :
celle-ci doit être plausible et
correspondre à un réel empêchement.
Conseil:
traduisez ces modèles en anglais.

FIN PAGE 5
Le fond:
Soyez explicite quant à ce qui vous lèse dans l'incident.
Soyez capable de le prouver (pointage aux marques...).
Attention : assurances.
Vous savez qu'il vous faut une attestation du Jury ou du comité de course pour être remboursé. Elle doit préciser les faits et attester les dégâts.
En revanche, n'oubliez pas qu'en ayant connaissance des faits, le Jury va pouvoir constater une infraction à la règle 14

.CAS 42
(ancien cas 92)

Règle 60.3(a) - Droit de réclamer et de demander réparation
Règle 61.1 - Informer le réclamé

Quand un incident se produit dans la zone de course, un voilier ayant l'intention de réclamer doit héler « Protest » à la première occasion raisonnable, même s'il n est pas directement impliqué dans l'incident , mais le fait que son appel ne soit pas entendu n 'invalide pas sa réclamation. Le fait qu 'ûn voilier contre lequel on réclame ne sache pas qu 'il fait l½bjet d'ùne réclamation n'èst pas, en soi, un motifpour ne pas instruire une réclamation. La preuve d'ûne infraction à une règle par un voilier qui n 'est pas partie dans l'instruction d'ûne réclamation valide autorise un comité de réclamation à réclamer contre ce voilier.

Résumé des faits
Par très faible brise, plusieurs dériveurs s'approchent d'une marque au petit largue lorsque le vent tombe complètement. A la suite de quoi, A remarque que B et C effectuent de façon répétitive des virements de bord en bascule, leur crie d'arrêter, et finalement hèle son intention de réclamer contre eux deux.
C est très en avant de A pendant l'incident, à tel point que le comité de réclamation n'est pas convaincu que C a été informé de l'intention de A de réclamer, et refuse d'instruire la réclamation contre lui, bien qu'il soit présent tout au long de l'instruction. B est disqualifié pour infraction à la règle 42.1, et fait appel.

Décision
L'appel de B est rejeté d'après les faits établis par le comité de réclamation.
A a également réclamé contre C, mais la réclamation n'a pas été instruite malgré la tentative de A de manifester, en hélant, son intention de réclamer. L'exigence de la règle 61.1 de héler "Protest" est obligatoire, mais le fait que l'autre voilier n'entende pas l'appel ne fournit pas nécessairement un motif pour invalider la réclamation. Le comité de réclamation aurait dû instruire la réclamation contre C, et ordre lui est donné de le faire.
Même Si aucune tentative d'informer C n'avait été faite, les témoignages recueillis pendant l'instruction de la réclamation contre B comportaient des motifs raisonnables de supposer que C pouvait

lui aussi avoir enfreint la règle 42. Le comité de réclamation aurait alors pu informer C de son intention d'instruire contre lui d'après les règles 60.3(a) et 61.1(c), qui couvrent la situation décrite.

RYA 1978/4

CAS 39
(ancien cas 88)

Règle 60 - Droit de réclamer et de demander réparation

Rien n'oblige un comité de course à réclamer contre un voilier.

Résumé des faits
Tout au long d[1]une régate de cinq courses, **A** court avec **un** équipage de trois personnes. Après la dernière course, **B** et d[1]autres réclament ensemble contre A, alléguant qu'il a enfreint une règle de classe qui limite l'équipage à deux. C'est la première réclamation à ce sujet. Elle est refusée parce qu'aucun des réclamants n'a montré de pavillon de réclamation. Appel est fait de la décision, au motif que le comité de course aurait dû, de sa propre initiative, réclamer contre A dans toutes les courses.

Décision
Comme prévu par la règle *63.5*, la réclamation ne pouvait être instruite car aucun pavillon de réclamation n'avait été montré comme requis par la règle 61.1(a). Confirmer cet appel équivaudrait à conclure qu'un comité de course doit connaître les règles de chaque classe, et qu'il a alors obligation de les faire appliquer alors que les membres de la classe eux-mêmes ne le font pas. Aucune obligation de ce genre ne pèse sur un comité de course et, de plus, la règle 60.2(a) est clairement discrétionnaire. La responsabilité de la réclamation incombe en tout premier lieu aux concurrents.
L'appel est rejeté, et la décision du comité de réclamation est confirmée.

CYA *1977/32*

CAS 44
(ancien cas 95)

Règle 62 - Réparation
Règle *85* - Règles applicables

Un voilier ne peut pas réclamer contre un comité de réclamation pour infraction à une règle. Cependant, il peut demander réparation, et l'obtenir lorsqu'il établit que, sans faute de sa part, une action inadéquate ou une omission du comité de course a aggravé sa place d'arrivée de façon significative.

Résumé des faits
Article 18 des instructions de couse prévoit que la ligne de départ et la première marque doivent être mouillées de sorte que le premier bord soit une remontée au vent. Le comité de course agit en conséquence et donne le départ d'une classe quand le vent tourne à gauche de quelques 55 degrés. La classe des Finn est la prochaine à partir, mais la marque au vent ne peut être déplacée, puisque la classe précédente fait encore route sur elle, et en est alors tout proche. Quand les Finn partent, aucun ne peut atteindre la marque au vent un seul bord, mais une nouvelle rotation du vent vers la gauche permet à certains de le faire. Le voilier A demande réparation, soutenant que après la règle 85 et la définition « Règles», l'article 18 des instructions de course est une règle, et que le comité de course 1[1] a enfreinte.
Le comité de réclamation établit que le premier bord du parcours est pas une [1]'remontée au vent" au sens des instructions de course. D'autre part, il ne trouve aucune preuve établissant que, selon termes de la règle 62, la course n'était pas loyale aux ou que l'un quelconque des voiliers avait droit à réparation. Le comité de réclamation décide que les résultats doivent rester en l'état.
A fait appel, au motif que sa réclamation n'est pas fondée sur une demande de réparation selon la règle 62. Elle est simplement fondée sur le fait que le comité de course a manqué à satisfaire à l'article 18 des instructions de course, une règle, et à la règle *85*, qui oblige le comité de course à agir en respectant les règles. Le comité de réclamation a fondé sa décision sur la règle 62, ce qui est, d'après lui, incorrect. Permettre qu'une course soit maintenue alors qu'elle n'a pas été courue tel que requis par les règles contrevient à la règle 85 et ne peut pas entrer dans le cadre de la règle 62.

Décision
Appel rejeté pour les raisons données par le comité de réclamation. Un voilier peut demander réparation d'après les dispositions de la règle 62, mais seulement au motif que, sans faute de sa part, une action inadéquate ou une omission du comité de course a aggravé sa position finale de façon significative. Les règles de course ne permettent pas de réclamer contre un comité de course, ou de le pénaliser.

RYA 1978/8

La rédaction des réclamations et des autres documents

A Ce numéro doit être porté par le secrétariat lors de la réception de votre réclamation

B Vous devez vérifier l'heure indiquée

C Nom de l'épreuve (Voir programme)

D Organisateur de l'épreuve

E Date du jour

F Numéro de la course depuis le début de l'épreuve

G Bien choisir le paragraphe à cocher; dans le cas d'une demande de réparation liée à une réclamation vous devrez cocher deux lignes.

H Vous devez vous identifier correctement en précisant qui vous représente (voiliers courant en équipage)

I Vous devez identifier votre adversaire avec précision.

J L'incident doit être défini dans le temps et l'espace

K Préciser la liste des témoins

L Soyez explicite pour définir comment et quand vous avez prévenu votre adversaire

M Le dessin doit être clair explicite pertinent il doit retracer les évènement précédant l'incident en particulier les changements de route.

N Mêmes remarques que pour le dessin.

Imprimé de réclamation

Reçu par le secrétariat de course : n° ..... A Date et heure ..... B .....
Signature.....

FORMULAIRE DE RECLAMATION - également pour les demandes de réparation et de réouverture

A remplir et cocher tel que s... ire

1. EPREUVE ... C ..... Autorité Org... e ..... D .....
Date..... E ..... Course n°..... F .....

2. TYPE D'INSTRUCTION
Réclamation d'un bateau contre un bateau ❑
Réclamation du comité de course contre un bateau ❑
Réclamation du comité de réclamation contre un bateau ❑
Demande de réparation d'un bateau ou du comité de course G ❑
Etude d'une demande de réparation par le comité de réclamation ❑
Demande d'un bateau ou du comité de course de réouverture d'instruction ❑
Etude de réouverture de la part du comité de réclamation ❑

3. BATEAU RECLAMANT, OU DEMANDANT UNE REPARATION OU UNE REOUVERTURE
Classe ..... H ..... N° de voile ..... Nom du bateau .....
Représenté par ..... Adresse ..... Tél. .....

4. BATEAU(X) RECL...) OU CONCERNE(S) PAR LA DEMANDE DE REPARATION
Classe..... I N° de voile..... Nom du bateau .....

5. INCIDENT
Heure et lieu de l'incident..... J .....
Règles prétendues enfreintes..... ..... Témoins..... K .....

6. NOTIFICATION AU RECLAME Comment avez-vous informé le réclamé de votre intention de réclamer ?
En hélant ❑ Quand ?..... Mot (s) utilisé(s).....
En déferlant un pavillon rouge ❑ Quand ?..... L
En l'informant d'une autre manière ❑ Donnez des détails .....

7. DESCRIPTION DE L'INCIDENT (utilisez une autre feuille si nécessaire)
Diagramme : un carré = longueur de la coque ; montrez la position des bateaux, la direction du vent et du courant, les marques.

M

N