

Mon père j'ai péché ! – mais je pense savoir ce que j'aurai du faire !

1. BATEAU SOULEVANT SA PROPRE FAUTE

Classe : RS800
Numéro de voile : 1236

2. BATEAU Lésé

Classe : B14

3. INCIDENT

Régate : ou et quand : BSP CARNAC 5-6 septembre 2020
Course et bord du parcours : Samedi, course 2, bord de portant numéro 3 (paquet de devant ayant un 3ème tour)

4. NOTIFICATION DU RECLAMANT

Oui, en hélant : Mots utilisés : Oui, "tu dois réparer", "tu dois tourner"
Non, pas de notification :

5. DESCRIPTION DE L'INCIDENT

Décrivez l'incident au moyen du diagramme de la page 2, en décrivant les faits sur la droite du diagramme.
Diagramme : un carré = longueur de la coque ; montrez les positions des bateaux, la direction du vent et du courant, les marques.

6. REGLES APPLICABLES ET CONCLUSION SUR MA FAUTE

Listez les numéros et intitulés des règles enfreintes à chaque étape de la description de l'incident

Règles Applicables : Règle 11: sur le même bord, Règle 14: Eviter le contact
Règles Enfreintes : IDEM
Pénalités en course applicable : Selon les RCV: 2 tours, selon les ICS: 1 tour
Pénalité si réclamation perdue : Disqualification

7. POUR EVITER D'ENFREINDRE LES REGLES

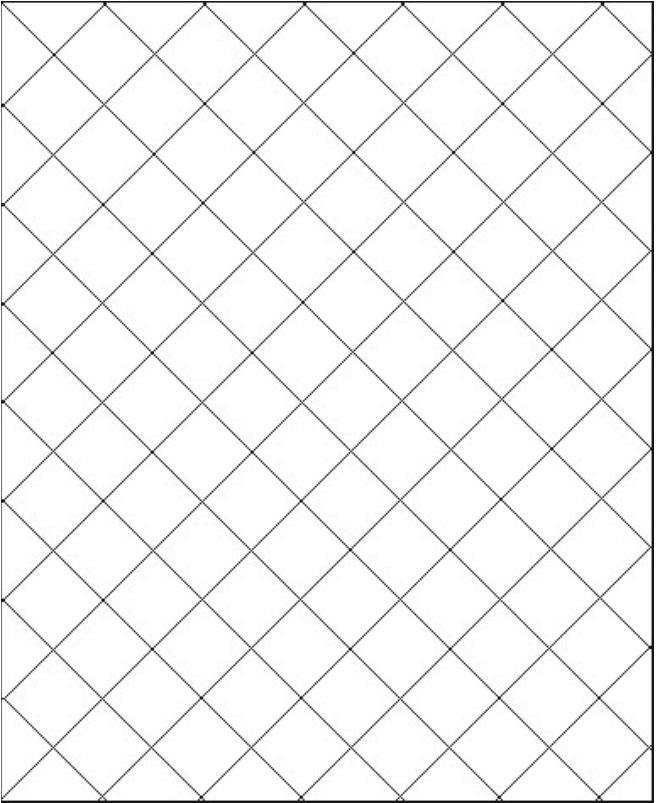
En suivant un déroulé temporel, listez les observations, communications, décisions, actions, intentions que vous auriez pu mettre en œuvre pour ne pas enfreindre les règles identifiées comme enfreintes au point 6.

A l'empannage du B14: lister les options stratégiques possibles et les faire connaître parmi l'équipage
Avant notre empannage: visualiser le temps d'empannage, les positions en sortie d'empannage (latéral et profondeur)
En lançant l'empannage: communiquer sur l'intention de conduite en sortie d'empannage (haut ou bas)
En sortie d'empannage: identifier le mode de création d'engagement potentiel:
Soit RCV10->RCV15->RCV11, le plus rapide et donc risqué
Soit RCV10->RCV12->RCV15->RCV11, le moins probable sauf dans du petit temps virement raté
Soit RCV10->RCV12->RCV17/RCV11, le moins risqué même si difficile à prouver.
Immédiatement selon ces 3 cas, communiquer à l'équipage sur les intentions pour anticiper l'action de défense, à savoir:
Se maintenir à l'écart(loffer):
Suffisamment tôt pour ne pas faire un mouvement violent qui casse la vitesse
Suffisamment tôt pour signifier au bateau prioritaire qu'on est prêt à répondre au lof et qu'il est inutile de tenter l'agression
Suffisamment franchement pour maintenir un écart latéral et se donner une marge en cas d'attaque répétée ou prolongée
Pendant la première action de maintien à l'écart, être précis sur le timing, vérifier et ajuster l'action de l'équipage, maintenir un niveau de communication clair et posé pour ne pas polluer les communications suivantes en cas de lof prolongé, qui seront elles plus radicales.
A la seconde action de maintien à l'écart, mobiliser l'ensemble des leviers techniques de maintien à l'écart: barre, rappel, écoutes et communiquer de sorte que l'équipage qui ne voit pas forcément le niveau de l'agression mette également l'ensemble des leviers en action.

5. DESCRIPTION DE L'INCIDENT

Décrivez l'incident au moyen du diagramme de la page 2, en décrivant les faits sur la droite du diagramme.

Diagramme : un carré = longueur de la coque ; montrez les positions des bateaux, la direction du vent et du courant, les marques.

Diagramme du point 5.	Description des faits
	<p>Empannage de tribord vers babord lancé avec l'intention de sortir au vent, devant, sans engagement, à plus de 2 longueurs au vent du B14. Mais au vu du vent faible et de la relance faible, basse et non propulsive (lattes, vent, vitesse, bascule non aidante), le B14 s'est rapidement engagé à plus de 2 longueurs en latéral et en poursuivant sur son erre et en lofant, à réussi à maintenir son engagement tout en se rapprochant de nous jusqu'à nous demander de loffer. Nous avons répondu, lentement mais sûrement, pensant que la règle 15 et le dévent ne manquerait pas d'arriver. Mais le lof lent et faible ne nous permis pas d'accélérer suffisamment et le spi du B14 est resté gonflé suffisamment pour venir loffer jusqu'à toucher notre échelle sous le vent avec la sienne.</p> <p>Il a alors empanné pour poursuivre sa route en évitant notre dévent tandis qu'on a poursuivi notre lof pour éviter un accrochage casse-bateaux.</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>