

REGLES DE COURSE A LA VOILE 2009-2012

LES PRINCIPALES MODIFICATIONS

Les commentaires ci-dessous concernent principalement les définitions et la section C du chapitre 2 des Règles de Course à la Voile 2009-2012, c'est-à-dire les règles de contournement des marques et des obstacles.

Le souhait de l'ISAF était d'abord de rendre plus simple et plus compréhensible celle des règles qui régissent les situations les plus complexes en régates.

Pour cela, il était demandé aux rédacteurs d'essayer d'adapter la règle en fonction de l'utilisation générale qu'en font la majorité des régatiers moyens.

Enfin, il fallait essayer de limiter les transitions d'une règle à l'autre, à savoir des règles basiques de priorité (Section A) aux règles d'exception (Section C).

Pour ce faire, certaines définitions ont dû être modifiées ou ajoutées.

LES DEFINITIONS

Route libre derrière et route libre devant ; engagement

.....Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même bord. Ils ne s'appliquent pas à des bateaux sur des *bords* opposés sauf si la règle 18 s'applique ou si les deux bateaux naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

La dernière phrase a été modifiée afin de mieux définir l'utilisation de ces termes. Il était auparavant implicite que ces termes s'appliquaient toujours à des bateaux sur le même bord. C'est maintenant écrit.

Des bateaux sur des bords opposés pourront être engagés quand la règle 18 s'applique, c'est-à-dire pour le contournement des marques, mais également s'ils font tous les deux une route au-delà de 90° du vent réel. D'après la définition précédente, des bateaux sur des bords opposés qui se dirigeaient vers une marque sous le vent ne répondaient à la définition de l'engagement que lorsqu'ils étaient « sur le point de contourner » cette marque. Ceci posait des problèmes d'interprétation sur le moment où commençait un engagement et celui où il pouvait être rompu. Il est désormais clair que deux bateaux à des coins opposés du plan d'eau peuvent être engagés l'un sur l'autre pendant tout le bord de portant.

Parer Un bateau *pare* une *marque* quand de sa position il peut passer à son vent et la laisser du côté requis sans changer de *bord*.

Parer une marque est couramment utilisé dans le langage habituel du régatier. Point n'est besoin de passer des heures sur cette définition. Rappelons tout de même que l'on ne pare la marque, au sens de la règle, que si l'on peut passer à son vent et la laisser du côté requis.

Place-à-la-marque La *place* pour un bateau pour aller à la *marque*, et par la suite la *place* pour naviguer sur sa *route normale* quand il est à la *marque*. Cependant, la *place-à-la-marque* ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf si le bateau est *engagé au vent* et à l'intérieur du bateau tenu de donner la *place-à-la-marque*.

Dans les règles actuelles, un préambule à la règle 18 définit la place lorsque ce mot est utilisé au passage des marques. L'ISAF a préféré en faire une définition distincte de celle de « place » dans d'autres situations.

La nouvelle définition définit précisément que le virement de bord est une manœuvre exclue de la place-à-la-marque pendant le contournement d'une marque, sauf dans une situation bien particulière.

Il convient de remarquer également que la place-à-la-marque, qui s'applique seulement dans le cadre de la règle 18, c'est-à-dire quand un des bateaux concernés est dans la zone, est requise pour un bateau qui va à la marque ou qui est à la marque.

Obstacle :Un navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, ne constitue jamais un *obstacle* continu.

Cette phrase a été ajoutée à la définition pour exclure un bateau en course et en route du statut **d'obstacle continu**. La règle 19.2(c) ne pourra donc pas s'appliquer dans ce cas.

NB : Par contre, un navire hors course peut être un obstacle continu.

Zone L'espace autour d'une *marque* sur une distance correspondant à trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. Un bateau est dans la *zone* quand une partie quelconque de sa coque est dans la *zone*.

La zone passe de deux à trois longueurs. L'argument principal est celui des regroupements à la marque sous le vent, notamment avec les bateaux rapides qui font des approches au large. Il est fréquent que certains bateaux extérieurs ou en route libre devant à l'entrée de la zone sortent ensuite de la zone lors du contournement. L'extension à 3 longueurs doit permettre de réduire ces situations.

Cependant, les IC peuvent changer en 2 ou 4 longueurs, à condition que la distance choisie soit la même pour toutes les marques et tous les bateaux sur un même parcours (Voir le 2^{ème} paragraphe de la règle 86.1(b)).

A noter que pour le match-racing et pour la course par équipes la distance est maintenue à deux longueurs, et à quatre pour la voile radio-commandée.

Section C – Aux marques et obstacles

C'est certainement le changement le plus important dans les RCV 2009-2012, qui se caractérise notamment par une nette séparation entre les règles applicables aux marques et celles relatives aux obstacles. On remarquera donc déjà que si 19 et 20 s'adressent seulement aux obstacles, toute mention de ces derniers a été supprimée dans la règle 18.

La règle 18 - Place-à-la-marque

Le moment où la règle 18 (qui se nomme maintenant « Place-à-la-marque ») commence à s'appliquer est maintenant clairement défini : c'est à partir de l'instant où le bateau le plus proche de la marque entre dans la zone (voir définition de Zone). Exit, donc, la notion de « sur le point de contourner ou passer » qui était trop variable, en fonction des conditions ou du type de bateau.

On remarquera que l'ancienne règle 18 précisait que la règle 18 s'appliquait entre des bateaux « jusqu'à ce qu'ils l'aient passée ». Dans la nouvelle règle 18, cette mention a disparu. Pour savoir quand cesse l'application de la règle 18, il faut se reporter à la définition de place-à-la-

marque, qui dit que c'est « la place pour aller à la marque ... puis quand il est à la marque ». Dès lors qu'un bateau n'est plus à la marque, la règle 18 cesse donc de lui être appliquée.

L'ancien préambule de la section C a été supprimé. Il disait qu'en cas de conflit entre une règle des sections A ou B et une règle de la section C, cette dernière s'appliquait. Mentalisation difficile d'une part, et interprétation, certes erronée, de la part de certains que les règles des sections A et B ne s'appliquaient pas à une marque.

Dans la nouvelle règle 18 c'est exactement le contraire. Les règles de priorité continuent toujours de s'appliquer entre les bateaux.

Par contre, et c'est là une grande nouveauté, la nouvelle règle 18.5 accorde l'exonération aux bateaux qui enfreignent une règle de priorité en prenant la place-à-la-marque à laquelle ils ont droit à condition qu'ils soient sur leur route normale pendant le contournement. L'exonération fonctionne également quand l'infraction à une règle de priorité est due à un manquement du bateau extérieur à laisser la place-à-la-marque. Par contre, une infraction à la règle 14 (Eviter le contact) ne peut pas être exonérée.

La règle 19 – Place pour passer un obstacle

Les obstacles ont droit à leur propre règle sauf s'ils ont en même temps le rang de marque.

La raison principale est que la notion d'obstacle est généralement liée à une question de sécurité.

Deux changements principaux ont été portés. Tout d'abord, la notion de zone n'existe pas autour d'un obstacle. Il a été constaté que, par exemple, deux bateaux bâbords qui arrivaient au contact d'un bateau tribord (qui donc avait pour eux le rang d'obstacle) ne faisaient jamais référence à la zone, pour la bonne raison que l'ensemble bateaux-obstacles étant en mouvement, il est quasi impossible de définir précisément les limites de la zone. On considèrera donc qu'en présence d'un obstacle les deux bateaux doivent réagir de la manière la plus appropriée en respectant les règles de priorité et le cas échéant en laissant la place nécessaire pour passer l'obstacle.

La deuxième nouveauté est que le bateau prioritaire a le choix pour passer d'un côté ou de l'autre de l'obstacle. Le bateau qui doit la priorité est tenu de se conformer à ce choix et de continuer à se maintenir à l'écart.

Enfin, un obstacle continu est toujours régi par la règle 19 et jamais par la 18, même dans le cas où cet obstacle continu est une marque. Ceci règle le problème des règles applicables pour passer ou contourner une île.

Ce sont là les changements principaux dans les règles 2009-2012. Les autres modifications relèvent plus du détail de rédaction.

Si questions : yves.leglise@free.fr