

REGLES DE COURSE A LA VOILE 2009-2012

COMMENTAIRES SUR LES MODIFICATIONS

Bernard BONNEAU

S'il est bien une modification qui mérite d'être commentée, c'est celle de la section C du chapitre 2, c'est-à-dire aux marques et aux obstacles. Plusieurs règles y ont été revisitées avec un regard nouveau : comment essayer de les rendre plus simples, plus claires, mais surtout en adéquation avec la manière dont les concurrents jouent le jeu du contournement des marques. Il fallait pour cela également changer ou ajouter quelques définitions, qui sont commentées en premier.

Après le chapitre sur les marques et obstacles sont mentionnées « en vrac » les autres modifications significatives.

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.

On peut cependant s'interroger sur les éventuelles conséquences de cette nouvelle disposition qui fait que deux bateaux qui se croisent au grand large ou côte à côte sur un vent arrière peuvent être « engagés », même sur des bords opposés.

Cela risque-t-il de changer le jeu ? A priori non.

Certaines règles, en dehors de la 18, s'appliquent à des bateaux engagés. Par exemple la 17 ; mais il est bien précisé dans son titre et dans le corps de texte qu'elle ne concerne que des bateaux sur le même bord. Normalement les rédacteurs ont vérifié qu'il n'y aurait pas de conséquences inattendues.

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 courant 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*. Voir les commentaires ci-après.

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 navire en route, y compris un bateau en course du statut **d'obstacle continu**. La règle 19.2(c) ne pourra donc pas s'appliquer dans ce cas.

Règle

Le code de classification, qui permet, à partir d'une procédure de déclaration, de ranger les coureurs dans les catégories amateur ou professionnel, a maintenant le statut de règle après avoir été à l'étude pendant quatre ans.

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'agrandissement de la zone 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 nouvelle règle 18, propre aux marques (y compris aux obstacles qui sont aussi des marques, mais pas dans le cas des obstacles continus), s'applique à partir du moment où l'un des bateaux concernés entre dans la zone. Exit donc la notion de « sur le point de contourner ou passer » qui était variable en fonction des types de bateaux et de leur vitesse, de la force du vent et de l'état de la mer. Par contre, cette notion est définie et utilisée maintenant par les windsurfs (voir les commentaires ci-dessous).

La place à laquelle a droit un bateau engagé à l'intérieur comprend maintenant la place pour aller à la marque, puis la place nécessaire au contournement de la marque (voir la définition de place-à-la-marque).

Si l'on relie les deux changements ci-dessus, on s'aperçoit que les droits et obligations s'appliquent dès qu'un des bateaux entre dans la zone. Et si à ce moment là le bateau à l'extérieur prétend ne pas être capable de laisser de la place, il devra, selon la règle 18.2(e), prouver qu'il était déjà dans cette incapacité quand l'engagement entre les bateaux a été établi (ce qui peut être largement avant la zone). Ceci signifie donc que le bateau qui devra laisser de la place à l'entrée de la zone devra anticiper bien avant sur sa future manœuvre.

Certains s'étonneront de ne plus voir cette phrase de l'ancien préambule de la section C qui 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. C'est tout simplement parce que l'on souhaite que les règles des sections A et B continuent de s'appliquer, même autour des marques.

Ceci implique en premier lieu qu'à l'identique des anciennes règles, un bateau prioritaire qui a droit à la place-à-la-marque peut suivre sa route normale pour aller à la marque, mais qu'un bateau non prioritaire devra se contenter de la stricte place nécessaire.

Mais que se passe-t-il si un bateau qui a droit à la place-à-la-marque enfreint ce faisant une des règles des sections A ou B ?

C'est là une des nouveautés : il sera directement exonéré de sa faute. Avec quelques conditions toutefois : soit c'est l'autre bateau qui, ne lui laissant pas la place nécessaire, a provoqué la faute, soit c'est lui-même qui a enfreint une règle en contournant la marque alors qu'il était sur sa route normale. Mais on remarquera qu'il ne peut être exonéré d'une infraction à la règle 14 – Eviter le contact.

La règle 19 concerne uniquement les obstacles qui ne sont pas en même temps des marques. On a voulu par ceci privilégier la notion de sécurité autour de l'obstacle.

Le premier changement important est que la notion de zone n'existe plus autour d'un obstacle, l'important étant de le passer en toute sécurité. Pour ce faire, c'est le bateau prioritaire qui choisit de quel côté passer. L'autre bateau doit s'adapter, mais il a droit à de la place s'il est engagé à l'intérieur. Par contre, on remarquera que la règle de l'exonération n'apparaît pas dans la règle 19. Donc, si on lit bien la règle 18.5 (exonération aux marques) et que l'on sait qu'elle ne s'applique pas aux obstacles, cela signifie que si le bateau qui a droit à de la place enfreint une règle de la section A, même si c'est à cause du le bateau à l'extérieur qui a manqué à lui laisser cette place, il ne sera pas exonéré.

Injuste, me direz-vous ? Pas vraiment. Cela va dans le sens de la sécurité et de sa mère nourricière, la prudence. Nous sommes à un obstacle, pas à une marque, et le bateau à l'intérieur ne devra s'engager que s'il a réellement la place de le faire.

Les obstacles continus ont leur propre règle (19.2(c)), la seule qui prévaut sur des règles de la section C. Notons que cette règle s'applique même si l'obstacle continu est aussi une marque, par exemple une île. Exit les ambiguïtés entre marque et obstacle dans ce cas.

La règle 20 traite de la place pour virer de bord à un obstacle. L'architecture de la règle a été modifiée pour éviter une conséquence involontaire de l'ancienne règle 19. Maintenant, dès qu'un bateau hèle, un bateau hélé doit réagir soit en virant, soit en répondant « Virez » en laissant la place nécessaire. Le bateau hélé doit alors virer de bord dès que possible. Encore une fois, c'est la sécurité qui est privilégiée. Si le bateau hélé estime l'appel injustifié, il pourra ensuite réclamer pour infraction à la règle 20.3.

On remarquera qu'il existe une clause d'exonération (règle 20.2), très proche de la 18.5(b).

En conclusion, cette nouvelle section C est plus simple. Les règles applicables sont mieux définies et les champs d'entrée en application sont plus clairs.

Quelques aspects du jeu ont été changés, principalement pour s'adapter à la manière dont les régatiers utilisent aujourd'hui les règles de course.

EN VRAC

Chapitre 2

Suppression de la règle 17.2

Coincée quelque part entre la 11 et la 12, cette règle ne fait quasiment jamais l'objet de protestations. Elle est pourtant régulièrement enfreinte, notamment avant d'entrer dans les deux longueurs, pour « fermer » le passage à l'intérieur des bateaux en route libre derrière. C'est donc certainement qu'elle ne dénature pas le jeu, suffisamment régulé, semble-t-il, par les règles 11 et 12, d'où sa suppression. A noter qu'elle était déjà supprimée dans l'annexe C propre au match race.

Règle 42.3(h)

Les instructions de course peuvent maintenant prévoir l'utilisation d'un moteur ou d'un autre moyen de propulsion dans des circonstances données et à condition que le concurrent concerné ne puisse en titrer avantage.

Important pour les courses au large qui prescrivaient déjà ce type de disposition sans en avoir officiellement le droit puisque des instructions de course ne peuvent pas modifier la règle 42.

Règle 44

Cette règle s'applique maintenant à toutes les pénalités effectuées au moment de l'incident, que ce soit après une infraction à une règle du chapitre 2 (deux tours) ou après avoir abordé une marque (un tour). Du coup, la règle 31.2 disparaît et n'est plus mentionnée dans la définition de Finir.

L'annexe B – Règles de compétition pour les windsurfs.

Les règles de contournement des marques ont été modifiées en introduisant une définition de « sur le point de contourner ou passer ». On pourrait s'en étonner au moment même où les règles de course générales abandonnent ce concept.

Mais on sait que les planches n'utilisent pas la zone de trois longueurs autour des marques et en conséquence il n'existait pas de limite pour venir s'engager à l'intérieur d'un adversaire. Avec la nouvelle définition, on considère qu'une planche dont la route normale est de commencer à manœuvrer pour contourner une marque est « sur le point contourner ou passer ».

La règle 18 générale est alors reprise en remplaçant partout « zone » par « sur le point de contourner ou passer ». Du coup, la planche qui commence à manœuvrer est protégée d'une autre qui viendrait s'engager tardivement à l'intérieur.

C'est d'ailleurs ce qui se passait généralement sur les plans d'eau, les windsurfers acceptant comme un usage de ne pas tenter de s'engager dès que l'autre avait commencé sa manœuvre. La règle nouvelle ne fait donc que reconnaître la pratique du terrain de jeu.

Annexe P – Procédure spéciales pour la règle 42

Cette annexe, qui sert à régir le jugement direct de la règle 42 (Propulsion) en direct sur l'eau bénéficie de trois nouveautés.

La première fait disparaître la sanction énorme infligée à un concurrent pénalisé pour la troisième fois pendant une épreuve, à savoir disqualification pour toutes les manches de l'épreuve. Désormais le fautif devra immédiatement abandonner la manche en cours et ce résultat ne pourra pas être retiré de son classement (DNE), ce qui est déjà lourd. Par contre il pourra courir les manches suivantes. S'il est ultérieurement encore pénalisé, il aura la même sanction.

La seconde est l'harmonisation du texte qui régit la procédure d'autorisation ou d'interdiction du pumping à partir d'une certaine force de vent. Ce seront notamment les mêmes pavillons (Oscar et Roméo) pour toutes les classes.

Enfin, les circonstances pour donner réparation pour une erreur de jugement sont maintenant clairement prévues.

Bonne lecture et rendez vous pour plus d'infos sur le site Arbitrage de la FFVoile.