

LES REGLES DE COURSE A LA VOILE 2005 – 2008

modifications commentées par Bernard Bonneau

*Cadre Technique National à la FFVoile, chargé de l'arbitrage et de la réglementation
Membre du comité des règles de course de l'ISAF*

Le texte ci-dessous commente les modifications majeures apparues depuis l'édition précédente. Il ne s'agit pas d'une explication exhaustive des règles, mais une volonté d'aider l'utilisateur des règles à comprendre les raisons et les conséquences des changements apportés par le comité des règles de course de l'ISAF.

INTRODUCTION

La date d'application des nouvelles règles a été fixée au 1^{er} janvier 2005. Jusqu'alors, la version définitive était validée lors de la réunion annuelle de l'ISAF, soit début novembre, pour une parution au mieux fin décembre et une mise en application au 1^{er} avril....alors que la saison des régates était bien entamée dans l'hémisphère nord.

Un trait vertical réapparaît dans la marge pour indiquer une modification significative de la règle. Cette convention, qui avait été abandonnée n'est cependant utilisée que pour les règles générales (chapitres 1 à 7) et les définitions, mais pas pour les annexes.

Les anciennes annexes 1, 2 et 3 de la section 2, c'est-à-dire les codes d'admissibilité, de publicité et antidopage sont maintenant cités dans la définition des *règles*, mais disparaissent du livre. Faisant partie du règlement intérieur de l'ISAF (Regulations 19, 20 et 21) on les trouvera sur le site internet de l'ISAF www.sailing.org (et bien évidemment sur celui de la FFVoile www.ffvoile.org).

Ces codes peuvent ainsi être dorénavant modifiés à tout moment, soit parce qu'ils dépendent de textes auxquels l'ISAF doit se soumettre, par exemple pour ce qui concerne le dopage ou l'admissibilité ; soit parce que l'ISAF souhaite pouvoir les adapter à certaines évolutions rapides de notre sport, c'est le cas pour la publicité. Lors de l'édition des RCV 2001-2004, le livre n'était pas encore mis en vente que le code relatif au dopage était déjà obsolète suite aux textes édités par le CIO.

Disparue depuis l'édition 93-96 des RCV, on retrouve la citation des « Cas et Calls » (match-racing et course par équipes) de l'ISAF, publiés sur le site internet de l'ISAF, et on rappelle leur valeur d'interprétation officielle.

Le paragraphe « terminologie » indique le sens compris pour les mots « bateau » et « comité de course ». Par contre, il est devenu inutile d'y préciser que les règles de handicap et de rating sont assimilées à des règles de classe puisque cela est mentionné dans la définition de *règle*.

Un nouveau paragraphe a été inséré à propos des restrictions aux modifications des prescriptions de l'autorité nationale. Nous y reviendrons avec l'étude de la nouvelle règle 87.

PRINCIPE DE BASE

L'isolement de cet article, un peu perdu sur une page entière, nuisait à son utilisation et finalement il était assez méconnu. Ceci justifie son déplacement juste avant le chapitre 1 (Règles fondamentales).

Une seule modification apparaît à la fin de la dernière phrase :

« les concurrents effectueront ...une pénalité ou abandonneront » est remplacé par « les concurrents effectueront ...une pénalité, qui peut être d'abandonner ».

Il est évident qu'un bateau conscient d'avoir enfreint une règle qui décide d'abandonner respecte le principe de base et accepte de fait de se pénaliser. Pourtant, le «ou » de l'ancien article induisait une interprétation (trop) fréquente : celle que l'abandon n'était pas une pénalité, et de (trop) nombreux jurys disqualifiaient des bateaux qui avaient pourtant abandonné à la suite de leur faute.

C'est maintenant clair : abandonner équivaut à accepter une pénalité. On retrouvera cette affirmation à la dernière ligne des règles 31.2 (Aborder une marque) et 44.1 (Effectuer une pénalité).

CHAPITRE 1

REGLES FONDAMENTALES

Règle 5

Le titre a été changé : de « Drugs » (littéralement « médicaments » ou « drogues » que la FFVoile avait généreusement traduit par « dopage ») en : « Substances et méthodes interdites », ce qui correspond aux termes utilisés dans le code mondial antidopage.

CHAPITRE 2

QUAND LES BATEAUX SE RENCONTRENT

Préambule

La modification concerne le statut des bateaux soumis au RIPAM quand ils rencontrent un bateau étranger à la course.

Une infraction commise lors d'une telle rencontre peut-elle faire l'objet d'une réclamation par un autre bateau en course ?

Le texte adopté lève l'ambiguïté : seul le comité de course ou le comité de réclamation peut réclamer contre un concurrent s'il a commis une infraction à une règle du RIPAM envers un bateau étranger à la course, par exemple en vertu de la règle 2 (Navigation loyale) si l'avantage a entraîné un avantage indu par rapport aux autres concurrents, voire en vertu de la règle 69 si l'infraction a fait l'objet d'un rapport d'un tiers et témoigne d'un comportement inacceptable du concurrent.

Attention ! Une infraction au RIPAM, si les instructions de course précisent qu'il s'applique en lieu et place des Règles de Course à la Voile, justifie une réclamation entre deux bateaux en course et sera traitée conformément aux RCV.

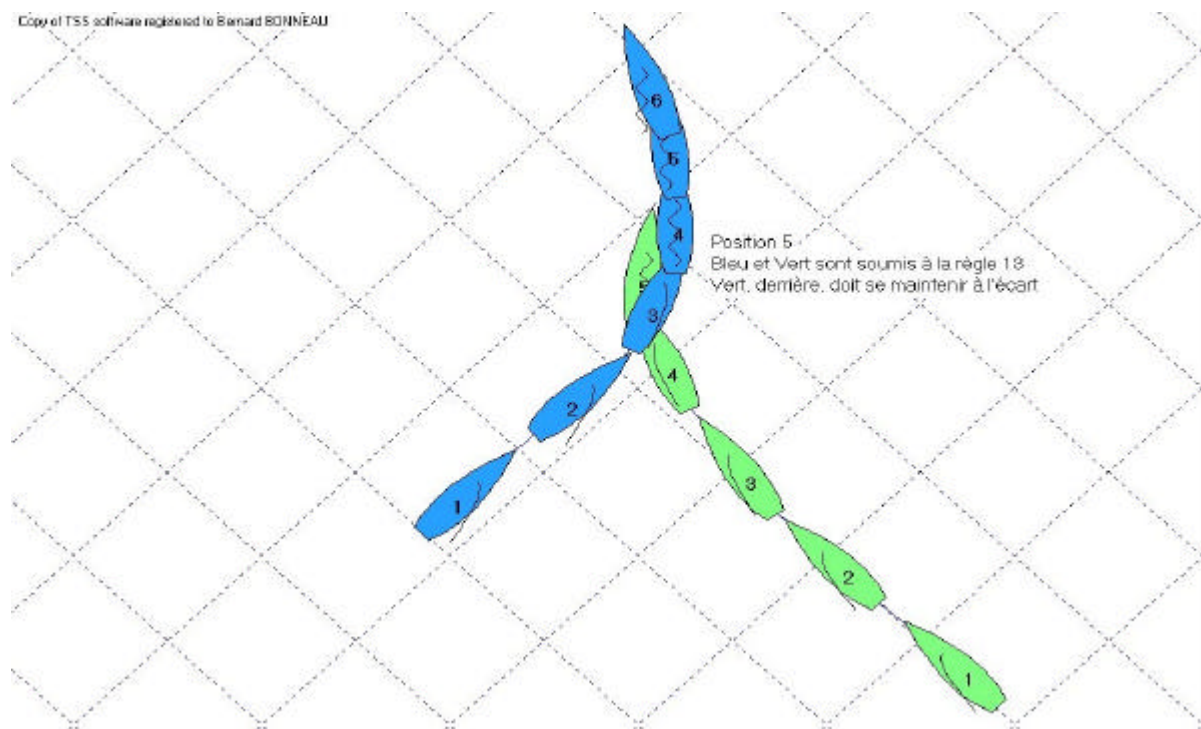
Règle 13

Une modification qui semble bien anodine mais qui a fait couler beaucoup d'encre. Dans certaines situations, deux bateaux peuvent virer de bord en même temps sans que l'un soit à bâbord de l'autre. Rappelons que le virement de bord, pour l'application de la règle 13, commence quand le bateau dépasse la position bout au vent, et se termine quand il est sur une route au plus près. Quand un bateau manque son virement, il peut se retrouver «virant de

bord » pendant un certain temps, et un autre bateau qui est derrière lui, donc ni sur son bâbord ni sur son tribord, peut virer de bord lui aussi.

Ils sont donc simultanément soumis à la même règle qui les contraint l'un et l'autre à se maintenir à l'écart, sans autre règle applicable (les règles 10, 11, et 12 ne s'appliquent pas, les RCV 15 ou 16 ne peuvent être invoquées puisque aucun des deux n'est prioritaire, et aucun des deux n'est « du côté bâbord de l'autre »).

Le simple ajout de « ou celui qui est derrière » semble couvrir tous les cas et ne change pas le jeu.



Règle 14(b)

Un bateau prioritaire qui n'a pas fait son possible pour éviter un contact peut être pénalisé seulement si le contact provoque un dommage ou une blessure.

L'ajout de « ou une blessure » comble un manque qui était généralement résolu par une interprétation, le mot « dommage » pouvant signifier un dommage matériel, mais aussi un dommage physique.

Il a cependant été décidé, dans un souci d'harmonisation et de précision, d'utiliser les deux mots dans toutes les règles concernées.

A noter qu'il n'est pas nécessaire que la blessure, pas plus que le dommage, soit « sérieuse » pour que la RCV 14(b) soit applicable.

Règle 16.2

Longue histoire. En 2000, le comité des règles de l'ISAF avait rejeté la proposition de la RCV 16.2 à une large majorité mais sa décision avait ensuite été infirmée par le Conseil de l'ISAF qui considérait que la règle 16 (devenue 16.1) n'était pas suffisante pour assurer la sécurité des concurrents ; la 16.2 avait ainsi été imposée.

Le principe de base est qu'un bateau tribord ne peut « harceler » un bateau bâbord non prioritaire qui cherche à s'en maintenir à l'écart, ce qui effectivement, dans le cas de croisements rapides, peut provoquer des accidents en raison des vitesses ajoutées.

Par contre, cette règle a été exploitée dans des situations sans aucun danger, notamment par des bateaux au portant sur des bords opposés, changeant par là même le jeu de la régata.

Malgré plusieurs soumissions favorables à la suppression de RCV 16.2, vouées au rejet pour les mêmes raisons qu'en 2000, il a été décidé de la modifier pour en limiter l'application. Elle continue donc de s'appliquer après le départ et entre des bateaux sur des bords opposés, mais maintenant seulement quand le bateau bâbord choisit de se maintenir à l'écart en passant derrière le tribord.

Règle 18 Contourner et passer les marques et les obstacles

Règle 18.1(b)

La règle 18 ne s'applique pas entre des bateaux sur des bords opposés « lors d'un louvoyage au vent », ce qui est clairement compris de tous.

La seconde partie de la règle couvre des cas particuliers, par exemple celui d'une route dans le courant entre la bouée au vent et la bouée de dégagement que les bateaux ont du mal à parer en un seul bord, afin de ne pas soumettre le bateau qui pare la marque à l'obligation de laisser de la place à un adversaire qui arrive à l'intérieur sur le bord opposé et qui doit de nouveau virer pour passer la marque.

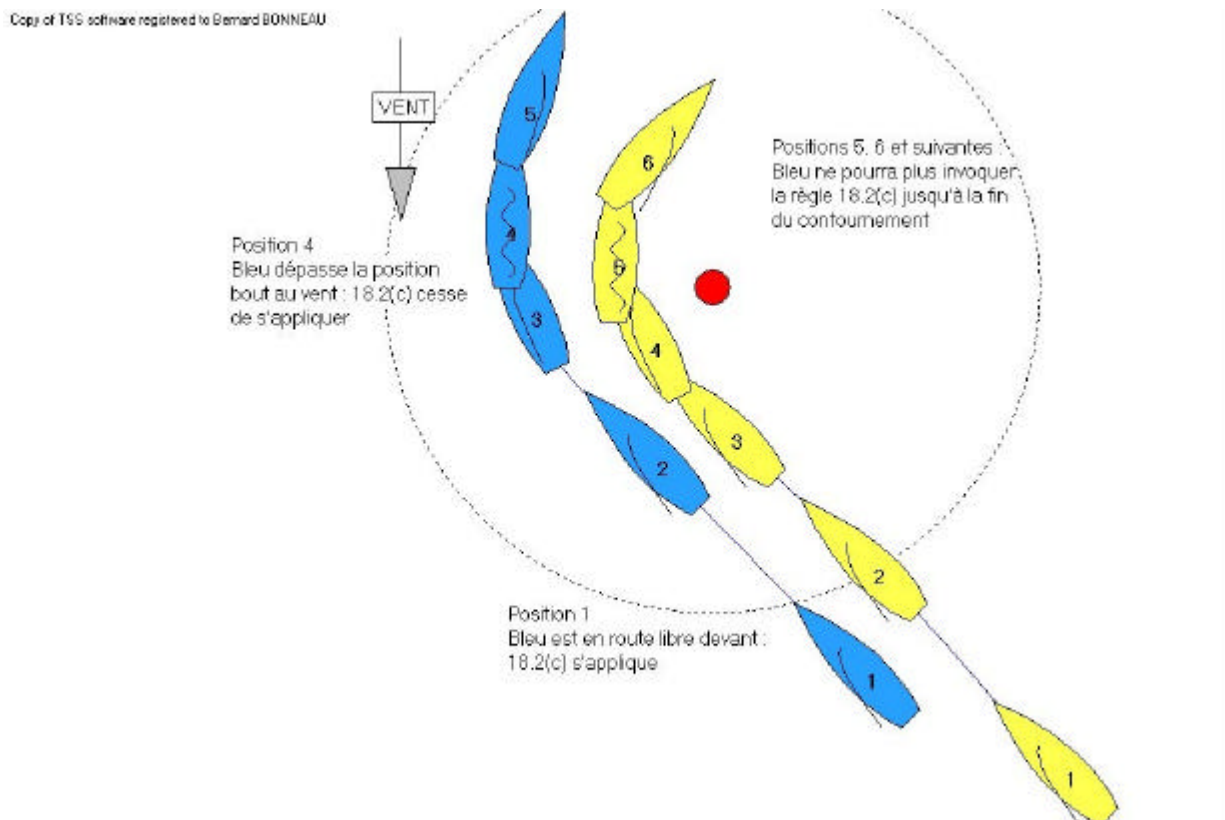
En cherchant à couvrir, il y a quatre ans, des cas exceptionnels où les deux doivent virer, on avait inutilement compliqué la règle et on l'avait ainsi rendue incompréhensible.

Le retour à « un bateau mais pas les deux » revient à la situation la plus courante.

Règle 18.2(c)

Le début de la première phrase a été mis au passé, ce qui est normal puisqu'il s'agit d'une condition antérieure à la situation de contournement.

La fin de la règle a été légèrement modifiée pour signifier clairement que si le bateau qui était en route libre devant vire de bord, il perd définitivement ses droits relatifs à la 18.2(c). L'ancienne rédaction pouvait être interprétée différemment, en considérant qu'une fois le virement de bord terminé, la règle 18.2(c) s'appliquait de nouveau.



Règle 18.2(d)

Selon cette règle, un bateau prioritaire qui modifie sa route pour contourner une marque n'a pas besoin de laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart, comme l'y contraint normalement la règle 16.

Il est maintenant explicite que cette mesure ne peut s'appliquer avant le signal de départ.

Règle 19 Place pour virer à un obstacle

Règle 19.1

Un premier changement concerne l'allure du bateau qui hèle pour virer de bord : il peut être maintenant au plus près ou au-delà du plus près. Ce qui signifie qu'un bateau peut lofer au-delà du plus près à l'approche d'un obstacle et demander alors de la place pour virer de bord. Son obligation de laisser au bateau hélé le temps de répondre est cependant bien évidemment maintenue.

L'autre modification vise à résoudre le problème des appels abusifs : rien dans l'ancienne règle ne permettait de sanctionner un bateau qui hélait abusivement pour de la place, sauf en ayant recours à la règle 2 (Navigation loyale). La nouvelle rédaction restreint très clairement la possibilité de heler aux seules situations relevant de la sécurité. En clair, un bateau qui hèle alors qu'il n'est pas tenu, pour des raisons de sécurité, de modifier sensiblement sa route pour éviter un obstacle, peut être pénalisé pour infraction à la règle 19.1.

Règle 20

Cette règle, qui était une sorte de « fourre-tout » a été refondue en trois parties, chacune reprenant les cas particuliers où un bateau perd toute priorité : quand il revient après son signal de départ vers la ligne pour reprendre le départ ; quand il effectue une pénalité de rotation ; quand il cule en mettant une voile à contre.

Règle 22.2

La nouvelle règle 22.2 est très importante car elle constitue un fusible avant l'application de la règle fondamentale 2 (navigation loyale) envers un bateau qui en gêne un autre, soit par mégarde, soit « délibérément ».

L'ancienne version, trop réductrice, n'envisageait que la gêne envers un bateau qui effectue une rotation de pénalité. Elle y ajoute maintenant la situation d'un bateau cherchant à retarder un adversaire qui navigue sur un autre bord du parcours ou sur un autre tour.

L'expression « délibérément gêner » a été remplacée par « modifier sa route si son seul but est de gêner... » ; ceci suppose donc une modification de route qui n'était pas explicite dans la règle actuelle.

Le comité de réclamation devra, s'il veut pénaliser selon cette règle, établir que le bateau a modifié sa route dans le seul but de gêner l'autre. Ce ne sera pas facile, mais le fait de juger, auparavant, qu'un bateau avait « gêné délibérément » l'était certainement encore moins.

Règle 25

L'avis de course doit maintenant être mis à disposition de tous les concurrents au même titre que les instructions de course.

Règle 27.1

La possibilité de signaler, au plus tard avec le signal d'avertissement, un parcours réduit en envoyant le pavillon S a été supprimée. Si un comité souhaite utiliser cette procédure, il peut le mentionner dans les instructions de course.

Règle 28.1

Les deux dernières phrases ont été inversées, ce qui est plus logique. Mais la modification importante est la suppression de la mention «pourvu qu'il n'ait pas déjà *fini* ».on pourrait donc comprendre qu'un bateau peut corriger toute erreur relative à la manière d'effectuer le parcours, par exemple revenir passer du bon côté la marque sous le vent, même s'il a *fini*.

Cependant, ce dernier mot étant en italique, on doit le prendre dans le sens de sa définition (inchangée), laquelle restreint l'erreur à celle «commise sur la ligne d'arrivée ».

En clair, la nouvelle règle 28.1 permet à un bateau qui a coupé la ligne d'arrivée après avoir passé une des marques d'arrivée du mauvais côté de revenir dérouler le fil, repasser cette marque du bon côté et ensuite recouper la ligne pour finir.

Par contre, il ne pourra pas, après avoir coupé la ligne d'arrivée, revenir passer une des marques précédentes du parcours qu'il avait laissée du mauvais côté.

Règle 29

L'ancienne règle 29.2 (Rappel individuel) devient 29.1 et l'ancienne 29.3 (Rappel général) devient 29.2.

L'ancienne règle 29.1 a été supprimée au profit de l'addition, dans la définition de «Prendre le départ », de la phrase : «ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après ».

Du coup, la règle 29 ne traite plus que des rappels, ce qui explique que le mot «Départ » a disparu de son titre.

Règle 29.1 Rappel individuel

La première phrase a été modifiée pour supprimer la mention à l'ancienne règle 29.1 (voir ci-dessus).

Règle 30.1

La mention «avec ou en tant que signal préparatoire », relative l'envoi du pavillon I, a été supprimée dans la mesure où les pavillons P, I, Z et noir sont déjà définis comme des signaux préparatoires dans la rubrique «Signaux de course » (rabat de couverture). Cette remarque vaut aussi pour les règles 30.2 (pavillon Z) et 30.3 (pavillon noir).

La dernière phrase établit maintenant clairement qu'un bateau qui a enfreint «la règle de la minute » doit revenir du côté pré départ depuis le côté parcours en coupant un prolongement de la ligne, alors que certains petits malins avaient interprété à leur avantage l'obligation précédente, qui était simplement de «contourner l'une des extrémités de la ligne ».

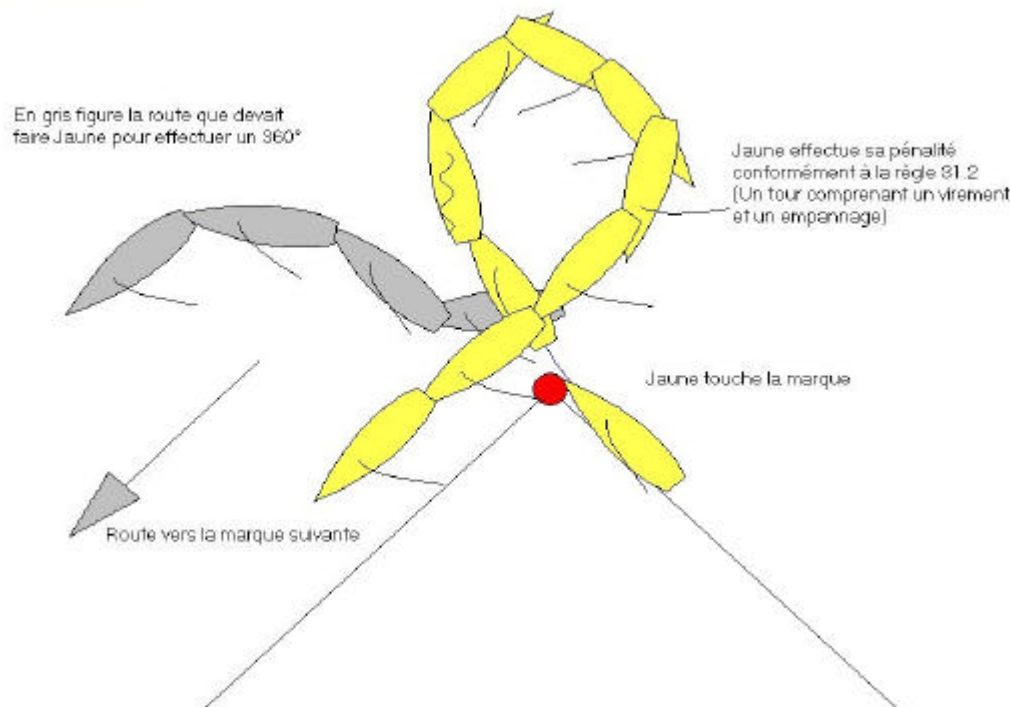
En cas de rappel général, il est maintenant précisé que les numéros des bateaux disqualifiés selon cette règle doivent être affichés avant le signal d'avertissement.

Enfin, la dernière phrase citant l'ancienne règle 29.1 est supprimée.

Règle 31.2

La pénalité pour avoir touché une marque devient un tour comprenant un virement de bord et un empannage, sans besoin d'effectuer 360°.

Copy of TSS software registered to Bernard BONNEAU



La dernière phrase rappelle que l'abandon, en cas d'avantage obtenu en touchant une marque, doit être considéré comme une pénalité (voir « Principe de base » ci-dessus)

Règle 32.2

Cette règle est entièrement nouvelle et définit les lignes d'arrivée possibles en cas de réduction de parcours (signalée après le signal de départ par un pavillon S et deux signaux sonores). Il est notamment clair dorénavant que le pavillon S envoyé à proximité d'une porte signale que l'arrivée s'effectuera entre les marques de la porte.

Règle 33

L'ancienne règle 33 décrivait seulement la manière de signaler un changement de parcours. Elle indique maintenant que le comité de course, dans ce cas, doit modifier la position de la marque suivante ou de la ligne d'arrivée. Les différentes procédures sont ensuite mieux détaillées.

Règle 40.2

Suite à quelques dramatiques accidents, l'ISAF a décidé d'imposer un système de largage pour les harnais de trapèze ou de rappel.

Cette règle ne sera applicable qu'à partir du 1^{er} janvier 2006. Il faut préciser que si des organisateurs souhaitaient l'appliquer cette année, ils devraient obligatoirement le mentionner dans l'avis de course.

Règle 41

La notion d'aide extérieure a beaucoup évolué ces dernières années, suivant les progrès des techniques de communication. Il devenait donc urgent de dépoussiérer cette règle en l'ouvrant à d'autres cas.

Si le point (d) est facilement compréhensible, le point (e) l'est moins et fera sans nul doute l'objet d'interprétations.

Règle 42**Modifications aux actions interdites**Règle 42.2(b) : Balancer

Les moyens illicites pour provoquer un roulis répété sont mieux définis : le réglage de la dérive ou des voiles doit être « répété » pour constituer une infraction ; ainsi, un réglage mal adapté sur tout un bord (exemple : dérive complètement relevée au vent arrière) ne pourra pas être pénalisable.

D'autre part, la notion de « faciliter la conduite » qui constituait une exception, a été déplacée dans le chapitre des exceptions, ce qui est plus logique. Mais des actions de barre qui produisent un roulis répété sont maintenant à classer parmi les actions interdites.

Règle 42.2(d) : Godiller

La godille est maintenant définie de deux manières : soit par la manière de bouger la barre (mouvements « vigoureux »), soit par l'action produite sur la marche du bateau (le propulser vers l'avant ou l'empêcher de reculer).

Modifications aux exceptions

Règle 42.3(a) : Cette nouvelle exception reconnaît explicitement la possibilité de provoquer un roulis pour faciliter la conduite en diminuant les actions de barre. Par exemple pour faire lofer ou abattre le bateau afin d'encaisser les risées.

Règle 42.3(d) : La permission de godiller pour faciliter la conduite, auparavant prévue comme une exception aux actions interdites, a été précisée. Elle ne concerne plus que le bateau sans erre qui est sur une route au-delà du plus près et qui veut abattre. C'est une limitation importante par rapport à ce qui était accepté avec les anciennes règles : par exemple, un bateau au départ qui, voile fasseyantes à 45° du vent, est à proximité immédiate du bateau sous son vent, ne peut plus godiller pour se dégager en direction du vent.

Règle 42.3(e) : Inspirée des règles de match racing, cette exception permet à un bateau de se freiner en godillant pour mettre la barre en travers.

Règles 44.1 et 44.2

La rotation de 720° devient simplement une pénalité de deux tours. L'obligation d'effectuer deux virements de bord et deux empannages est maintenue, mais ceci résout le problème d'un bateau qui, par exemple, à une bouée au vent, commence sa pénalité par un virement de bord à partir de la position au plus près tribord. Le 720° l'obligeait à revenir à sa position initiale

pour terminer sa pénalité avant de faire route au portant. Dorénavant, dès qu'il a terminé son deuxième empannage, il peut faire sa route au portant.

Notons qu'à la fin de la règle 42.1 ; on précise bien que le fait d'abandonner en cas de dommage ou d'avantage significatif consécutif à la faute commise constitue une pénalité (voir « Principe de base »).

CHAPITRE 5	RECLAMATIONS, REPARATIONS, INSTRUCTIONS, MAUVAISE CONDUITE ET APPELS
-------------------	---

Règle 60.2 (a) et 60.3(a)

Un concurrent d'un autre bateau étant par essence une *partie intéressée*, on a supprimé cette redondance ; on a d'autre part ajouté qu'une information contenue dans une demande de réparation ne pouvait constituer la base d'une réclamation par le comité de course ou par le comité de réclamation alors qu'auparavant on ne mentionnait que les informations contenues dans une réclamation non recevable.

Règle 60.3(a)

Dans les divisions (1) et (2) de cette règle, on a inclus les circonstances, auparavant prévues aux règles 60.4 et 61.1(c), qui permettent à un comité de réclamation de réclamer.

On remarquera de légères modifications : dans le point (1), le comité de réclamation n'est pas tenu d'avoir reçu un rapport pour réclamer contre un bateau impliqué dans un incident qui peut avoir provoqué une blessure ou un dommage sérieux. Il suffit qu'il « l'apprenne ».

Dans le point (2), le comité de réclamation peut réclamer contre un bateau impliqué dans l'incident qui n'était pas *partie* dans l'instruction seulement s'il pense que ce bateau peut avoir enfreint une *règle*.

Règle 61.1(a)

Les circonstances constituant des exceptions aux obligations pour informer l'autre bateau sont maintenant clairement listées en trois points, ce qui permet une référence plus claire pour le comité de réclamation qui étudie la recevabilité.

On notera le point (3), nouveau, qui prévoit le cas des incidents provoquant un dommage ou une blessure « évidents pour les bateaux impliqués ». On reconnaît ainsi que dans ces circonstances, la priorité de l'équipage n'est pas forcément de se jeter sur le pavillon ou de penser à réclamer dans l'instant. Cette exception ne peut cependant s'appliquer que si tous les bateaux impliqués ont pu facilement avoir connaissance du dommage ou de la blessure au moment de l'incident.

Règle 61.1(c)

Simplifiée puisque se bornant à indiquer la procédure alors que les circonstances d'application ont été transférées en 60.3(a)(2). On remarquera cependant que le comité doit clore la réclamation en cours et, après avoir formellement réclamé contre le bateau concerné, instruire ensemble la réclamation initiale et la nouvelle réclamation. Ceci n'était pas évident dans la précédente édition.

Règle 61.2

L'incident et ses circonstances (moment et lieu) doivent être identifiés pour que la réclamation soit recevable.

Les autres renseignements manquants peuvent être corrigés pendant l'instruction, sauf l'identification des parties qui doit être rectifiée avant le début de l'instruction.

Règle 62.1(a)

Jusqu'alors, un concurrent pouvait demander réparation suite à une erreur ou à une omission du comité de course, du comité de réclamation, mais pas de l'autorité organisatrice. Ceci posait régulièrement problème, notamment dans le cas de gênes occasionnées par des bateaux ou des procédures qui n'étaient pas sous le contrôle du comité de course, pour lesquelles le comité de réclamation ne pouvait pas accorder réparation.

Règle 63.7

Une nouvelle règle qui se veut logique, en tentant de répondre à un problème récurrent : celui de règles contradictoires entre l'avis de course et les instructions de course. En clair, entre deux maux, choisir le moindre...

Le comité de réclamation doit donc soigneusement peser les conséquences de l'application de l'une ou l'autre règle avant de prendre sa décision. Notons que la vieille habitude d'indiquer que les instructions de course prévalent sur l'avis de course (ou inversement) est inutile et dangereuse et doit être définitivement abandonnée au profit de cette règle 63.7.

Règle 69.1(a)

Le rapport à partir duquel un comité de réclamation peut ouvrir une instruction selon la règle 69 peut provenir de «quelque source que ce soit ». Cette nouvelle précision permet de lever les doutes de certains comités qui s'interrogeaient sur la faculté d'utiliser par exemple les informations contenues dans une réclamation non recevable ou un article dans un journal.

Règle 69.1(b)(2)

Le changement le plus évident est qu'une disqualification selon cette règle ne pourra pas être retirée du score (ceci est rappelé dans la règle 89.3(b)).

L'autre modification concerne l'exclusion. Il est clair que l'exclusion d'un concurrent reste une décision possible et compréhensible. Par contre, l'exclusion d'un bateau, c'est-à-dire sa disparition pure et simple des classements posait problème dès lors qu'il avait été régulièrement inscrit. Comment par exemple expliquer qu'on ne retrouve pas dans le classement d'une régates un bateau qui était physiquement présent ?

C'est la raison pour laquelle la pénalité éventuelle pour un bateau sera seulement la disqualification.

Il faut remarquer que l'exclusion d'un concurrent, comme la disqualification d'un bateau, peut être prononcée pour une course, pour les courses restant à disputer, ou pour toutes les courses de la compétition.

Règle 69.1(d)

La nouvelle première phrase oblige le comité de réclamation à retarder l'instruction si un concurrent a de bonnes raisons de ne pas honorer la convocation.

En clair, on demande au comité de réclamation de s'efforcer de juger la réclamation si les circonstances le permettent, alors que la rédaction précédente était plus floue.

Règle 70.1

Le fond de la règle reste le même, mais la forme est simplifiée et plus claire : dans quelles circonstances peut-on faire appel d'une décision d'un comité de réclamation ?

Règle 70.3

Un club ou tout organisme affilié peut demander une interprétation des règles. Il est maintenant précisé que cette interprétation ne doit pas être utilisée pour changer une décision.

Il n'était pas rare en effet de voir un club demander, pour le compte d'un juge embarrassé par sa décision, l'interprétation d'une règle....

Règle 71.2

Parmi les options qui s'offrent à lui, le jury d'appel peut, notamment quand les faits ne sont pas convenablement établis, renvoyer le cas devant le comité de réclamation. On ne parlait auparavant que d'une « nouvelle instruction » ; on a logiquement ajouté la réouverture.

CHAPITRE 6

INSCRIPTION ET QUALIFICATION

Règle 78.2

Dans un souci de cohérence (voir commentaires à la règle 69.1(b)(2) ci-dessus) l'exclusion d'un bateau du classement de la régata, a été remplacée par la disqualification pour toutes les courses de la compétition..

CHAPITRE 7

ORGANISATION DE LA COURSE

Règle 86.1

La règle 42 (Propulsion) a été ajoutée aux règles qui ne peuvent pas être modifiées par une autorité nationale ni par les instructions de course (règles 86.1(a) et (b)).

Par contre, les classes conservent la faculté de modifier cette règle 42 (pas de changement dans la règle 86.1(c)).

Règle 86.2

Nouvelle règle qui permet à l'ISAF, dans certains cas très particuliers, d'autoriser des changements aux règles de course (sous-entendu des changements non autorisés normalement par la règle 86.1).

La lettre d'autorisation devra être mentionnée dans l'avis de course, les instructions de course, et affichée au tableau officiel pendant la compétition.

Règle 86.3

Les restrictions prévues en 86.1 pouvaient être transgressées, à l'occasion de régates locales pour essayer ou développer des règles spéciales, à condition que l'autorité nationale le prescrive. En supprimant la référence aux « régates locales », on augmente nettement le champ d'application de cette règle.

Règle 87

Nouvelle règle qui vient remédier à un effet indésirable de l'ancien point (b) de la définition de *Règle*. En effet, les prescriptions de l'autorité nationale étaient considérées comme des règles sauf, disait la définition, « si les instructions de course précisent qu'elles ne s'appliquent pas ».

Certains organisateurs ont exploité cette faille en modifiant ou en n'appliquant pas les prescriptions de l'autorité nationale.

L'ISAF a donc modifié le paragraphe relatif aux prescriptions fédérales dans la définition de *règle* et a créé, en parallèle, la règle 87 disant qu'une autorité nationale peut édicter une prescription spécifique (que l'organisateur ne peut ni modifier ni supprimer dans ses instructions de course) précisant les restrictions aux modifications de ses prescriptions.

La FFVoile a inséré une telle prescription à la suite de la règle 87. Elle en a profité pour indiquer par un astérisque les prescriptions qui doivent s'appliquer également aux épreuves internationales se déroulant en France. Une traduction en Anglais de ces prescriptions peut être téléchargée sur le site de la FFVoile (www.ffvoile.org).

Règles 88.1(e) et (f)

Il devient de plus en plus difficile de définir l'autorité organisatrice d'une compétition, surtout dans le cadre d'événements mondiaux d'ampleur exceptionnelle. Le cadre associatif classique (clubs, associations de classe...) y est largement supplanté par des montages juridico-financiers. Les règles (e) et (f) tentent de couvrir ces cas. On remarquera qu'il est cependant prévu dans les deux cas qu'un club affilié soit co-organisateur, et que l'autorité nationale doit donner son accord.

Règle 88.2(a)

Il s'agit de l'ancienne 87.2, qui concerne l'avis de course, renumérotée et maintenant partagée en deux points.

Le point (a) apporte enfin une réponse à tous ceux qui prétendaient que l'avis de course ne peut pas être modifié : oui, on peut modifier l'avis de course à condition, dit maintenant la règle, « de le notifier de manière adéquate ».

On sait que le contenu de l'avis de course constitue un engagement contractuel de l'organisateur envers les participants. Selon la nature et le degré d'engagement, une modification de l'avis de course peut occasionner des préjudices que l'organisateur serait contraint à réparer. D'où la nécessité de notifier cette modification de la manière la plus adaptée, par exemple par une lettre personnelle à tous les inscrits dans certains cas problématiques, ou simplement par avenant ou par une mention dans les instructions de course si les conséquences sont négligeables.

Dans la première phrase du point (b), le mot « jury » a été remplacé par « comité de réclamation ». (Voir règle 90).

Règle 89.3(a)

Le système de points a minima devient maintenant le système de classement par défaut si les instructions de course ne précisent rien d'autre.

La deuxième partie de cette règle est fort intéressante car elle définit dans quelles circonstances une course doit donner lieu à un classement. Une course sera considérée comme validée si elle a fait l'objet d'un classement (voir règle A2).

Règle 89.3(b)

La disqualification selon la règle 69.1(b)(2) a été ajoutée à la liste des scores que l'on ne peut pas retirer du classement.

Règle 90

Le mot jury n'est plus utilisé que pour désigner un jury international. Dans tous les autres cas on parlera d'un comité de réclamation.

DEFINITIONS

Route libre derrière et route libre devant ; engagement

L'ancienne définition précisait que «deux bateaux sont *engagés* quand aucun des deux n'est *en route libre derrière* ou quand un bateau situé entre eux établit un *engagement* sur les deux. »

Dans la mesure où la deuxième proposition est une exception à la première, la solution d'une phrase distincte commençant par «cependant » a été adoptée. Cette modification n'engendre donc aucun changement dans le jeu ; il s'agit seulement d'une mise en forme.

Partie

Voir règle 62.1(a). Puisqu'un concurrent peut maintenant, pour demander réparation, invoquer une erreur ou une omission de l'autorité organisatrice, cette dernière sera représentée parmi les *parties* pendant l'instruction et elle doit être soumise aux mêmes droits et devoirs que les autres *parties*.

Règle (b)

Voir les commentaires de l'introduction. Les codes d'admissibilité, de publicité, et antidopage, continuent de faire partie des règles applicables, raison pour laquelle ils apparaissent au point (b) de la définition de *règle*.

Règle (c)

Voir ci-dessus les commentaires à la règle 87. Les instructions de course ne peuvent plus librement modifier les prescriptions de l'autorité nationale, mais seulement en conformité avec la prescription à la règle 87.

Règle (d)

Ce point précise maintenant clairement que les règles d'un système de handicap ou de rating sont assimilées à des règles de classe. En conséquence, toute mention aux règles de classe concernera également les règles des systèmes de handicap ou de rating.

Départ

Voir les commentaires à la règle 29. La mention à la règle 29.1 a disparu. L'obligation pour un bateau de s'être trouvé, au moment ou après son signal de départ, «entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ » fait partie de la définition.

L'autre modification majeure réside en l'obligation de couper la ligne de départ « en direction de la première *marque* ». S'agissant d'une partie de la définition de *prendre le départ*, donc, intangible, les comités de course devront soigneusement vérifier qu'il n'y a aucune ambiguïté entre le côté requis des marques de départ et la direction vers la première marque.

Tout doute sera forcément tranché dans le sens de la définition, quelles que soient les indications des instructions de course.

LES ANNEXES

ANNEXE B REGLES DE COMPETITION POUR LES PLANCHES A VOILE

L'annexe B intègre maintenant toutes les disciplines de la planche à voile, rangées en trois groupes :

- la course, qui comprend les parcours, les slaloms et les raids
- l'expression, qui comprend le free style et l'expression dans les vagues
- la vitesse

Cette annexe, qui compte 8 chapitres, peut paraître alambiquée et mérite une lecture attentive. Elle n'en présente pas moins le mérite de reconnaître toutes les pratiques véliplanchistes

ANNEXE F PROCEDURES D'APPEL

Bien que ne présentant pas réellement de modifications de fond, les procédures d'appel sont décrites de manière plus claire. On remarquera notamment que les délais d'envoi des différents documents et autres commentaires sont précisément définis.

ANNEXE K GUIDE POUR L'AVIS DE COURSE

C'est la première fois que l'ISAF propose un avis de course standard qui apportera une aide précieuse aux autorités organisatrices.

ANNEXE L GUIDE POUR LES INSTRUCTIONS DE COURSE

Les comités de course apprécieront la nouvelle version des instructions de course standard qui propose plus d'options qu'auparavant pour certains articles, et même quelques innovations testées lors d'épreuves majeures.

Ainsi, les articles 11.5 donnent deux solutions pour signaler, dans les deux dernières minutes avant le départ, que des bateaux se trouvent du côté parcours de la ligne de départ.

Les comités de course d'épreuves complexes (multi classes par exemple) trouveront sur le site de l'ISAF (et en français sur le site de la FFVoile) une « Annexe LE » comportant des variantes spécifiques à ces grandes épreuves.