



Modifications de la Règle IRC en 2019

Un terme imprimé en **gras** est utilisé dans le sens de sa définition dans les Règles d'Équipement des Voiliers de World Sailing.

Un terme souligné est utilisé dans le sens de sa définition dans les Définitions IRC.

Les ajouts sont indiqués en couleur **bleu**.

Les éléments supprimés sont indiqués en couleur ~~rouge et barrés~~.

Date d'application : les modifications de la Règle IRC s'appliquent à partir du 1er janvier 2019 (1er juin 2019 pour les pays dans lesquels les certificats sont valides du 1^{er} juin au 31 mai de l'année suivante. Voir règle IRC 8.12)



1. FACTEUR DE GREEMENT

Raison pour modifier : Les règles 21.2.2 et 21.2.3 décrivent comment est appliqué le Facteur de Gréement. Ces règles utilisaient les termes “au-dessus/en-dessous de l’unité”, ce qui ne facilitaient par leur compréhension. Simplement, le Facteur de Gréement peut être ajusté au regard d’une combinaison de caractéristiques particulières propre à un gréement, certains paramètres l’augmentent (ex : matériau exotique) d’autres le diminuent (ex : enrouleur de grand-voile dans le mât).

Modification :

21.2.2 ~~Le-Un~~ RF peut être augmenté ~~au-dessus de l’unité peut être appliqué~~ pour : des **gréements** fractionnés de course et allégés, des plans de voilure à haut rendement, des **voiles** ailes, des **voiles** à double guindant, des **voiles** dotées de **renforts** spécifiques, des **voiles** à large plaque de tête, des **espars** contrôlables en permanence, high-tech et en matériaux exotiques, des winches assistés, des aménagements de pont particulièrement efficaces, des ponts flush-deck, et toutes les autres caractéristiques pouvant augmenter l'efficacité sous voiles et qui ne sont pas déjà prises en compte dans les données utiles au calcul de la jauge.

21.2.3 ~~Le-Un~~ RF peut être diminué ~~au-dessous de l’unité peut être appliqué~~ pour : des **gréements** moins performants, des **voiles** de croisière sur enrouleur, des bateaux à roofs proéminents, des croiseurs lourds ou présentant un fardage élevé, des bateaux ne disposant que d'équipements de base ou toutes les autres caractéristiques pouvant augmenter l'efficacité sous voiles et qui ne sont pas déjà prises en compte dans les données utiles au calcul de la jauge.

Effet : Clarification et harmonisation avec la pratique.



2. P, PY DEFINITIONS ET REGLE

Raison pour modifier : Suite à des échanges avec des propriétaires et maitre-voiliers au cours de sessions de mesures de voiles, il est apparu opportun de revoir les définitions de P, PY et de la marque limite supérieure. Dans la règle antérieure, la position de la grand-voile se référait à la REV B.1.1 qui ne prévoit pas le cas dans lequel une marque limite supérieure est absente. Par ailleurs, les anciennes définitions de P et PY auraient plus clairement défini la position du point de mesure si, en plus de faire référence à la notion de marque limite supérieure des REV, elles avaient aussi fait référence au point supérieur tel que défini par ces mêmes REV.

Ajout d'une nouvelle règle :

21.5.3 Le point le plus haut de la **grand-voile**, de la **misaine** ou de la **voile du mât avant** projeté à 90° sur le **mât**, doit être établi sous le **point supérieur**, ou en l'absence de **marque limite supérieure**, sous le sommet du réa de drisse le plus haut.

Modification de la définition de P :

P : La distance entre le **point supérieur de la grand-voile** (dans le cas d'une **goélette**, la **voile du mât avant**) et le plus bas des deux points suivants :

- le haut de la bôme quand elle est perpendiculaire au **mât**,
- le **point d'amure de la grand-voile** sur le **mât principal** (dans le cas d'une **goélette**, le **mât avant**).

La **marque limite supérieure** doit être indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. En l'absence de **marque limite supérieure**, le **point supérieur de la mesure est situé au sommet du réa de drisse de grand-voile le plus haut**.

Dans le cas d'un gréement aurique, le point supérieur de la mesure est le **point de pic de la grand-voile** ou le **point de drisse** de la voile de flèche s'il y en a une à bord.



Modification de la définition de PY :

PY : La distance entre le **point supérieur de la misaine** (dans le cas d'une **goélette**, la **voile** du mât **principal**) et le plus bas des deux points suivants :

- le haut de la bôme quand elle est perpendiculaire au mât (dans le cas d'une goélette, le mât principal)
- le point d'amure de la misaine sur le mât de misaine (dans le cas d'une goélette, le mât principal).

La **marque limite supérieure** doit être indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. **En l'absence de marque limite supérieure, le point supérieur de la mesure est situé au sommet du réa de drisse de misaine le plus haut.**

Effet : Clarifier la position de la Grand-Voile et de la Misaine et les mesures P et PY.



3. E, EY DEFINITION ET REGLE

Raison pour modifier: Suite aux échanges précédemment évoqués (P et PY), les définitions de E, EY et de la marque limite extérieure ont été revues. Dans la règle antérieure, la position de la grand-voile se référait à la REV B.1.3 qui ne prévoit pas le cas dans lequel une marque limite extérieure est absente. Par ailleurs les anciennes définitions de E et EY auraient plus clairement défini la position du point de mesure si, en plus de faire référence à la notion de marque limite extérieure des REV, elles avaient aussi fait référence au point extérieur tel que défini par ces mêmes REV.

Ajout d'une nouvelle règle :

21.5.4 Le point le plus en arrière de la **grand-voile**, de la **misaine**, ou de la **voile du mâât avant** projeté à 90° sur la **bôme**, doit être établi devant le **point extérieur**, ou en l'absence de **marque limite extérieure** sur la **bôme**, devant l'extrémité totale de la **bôme**.

Modification de la définition de E :

E : La **distance du point extérieur** de la **grand-voile** (dans le cas d'une **goélette**, la **voile du mâât avant**). La **marque limite extérieure** doit être indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. En l'absence de **marque limite extérieure**, le **point extérieur de la mesure sera situé à l'extrémité de la bôme**. Pour la mesure de la **distance du point extérieur**, la REV H.4.2 ne s'applique pas. L'accastillage, les flèches et échancrures locales, et toute surépaisseur d'un rail de voile ou d'un support de rail dans le sens longitudinal doivent être ignorés.

Modification de la définition de EY :

EY : La **distance du point extérieur** de la **misaine** (dans le cas d'une **goélette**, la **grand-voile**). La **marque limite extérieure** sera indiquée de façon permanente par une bande de couleur contrastée, de 25mm de large. En l'absence de **marque limite extérieure**, le **point extérieur de la mesure sera situé à l'extrémité de la bôme**.

Effet : Clarifier la position de la Grand-Voile et de la Misaine et les mesures E et EY.



4. NOMBRE DE SPINNAKERS – REGLE 21.6.1

Raison pour modifier:

L'ancienne règle IRC 21.6.1 décrivait comment était jaugé un bateau ayant plus de trois spinnakers à bord. La règle ne disait pas explicitement qu'un bateau jaugé avec trois spinnakers à bord ne devait pas en porter plus que le nombre indiqué sur son certificat. Par ailleurs, alors qu'un nombre de 3 spinnakers est généralement considéré comme un minimum pour un bateau compétitif, la règle ne prenait pas en compte le fait qu'un nombre significatif de bateaux n'en utilisent qu'un ou deux. Les propriétaires de ces bateaux disposant d'une garde-robe réduite nous ont fait part de leur sentiment d'être désavantagés. A présent et afin d'encourager ces bateaux, leurs propriétaires peuvent déclarer un nombre de spinnakers à bord inférieur à 3. Sur cette base, le programme IRC 2019 adapte le rating pour les bateaux qui utilisent et embarquent *en course* un ou de deux spinnakers seulement.

Modification de la Règle 21.6.1 :

21.6.1 Les **bateaux** ne doivent pas embarquer *en course* un nombre de spinnakers supérieur à celui indiqué sur leur certificat IRC.

Effet :

Clarifier le nombre de spinnakers à bord en course. Ouvrir la possibilité d'une diminution de rating pour un nombre de spinnakers inférieur à 3.



5. VOILE D'AVANT SUR ENROULEUR – REGLE 21.8.1(c)

Raison pour modifier : La règle IRC 21.8.1(c) définit l'utilisation d'un enrouleur de voile d'avant. Dans l'ancienne règle, la restriction selon laquelle la surface de la voile utilisée sur l'enrouleur ne devait pas être inférieure à 95% de HSA, apparaissait comme une permission, alors que la nouvelle règle en fait une obligation.

Modification de la règle 21.8.1(c) :

21.8.1 c) Une seule voile d'avant, dont le HSA **ne doit pas** être inférieur à 95% du HSA pour la jauge, doit être utilisée *en course* à l'exception de son remplacement par un tourmentin (Voir Annexe 1).

Effet : Préciser clairement qu'utiliser une voile d'avant sur enrouleur d'une surface supérieure ou égale à 95% de HSA est une obligation.



6. DEFINITION DE STL

Raison pour modifier : L'ancienne définition de STL se référait à la distance horizontale entre le mât et le point d'amure du spinnaker. Elle n'exprimait pas clairement le fait que les éventuels rails et pièces d'accastillage présents sur le mât devaient être ignorés pour la mesure de STL. Elle n'exprimait pas plus clairement le fait que, dans le cas d'un bout dehors, les marques limites extérieures devaient être ignorées.

Modification de la définition de STL :

STL : La plus grande longueur horizontale, mesurée dans ou près de l'axe du **bateau**, entre la face avant du **mât** **en ignorant tout rail et toute pièce d'accastillage**, et l'un des points suivants :

l'extrémité du **tangon de spinnaker**, du **tangon de foc** ou du **bout dehors**, **en ignorant toute marque limite extérieure**,

le point d'amure du spinnaker sur le pont, ou sa projection verticale si nécessaire, si une voile d'avant peut être amurée en avant de l'étais avant, le point d'amure de cette voile d'avant ou sa projection verticale si nécessaire, ou l'extrémité du **bout dehors**.

Effet : Clarifier le fait que le rail de tangon et toute pièce d'accastillage sur le mât, de même que toute marque limite extérieur sur le bout-dehors, doivent être ignorés dans la mesure de STL.



7. AJUSTEMENT DE L'ÉTAI – REGLE 21.1.6(b)

Note : modification ajoutée suite aux débats du Congrès IRC 2018.

Raison pour modifier : Au cours des débats du Congrès IRC 2018 à Dublin, il a été demandé de supprimer la déclaration selon laquelle un bateau disposant à bord d'un système permettant d'ajuster le réglage de l'étai ne l'utilisait pas en course, ce qui se traduisait pas un effet neutre sur le TCC. Les propriétaires à l'origine de cette demande considéraient que cette possibilité de réglage était utilisée en dépit de la déclaration. Il a donc été proposé et décidé que l'IRC jaugerait identiquement tous les bateaux disposant d'un système qui permet d'ajuster le réglage de l'étai.

Nouvelle règle 21.1.6(b) :

21.1.6(b) : Un **bateau** équipé ou ayant à bord un ou des systèmes permettant d'ajuster l'étai avant en course doit le déclarer à l'Autorité de Rating. Ceci inclut les systèmes dont les moyens pour les actionner sont déconnectés ou débarqués du **bateau**. Ce **bateau** peut alors régler l'étai avant en course mais ne peut pas le détacher. Les ridoirs conventionnels qui ne sont pas réglés *en course* n'ont pas à être déclarés.

Un **bateau** équipé ou ayant à bord un ou des systèmes permettant d'ajuster le pied de mât *en course* doit le déclarer à l'Autorité de Rating. A moins que le **bateau** ne déclare que ces systèmes ne sont pas utilisés *en course*, ce **bateau** peut alors ajuster le pied de mât verticalement ou longitudinalement *en course*.

Effet: Un propriétaire doit déclarer que son bateau dispose d'un système permettant l'ajustement du réglage de l'étai avant si tel est le cas. Que ce système soit utilisé *en course* ou pas, l'IRC 2019 le prend en compte.

L'option d'utiliser un système permettant le régler le pied de mât en course, reste inchangée.