REGLES DE COURSE A LA VOILE 2009-2012
COMMENTAIRES SUR LES MODFICATIONS

Introduction
Paragraphe terminologie :
3 nouveautés dans ce paragraphe. Une « règle de course » doit se comprendre comme une règle appartenant aux Règles de Course à la Voile.
Une « modification » à une règle recouvre un ajout, ou une suppression de tout ou partie de la règle. Enfin, quand on parle d'une « autorité nationale », il est sous entendu qu'elle est membre de l'ISAF.

Signaux de course
Le signal signifiant que la position de la marque suivante a été changée s'agrémente de signaux complémentaires : les voyants vert et rouge pour indiquer de quel côté, tribord ou bâbord la marque a été déplacée, à utiliser quand le cap compas n'est pas mentionné, et les panneaux « + » et «-» pour signifier que la longueur du bord a été augmentée ou diminuée.

Règles fondamentales
Voir 3(c) sub 179-07
Voir 5 sub 180-07

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.

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 ou 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 largue ou côte à côte sur un vent arrière peuvent être « engagés ».
Cela risque-t-il de changer le jeu ? A priori non.
Certaine règles, en dehors de la 18, s'appliquent à des bateaux engagés. Par exemple la 17 ; mais il est bien précisé dans son titre qu'elle ne concerne que des bateau 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.

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.

Règle
Le code de classification a maintenant le statut de règle après avoir été à l'étude pendant quatre ans.

Zone
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 largue. 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 2ème 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.

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. Par contre, règles à propos de l'exonération
Le nouveau préambule remplace l'ancienne règle 18.1(a), la fameuse règle anti-barging à une marque de départ. A noter qu'en généralisant cette règle à l'ensemble de la section

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.