



IRC Congress 2019

Modifications de la Règle IRC pour 2020 proposées par le Comité Technique IRC et approuvés par le Congrès IRC d'Octobre 2019

Un terme utilisé selon sa définition par les Règles d'Équipement des Voiliers est imprimé en caractères **gras**.

Un terme utilisé selon sa définition par la Règle IRC est imprimé en caractères soulignés.

Les propositions d'ajout sont imprimées en **bleu**.

Les propositions de suppression sont imprimées en ~~rouge barré~~.

Date de mise en vigueur : les modifications à la Règle IRC s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2020, à l'exception des pays dans lesquels la validité des certificats IRC court de mai à juin et dans lesquels ces modifications s'appliquent à partir de juin 2020 (voir Règle IRC 8.12).

Version originale : 190911

Version actuelle : 10 Octobre 2019 post IRC Congress (modification du point 7.)



1. CERTIFICATS

Raison de la modification : selon la règle IRC 8.2 « un **bateau en course** sous la Règle IRC doit posséder un certificat IRC valide ». Cela crée un problème aux autorités déléguées des hémisphères Nord et Sud et aux bateaux dépendant de ces autorités sur le premier semestre de l'année civile pendant lequel les certificats IRC de chacun des deux hémisphères ne sont pas édités sur la même base (exemple : une course en Chine pendant laquelle se rencontrent des bateaux Chinois qui utiliseront des certificats 2020 « Hémisphère Nord » valides du 1^{er} janvier au 31 décembre 2020, et des bateaux de Hong Kong qui utiliseront des certificats 2019 « Hémisphère Sud » valides jusqu'au 31 mai 2020).

Il est donc proposé de modifier la Règle IRC 8.2 afin de préciser clairement que le certificat d'un bateau doit être valide dans le pays dans lequel ce bateau court et qu'il ne peut pas détenir plus d'un certificat valide, excepté dans le cas où un nouveau certificat est édité pour permettre à ce bateau de courir dans un pays dont la date d'expiration de la validité du certificat est différente.

La règle IRC 8.2 est modifiée comme suit :

8.2 ~~Tout Un bateau en course sous la Règle IRC~~ doit posséder un certificat IRC valide dans le pays dans lequel il est *en course*. A un instant donné un **bateau** ne peut détenir plus d'un certificat IRC valide, excepté dans le cas prévu par ~~les~~ Règles 8.2.1 et 8.2.2.

8.2.1

8.2.2 L'émission d'un nouveau certificat invalide automatiquement le précédent, *sauf lorsqu'un nouveau certificat est émis pour permettre à un bateau de courir dans un pays où s'applique une période de validité de certificat différente.*

Effet : Préciser clairement qu'un bateau doit détenir un certificat IRC valide dans le pays dans lequel il est *en course*.



2. CERTIFICATS IRC – EQUIPAGE REDUIT

Raison de la modification : Selon la Règle IRC 8.2.1 « Un **bateau** peut détenir un second certificat pour équipage réduit » et « Le certificat pour équipage réduit est clairement identifié ; il peut se différencier du certificat de base uniquement, par les **largeurs de la grand-voile**, les dimensions de voiles d'avant, la prise en compte de l'utilisation d'une voile d'avant sur enrouleur, l'utilisation de l'énergie emmagasinée, la SPA, le STL, le **tangon/bout-dehors**, les **ballasts mobiles** et les **ballasts variables**. »

Il est aujourd'hui possible de réduire ou d'augmenter le nombre de spinnakers sur un certificat IRC et il convient que cette disposition soit appliquée à un certificat IRC pour équipage réduit.

Il est donc proposé de modifier la règle IRC 8.2.1 pour ajouter le nombre de spinnakers dans la liste des éléments pouvant différencier un certificat IRC d'un certificat IRC pour équipage réduit.

La règle IRC 8.2.1 est modifiée comme suit :

8.2.1 Un **bateau** peut détenir un second certificat pour équipage réduit. Ce certificat pour équipage réduit est valide uniquement pour les courses de classes ou divisions de classes, prévues par un avis de course, pour des **équipages** constitués au plus de deux équipiers. Lorsque cela est spécifié dans l'Avis de Course, les bateaux possédant un certificat pour équipage réduit et *en course* dans une classe ou une division pour équipages réduits, peuvent aussi être classés dans le résultat « toutes classes » de la course. Le certificat pour équipage réduit est clairement identifié ; il peut se différencier du certificat de base uniquement, par les **largeurs de la grand-voile**, les dimensions de voiles d'avant, la prise en compte de l'utilisation d'une voile d'avant sur enrouleur, l'utilisation de l'énergie emmagasinée, la SPA, le STL, le **tangon/bout-dehors**, le nombre de spinnakers, les **ballasts mobiles** et les **ballasts variables**. Un bateau ayant un certificat pour équipage réduit doit utiliser ce certificat pour des courses dans lesquelles l'**équipage** est limité à un ou deux équipiers.

Effet : Autoriser la variation du nombre de spinnaker entre le certificat IRC de base et le certificat IRC pour équipage réduit



3. ELEMENTS POUVANT ETRE RETIRES DU BATEAU

Raison de la modification : la Règle IRC 22.1.1 contient une dispense concernant les coussins pour les courses disputées sous la Catégorie 4 des RSO uniquement. La règle ne fait pas mention de la catégorie inférieure « Règlements Spéciaux – pour Course Inshore ».

Il est proposé d'ajouter cette catégorie dans la Règle IRC 22.1.1.

La règle IRC 22.1.1 est modifiée comme suit :

22.1 Equipements pouvant être retirés du bateau

22.1.1 Les équipements pouvant être retirés du bateau (tels que les coussins de couchettes – liste non limitée à ces coussins) que la Règle 17 permet d'avoir à bord durant les mesures doivent être conservés dans leur position normale *en course*. Pour les épreuves qui doivent être courues en conformité avec les RSO Catégorie 4 **ou les Règlements spéciaux pour Course Inshore** seulement (ou des règles locales équivalentes), un Avis de Course peut mentionner que les bateaux jaugés avec les coussins de couchettes à bord peuvent les retirer pour la course. Aucun poids compensateur n'a besoin d'être embarqué.

Effet : Définir clairement qu'un avis de course, pour une course disputée sous RSO Catégorie 4 ou inférieure, peut indiquer que les bateaux jaugés avec les coussins de couchettes peuvent débarquer ces coussins.



4. TANGONS DE FOC – REGLES ET DEFINITION

Raison de la modification : l'utilisation de tangons établis au portant et jouant le rôle d'écarteur pour le réglage de la voile d'avant est davantage répandue aujourd'hui, autant sur les bateaux jaugés avec voile d'avant seulement que sur ceux jaugés avec spinnakers, ces derniers pouvant utiliser le tangon pour régler la voile d'avant pourvu qu'un spinnaker ne soit pas établi. La situation actuelle quant à la légalité de cette configuration peut être synthétisée comme suit :

La règle IRC ne régit pas ou ne limite pas l'utilisation d'un tangon établi au portant pour régler les voiles d'avant. L'utilisation de ce tangon est régie par les Règles de Course à la Voile, RCV 50.3. Selon la Règle IRC 21.3.2 « Toutes les **voiles** doivent être gréées et réglées en accord avec la RCV 50 – Etablir et border les voiles ».

L'Autorité de Rating IRC ne dispose pas de la compétence d'interprétation des Règles de Courses à la Voile ni de celles liées à l'utilisation de ces tangons. Une interprétation pourrait être donnée uniquement par World Sailing ou un jury lors d'une réclamation au cours d'un évènement. Une Question-Réponse de World Sailing à propos de l'utilisation des outriggers et des tangons de foc est parue : <https://www.sailing.org/88944.php>

Considérant ce qui est écrit précédemment, le Comité Technique IRC a revu la Règle IRC afin de considérer si l'utilisation de ces tangons devraient être restreintes ou jaugés dans le futur.

Ce n'est qu'en utilisant la définition et les critères d'utilisation d'un tangon de foc par les RCV que ces tangons sont conformes aux règles. Les critères sont les suivants :

- Le tangon est attaché au mât principal
- La voile d'avant est attachée au tangon (il n'y a pas de définition de « attachée » mais comme les tangons ne sont pas attachés au point d'écoute, la signification est qu'« attachée » signifie que l'écoute passe par la ferrure à l'extrémité du tangon).

Eu égard au manque de clarté des Règles des Course à la Voile et des Règles d'Équipement des Voiliers, il est proposé de modifier la Règle IRC pour clarifier les configurations courantes permises et leur impact sur le TCC.

La règle IRC 21.3.5 est modifiée comme suit :

21.3.5 Les **bateaux** seront jaugés selon qu'ils utilisent un **tangon de spinnaker**, [tangon de foc](#) et/ou un **bout-dehors**, selon les configurations suivantes :

- a) Pas de **tangon de spinnaker** ([spinnaker](#) amuré sur le pont) ou un **bout-dehors** dans l'axe seulement.
- b) Un **bout-dehors** articulé seulement.
- c) **tangon(s) de spinnaker** et/ou [tangon\(s\) de foc](#) avec ou sans **bout-dehors**.

La définition de STL est modifiée comme suit :

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**,



La définition IRC d'un tangon de foc est ajoutée comme suit :

Tangon de foc : un **espar** fixé au **mât** pour établir une **voile d'avant**. La REV F.1.4(d)(ii) ne s'applique pas.

Effet : clarifier les configurations courantes autorisées et leur impact sur le TCC.



5. TISSU DE VOILE

Raison de la modification : La Règle IRC 21.4 n'a ni effet ni impact sur le TCC et toute caractéristique de nature à augmenter l'efficacité sous voile qui n'est pas déjà jaugée par l'intermédiaire des données mesurées est prise en compte dans le Facteur de Gréement.

Il est donc proposé de supprimer la Règle IRC 21.4 et d'ajouter les voiles en matériaux exotiques à l'augmentation du Facteur de Gréement prévue par le Règle 21.2.2.

La Règle IRC 21.4 est supprimée comme suit :

~~21.4 — Matériaux des voiles~~

~~21.4.1 Les voiles contenant des matériaux exotiques (actuellement aucun existant) subiront une taxation supplémentaire.~~

~~21.4.2 Les voiles contenant des matériaux exotiques devront être déclarées sur le formulaire de demande de certificat, lors de la revalidation ou de la modification de l'inventaire des voiles.~~

~~21.4.3 Seules les voiles contenant des matériaux exotiques qui ont été déclarées et notifiées sur le certificat d'un bateau peuvent être utilisées en course en IRC.~~

21.4 Supprimée en 2020

La Règle IRC 21.2.2 est modifiée comme suit :

21.2.2 Le RF peut être augmenté 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, **les voiles contenant des matériaux exotiques**, 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.

Effet : simplification de la Règle IRC sur les tissus de voile exotiques.



6. BALLAST TRANSFERABLE ET QUILLES BASCULANTES

Raison de la modification : la règle IRC 22.3.1 précise « Un **bateau** peut demander l'autorisation de l'Autorité de rating d'utiliser des **lests mobiles** et ou **variables**». Un propriétaire n'a donc aucune obligation de demander cette autorisation. Cette disposition est donc inutile.

L'Autorité de Rating n'est pas un organisme de certification et n'est pas compétente pour remettre en cause une certification, qu'il s'agisse d'une certification CE ou de toute autre prescription liée à un Etat du Pavillon.

Nous proposons donc une modification de la Règle 22.3.1 en se basant sur les compétences que l'Autorité de Rating est en droit d'exercer.

Nouvelles Règles IRC 22.3.3 à 22.3.6

Considérant les mesures nécessaires à l'implémentation de la nouvelle méthode proposée par le Comité Technique IRC, il est proposé de modifier la Règle 22.3 afin de distinguer clairement les 3 cas suivants :

- Bateau muni uniquement de lest variable : la mesure de l'angle de gîte et le volume maximum pouvant être contenu par les ballasts de chaque côté du bateau sont requis (nouvelle Règle IRC 22.3.3).
- Bateau muni uniquement de lest mobile : la mesure de l'angle de gîte est requise (nouvelle Règle 22.3.4).
- Bateau muni de lest variable et de lest mobile : le volume maximum pouvant être contenu par les ballasts de chaque côté du bateau et la mesure de l'angle de gîte du lest mobile avec les ballasts vides sont requises (nouvelle Règle 22.3.5).

La Règle IRC 22.3 est modifiée comme suit :

22.3 Lest Mobile et Lest Variable

22.3.1 ~~Un bateau peut demander l'autorisation de l'Autorité de rating d'utiliser des lests mobiles et/ou variables dans le but d'augmenter la stabilité. L'Autorité de rating n'accordera généralement cette autorisation qu'aux bateaux spécifiquement et originellement conçus avec de tels équipements et pourra refuser celle-ci sans avoir à fournir de raison. Un bateau peut être équipé de lests mobiles et/ou variables. De tels systèmes doivent être installés de façon permanente et doivent être déclarés à l'Autorité de Rating.~~ La RCV 51 "Déplacement de Lest" et la RCV 52 "Energie Manuelle" sont modifiées en ce qui concerne les **lests mobiles** et/ou **variables** afin de respecter les spécifications requises par cette Règle de classe.

22.3.2 Il n'y a pas de limite d'**angle de gîte** avec les réservoirs des ballasts complètement remplis d'un seul côté du **bateau** et/ou avec des **lests mobiles** entièrement transférés d'un même côté. ~~Pour les bateaux munis d'un système de lest variables, la capacité maximum d'eau pouvant être portée de chaque côté du bateau doit être déclarée. Pour les bateaux disposant d'un système de lest mobiles, l'angle de gîte maximum (au sens de list angle tel que défini par la REV C.6.4.j de World Sailing) en condition de mesure du poids du bateau (Règle 17) avec le lest entièrement transféré d'un côté doit être déclaré. Le système de lest mobiles doit être équipé d'une butée mécanique physique afin d'empêcher son déplacement au delà de la position qui correspond à l'angle de gîte maximum déclaré (au sens de list angle tel que défini par la REV C.6.4.j de World Sailing). Un tel système ne doit reposer ni sur~~



~~des capteurs ni sur une limite mesurée de façon à prévenir tout dépassement non intentionnel de l'angle de gîte maximum déclaré.~~

- 22.3.3 Pour les **bateaux** munis d'un système de **lests variables** uniquement, l'**angle de gîte** maximum et le volume maximum d'eau pouvant être portée de chaque côté du **bateau** par les **lests variables**, incluant les tuyaux de transfert, doivent être déclarés.
- 22.3.4 Pour les **bateaux** disposant d'un système de **lests mobiles** uniquement, l'**angle de gîte** maximum en condition de mesure du **poids du bateau** (Règle 17) doit être déclaré.
- 22.3.5 Pour les **bateaux** munis d'un système de **lests variables** ET d'un système de **lests mobiles**, le volume maximum d'eau pouvant être portée de chaque côté du **bateau** par les **lests variables**, incluant les tuyaux de transfert, et l'**angle de gîte** propre aux **lest mobiles** en condition de mesure du **poids du bateau** (Règle 17), réservoirs des **lests variables** vides, doivent être déclarés.
- 22.3.6 Tout système de **lests mobiles** doit être équipé d'une butée mécanique physique afin d'empêcher son déplacement au-delà de la position qui correspond à l'**angle de gîte** déclaré. Un tel système ne doit reposer ni sur des capteurs, ni sur une limite mesurée de façon à prévenir tout dépassement non intentionnel de l'**angle de gîte** déclaré.
- 22.3.7 Pour les **bateaux** munis d'un système de **lests variables** et qui déclareraient ne pas l'utiliser, le système doit être désactivé.

Version avec modifications intégrées :

- 22.3.1 Un **bateau** peut être équipé de **lests mobiles** et/ou **variables**. De tels systèmes doivent être installés de façon permanente et doivent être déclarés à l'Autorité de Rating. La RCV 51 "Déplacement de Lest" et la RCV 52 "Energie Manuelle" sont modifiées en ce qui concerne les **lests mobiles** et/ou **variables** afin de respecter les spécifications requises par cette Règle de classe.
- 22.3.2 Il n'y a pas de limite d'**angle de gîte** avec les réservoirs des ballasts complètement remplis d'un seul côté du **bateau** et/ou avec des **lests mobiles** entièrement transférés d'un même côté.
- 22.3.3 Pour les bateaux munis d'un système de lest variables uniquement, l'angle de gîte maximum et le volume maximum d'eau pouvant être portée de chaque côté du bateau par les lest variables, incluant les tuyaux de transfert, doivent être déclarés.
- 22.3.4 Pour les **bateaux** disposant d'un système de **lests mobiles** uniquement, l'**angle de gîte** maximum en condition de mesure du **poids du bateau** (Règle 17) doit être déclaré.



- 22.3.5 Pour les **bateaux** munis d'un système de **lests variables** ET d'un système de **lests mobiles**, le volume maximum d'eau pouvant être portée de chaque côté du **bateau** par les **lests variables**, incluant les tuyaux de transfert, et l'**angle de gîte** propre aux **lest mobiles** en condition de mesure du **poids du bateau** (Règle 17), réservoirs des **lests variables** vides, doivent être déclarés.
- 22.3.6 Tout système de **lests mobiles** doit être équipé d'une butée mécanique physique afin d'empêcher son déplacement au-delà de la position qui correspond à l'**angle de gîte** déclaré. Un tel système ne doit reposer ni sur des capteurs, ni sur une limite mesurée de façon à prévenir tout dépassement non intentionnel de l'**angle de gîte** déclaré.
- 22.3.7 Pour les **bateaux** munis d'un système de **lests variables** et qui déclareraient ne pas l'utiliser, le système doit être désactivé.

Effet : fournir un cadre légal approprié à la prise en compte par le TCC des lests variables et mobiles



7. DEFINITION DU POIDS DU BULBE – ~~Pour Règle IRC 2021~~

Raison de la modification : dans certaines classes, une tendance est apparue consistant à dessiner des systèmes de fixation excessivement volumineux situés sur la partie inférieure du voile de quille, peut-être pour exploiter la définition du poids du bulbe et sa mesure par l'IRC.

Il est donc proposé de modifier la définition IRC du poids du bulbe pour y inclure le poids de toute partie du voile de quille incluse dans le bulbe. ~~Il est proposé d'introduire cette modification dans la Règle IRC en 2021 afin que l'industrie et les architectes puissent en être informés en amont.~~ Le Congrès IRC 2019 a pris la décision d'implémenter cette modification dès janvier 2020.

La définition du Poids du bulbe est modifiée comme suit :

Poids du bulbe : le poids du **bulbe** et de toute partie de la **quille** située sous la surface supérieure du **bulbe** (inclus les pièces d'assemblage, entretoises et remplissages).

Effet: Jauger le poids du bulbe en y incluant celui de toute partie du voile de quille située dans le bulbe.