



# **COMMENTAIRES SUR LES MODIFICATIONS AUX RCV EDITION 2001-2004**

par

**Gérard Bossé**

*Juge International, Umpire International  
Membre du Jury Olympique Barcelone 92 et Atlanta 96,  
Juge et Umpire de la Louis Vuitton Cup 92, 96 et 2000 et de la Coupe de  
l'Amérique 2000.  
(Texte en bleu)*

et

**Bernard Bonneau**

*Juge International,  
Membre du comité des règles de l'ISAF,  
Membre du Jury Olympique de Sydney 2000  
(Texte en noir)*

## **Annexes C et D**

Ces deux annexes ont fait l'objet d'une harmonisation dans les termes employés et dans la rédaction des règles, tant entre elles que par rapport aux règles de portée générale. Certaines règles propres au match racing ont disparu, dans la mesure où les règles générales (notamment 17.1 et 18) ont été modifiées pour prendre en compte des problèmes précédemment intégrés dans l'annexe C.

L'annexe C, principalement, a été réorganisée et les systèmes de classement et de départage des égalités ont été précisés.

### **Dates d'application :**

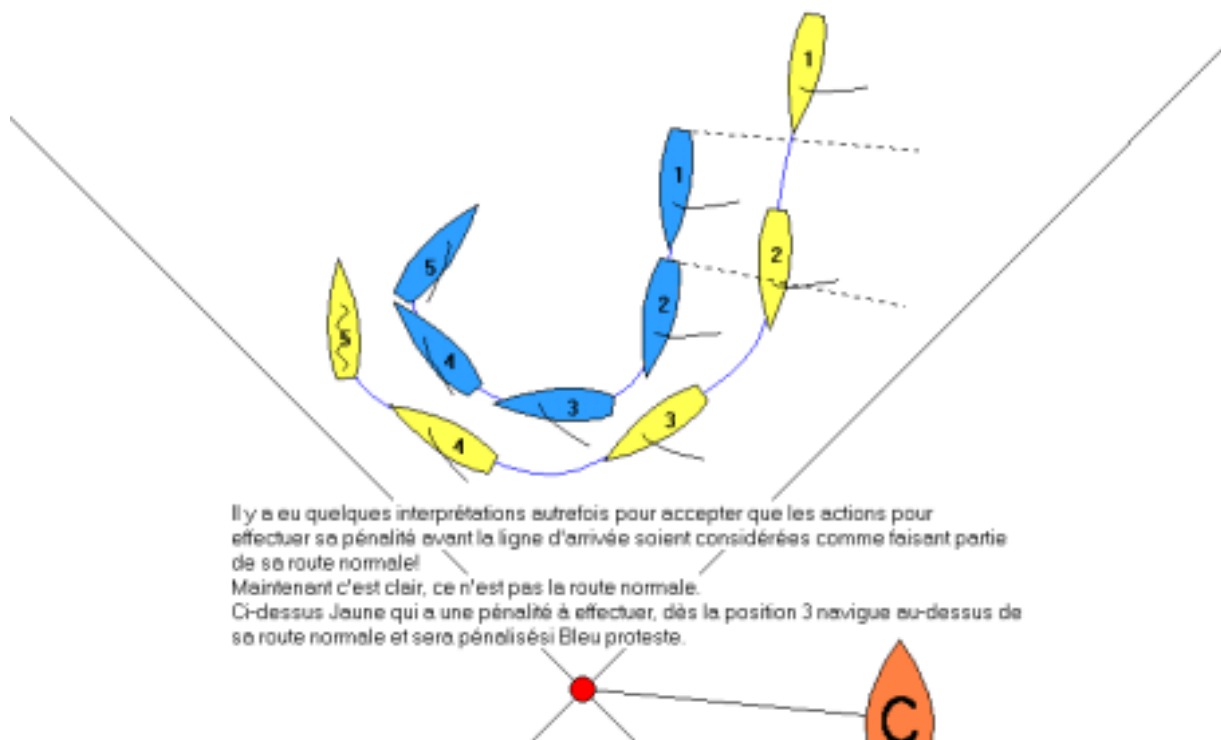
- ☞ L'édition prend effet au 1<sup>er</sup> avril 2001 règles ISAF « Introduction, révision »;**
- ☞ Certain Call de l'ISAF sont publiés très rapidement et sont en application immédiatement c'est la procédure de l'ISAF 7.2 et 7.3 de réponse rapide pour les Call en Match Racing**

## Annexe C – Match Racing Rules

### Les règles propres au Match Racing :

C2.1 petite précision dans la définition de finir quand les pénalités s'annulent puisque maintenant il n'y a que les pénalités retardées qui s'appliquent.

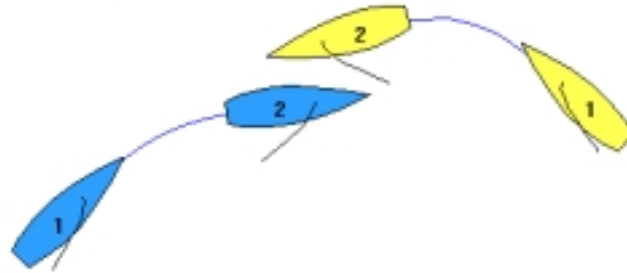
C2.2 Addition à la définition de *route normale* un voilier n'est pas considéré comme navigant sur sa route normale lorsqu'il effectue une pénalité ou manœuvre pour l'effectuer. Ce qui enlève toute ambiguïté à ce cas.



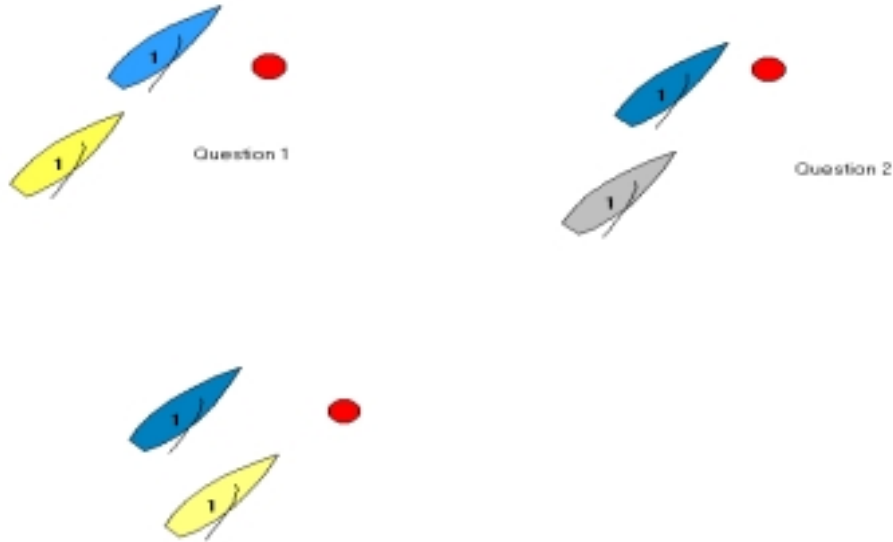
C2.4 Addition d'une règle 13.2 qui redéfinit « l'empannage d'un voilier » et qui oblige ce voilier empannant à se maintenir à l'écart.

C2.5 les règles 16.2 et 17.2 sont supprimées. Le Call Ump 20 (question 2) limite les modifications du voilier prioritaire dans les mêmes termes que la règle 16.2 mais sur un bord de près et si l'abattée (modification de route) est au-delà d'une route au portant cad + de 90° du vent (Call MR 26).

Bleu modifie sa route pour passer derrière Jaune. Jaune modifie sa route au delà de la route au portant (Call ) + de 90° du vent. Bleu est obligé de modifier encore sa route pour se maintenir à l'écart. Jaune enfreint la règle 16.1(Call Ump 20)



**C2.6** Gros changement et la réponse 1 du Call MR 34 régissant cette règle est changée. Quand le virement de bord est terminé dans la zone des deux longueurs et que les voiliers ne sont pas alors engagés, le voilier en route libre derrière qui peut éviter en lofant un engagement intérieur doit respecter la règle 18.2(c), c'est à dire se maintenir à l'écart.



### Question 1

Bleu termine son virement dans la position du schéma de la Question 1, Jaune est en route libre derrière et peut en lofant éviter de devenir engagé à l'intérieur. Est-ce que Jaune peut s'engager à l'intérieur? Quelles sont les règles qui s'appliquent?

#### Réponse 1

Oui, Jaune peut s'engager à l'intérieur mais la règle 18.2(c) s'applique comme si, il avait été en route libre derrière à la zone des deux longueurs (voir règle C2.6) et il doit se maintenir à l'écart de Bleu pendant le passage de la marque. Comme Jaune s'est engagé en venant de la route libre derrière, il doit aussi respecter les obligations de la règle 17.1 et ne pas naviguer au-dessus de sa route normale sauf si cela a pour effet de l'amener rapidement en arrière de Bleu.

### Les questions et réponses 2 et 3 ne changent pas, pour mémoire :

#### Question 2

*Bleu termine son virement dans la position du schéma de la Question 2. Jaune est en route libre derrière mais ne peut pas, en lofant, éviter de devenir engagé à l'intérieur. Est-ce que Jaune peut s'engager à l'intérieur? Quelles sont les règles qui s'appliquent?*

#### Réponse 2

*Jaune peut s'engager à l'intérieur et n'a pas d'obligation de laisser à Bleu la place pour se maintenir à l'écart (les règles 15 et 18.2 ne s'appliquent pas). Comme Jaune s'est engagé en venant de la route libre derrière, il doit respecter les obligations de la règle 17.1 et ne pas naviguer au-dessus de sa route normale, sauf si cela a pour effet de l'amener rapidement en arrière de Bleu.*

#### Question 3

*Bleu termine son virement dans la position du schéma de la Question 3. Jaune est engagé à l'intérieur. Quelles sont les règles qui s'appliquent?*

#### Réponse 3

*Bleu doit se maintenir à l'écart. Jaune n'a pas d'obligation de laisser à Bleu de la place pour se maintenir à l'écart (la règle 15 ne s'applique pas). Comme l'engagement s'est effectué avant que Bleu termine son virement de bord, la règle 17.1 ne s'applique pas et Jaune peut naviguer au-dessus de sa route normale.*

C3.2(c) cette règle est ajoutée, le comité de course doit signaler un rappel individuel si APRES le signal de départ un voilier est au-dessus de la ligne ou de ses prolongements et n'a pas pris le départ correctement.

**C5** Plusieurs paragraphes qui étaient dans les dernières IC standard de l'ISAF sont maintenant incorporés dans cette règle comme la pénalité sous pavillon rouge et sa procédure, et les signaux sonores répétitifs annonçant que la pénalité n'est pas valablement effectuée.

C6.2 quelques précisions sur les limitations pour réclamer contre un autre voilier.

C6.6 (a) la règle est simplifiée, le comité de réclamation n'a plus à différencier les instructions sur l'eau ou à terre.

C6.6(c) ce paragraphe qui était dans les dernières IC standard de l'ISAF est maintenant incorporé dans cette règle, pour l'instruction et les pénalités pour infraction à la règle 14 quand il y a dommage.

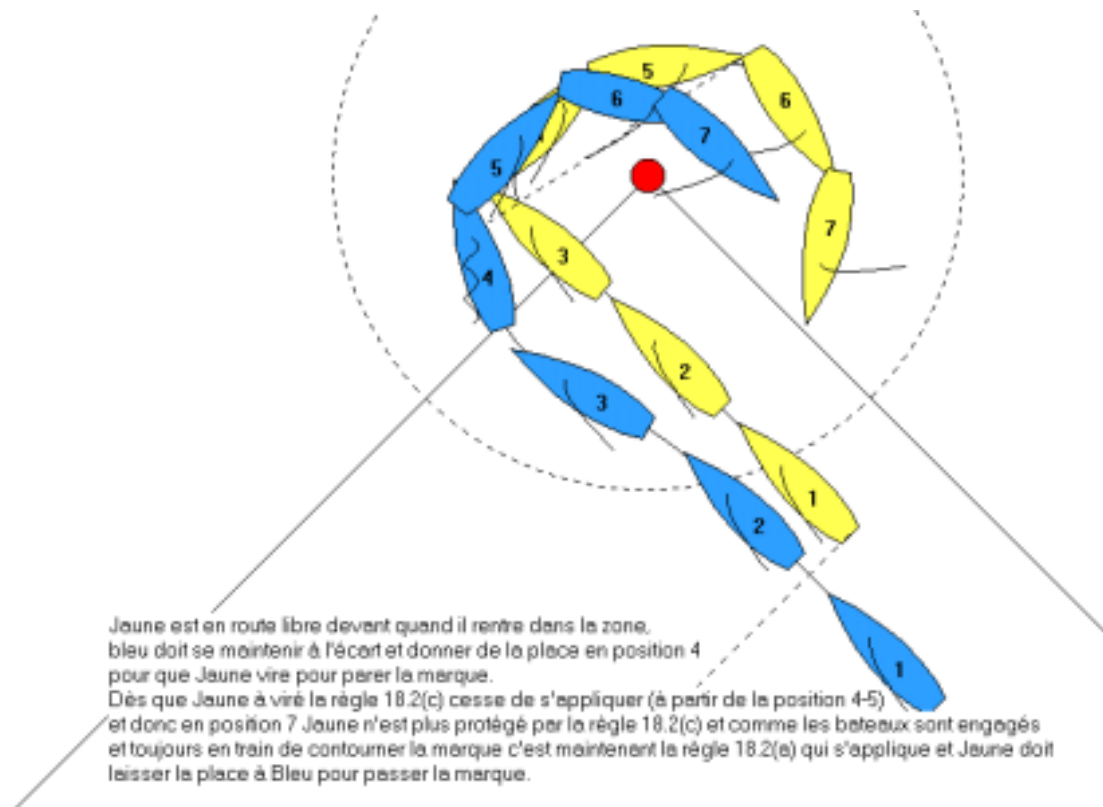
C7.2 ce paragraphe est refondu une partie était dans les dernières IC standard de l'ISAF, il n'y a plus de pénalités immédiates, mais que des pénalités retardées ou des pénalités sous pavillon rouge.

C7.4 ce paragraphe était dans les dernières IC standard de l'ISAF, et décrit comment effectuer correctement une pénalité, notamment en (b) si la pénalité n'est pas effectuée en continue et si c'était raisonnablement possible elle n'est pas valable.

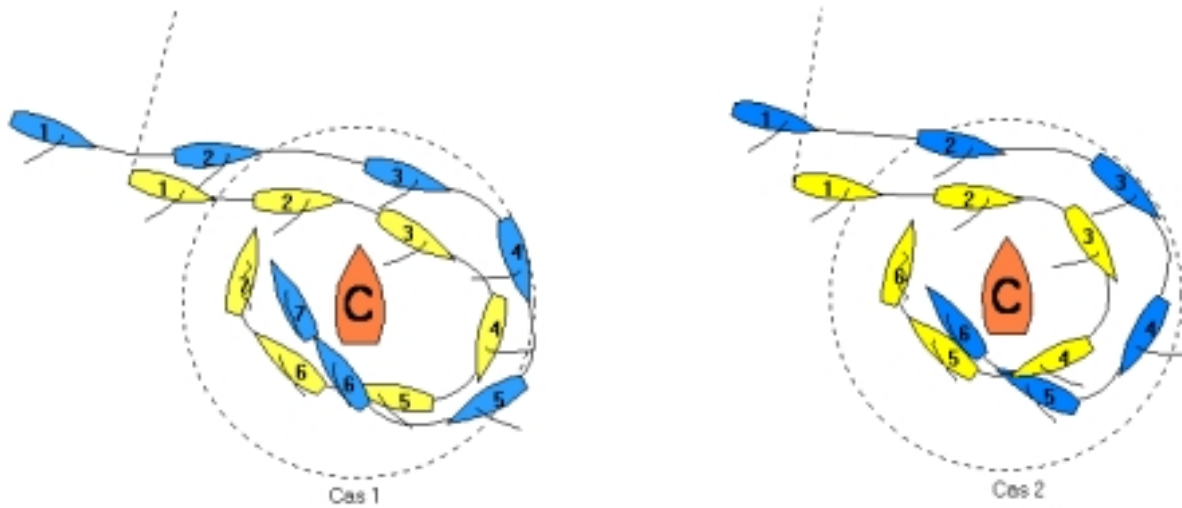
C8.5 est plus à sa place qu'avant (C4.3 exigences avant le départ !)

C10 Tout le paragraphe sur le classement était dans les dernières IC standard et reprend sa place dans l'annexe.

Quelques situations en application de la nouvelle règle 18 et notamment du préambule, de la 18.2(a) et (c).



## Les conséquences de la nouvelle 18.2(a) et la différence avec la situation en 18.2(c)



Cas 1 Jaune entre dans la zone en route libre devant et Bleu devra se maintenir à l'écart et donner de la place pendant toute la manœuvre de contournement de l'obstacle, en position 7 Jaune commence à virer et la règle 18.2(c) cesse de s'appliquer et Jaune est soumis à la règle 13.  
Cas 2 Jaune rentre engagé intérieur à la zone et les règles 18.2(a) et (b) s'appliquent et Bleu devra donner de la place, y compris de la place pour virer (préambule règle 18) et même si Jaune passe la position bout au vent (position 6)



**CALL Match Racing 2001/01**  
(applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2001)

Question :

Quand les umpires doivent-ils signaler une pénalité avec un pavillon rouge à la place d'une seconde pénalité?

Réponse :

La RCV 2001-2004 C5(c) (IC 1.8) doit être utilisé en réponse à un pavillon Y lorsqu'un bateau en enfrenant une règle a pris une position de contrôle et que les umpires ne sont pas certains que les conditions pour une pénalité additionnelle sont remplies (soit gagner un avantage, soit une infraction délibérée).

Ce call doit être lu conjointement avec le Call MR 31.

Cette décision est valable jusqu'au 1er janvier 2002

John Doerr Chairman RRMRCWP

## ISAF Réponses rapides Call Match Racing Ref: 2001/002

Définitions, Marque

Définitions, Obstacle

Règle 16.1, Modifier sa route

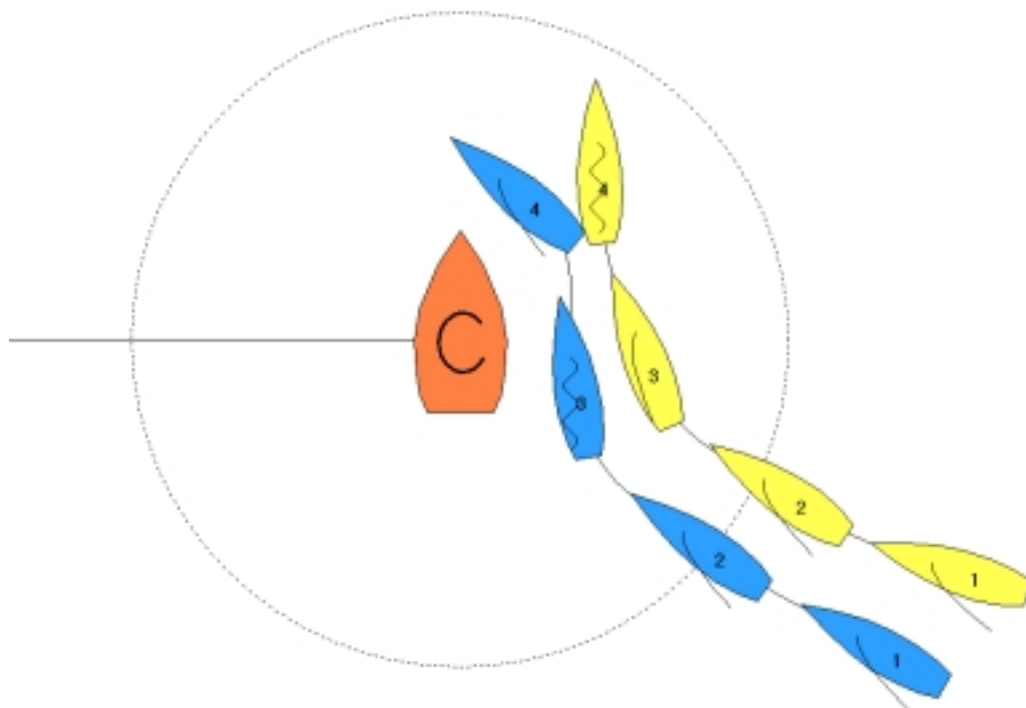
Règle 18, Contourner et passer des marques et obstacles

Question

La situation intervient pendant le pré-départ, approximativement 2 minutes du signal de départ. Le bateau du comité est également une marque de départ.

Entre les situations 3 et 4 Bleu effectue une brusque et importante modification de route, mettant son foc à contre pour abattre et ne donne pas à Jaune la place pour se maintenir à l'écart. Il y a contact entre Bleu et jaune.

Les deux bateaux montrent leurs pavillons Y. Quel doit être la décision?



Réponse

Pénaliser Bleu. Bleu est un bateau prioritaire modifiant sa route. Il ne donne pas à Jaune la place pour se maintenir à l'écart et enfreint la règle 16.1.

es articles de la règle 18 qui s'appliquent aux marques, mais pas aux obstacles, s'appliquent seulement quand les bateaux sont sur le point de contourner ou passer une marque qu'ils doivent laisser du même côté. Pendant le pré-départ les bateaux n'ont pas d'obligation de laisser le bateau comité du même côté, jusqu'au moment où les bateaux s'en approchent pour prendre le départ (quand la règle 18 ne s'applique plus du tout). Donc, la règle 18.2(d) ne s'applique pas à un bateau comité même si c'est un obstacle et que tous les autres articles de la règle 18 s'appliquent jusqu'à l'approche de la ligne pour prendre le départ.

Cette décision est valable jusqu'au 1er janvier 2002

**ISAF Réponses rapides Call Match Racing Ref: 2001/003**

=====

Règles: 15 et 17.1

Question: Sur un bord de portant, Jaune s'engage au vent de Bleu avec son spinnaker. Jaune abat sans rompre l'engagement, et est engagé maintenant sous le vent de Bleu.  
Est-ce que les règles 15 et 17.1 s'appliquent ?

Réponse: Oui.

Au moment où Jaune devient prioritaire en tant que bateau sous le vent, les règles 15 et 17.1 commencent à s'appliquer.

Cette décision est valable jusqu'au 1er janvier 2002