

## PRINCIPALES MODIFICATIONS RCV 2021-2024

Comme tous les 4 ans, World Sailing publie une nouvelle version des règles de course à la voile (RCV). Les règles 2021/2024 sont publiées et applicables dès maintenant.

Peu de modifications par rapport à la précédente édition 2017/2020. Il y a eu des règles déplacées ou légèrement réécrites ainsi que des points de détails qui relèvent d'une subtilité apte à satisfaire les arbitres les plus pointus.

Toutes les autres règles sont conservées mais sont parfois renumérotées, surtout dans le chapitre 4 « Autres obligations en course »

Voici le résumé. Je n'explique que les grandes lignes, c'est volontaire. Je renvoie les personnes intéressées aux documentations disponibles sur le site de la FFV mais surtout aux RCV 2021/2024

### PAVILLON ORANGE

Toujours envoyé au moins 5 minutes avant le signal d'avertissement, il sert à désigner la ligne de départ. La visée du comité s'effectue depuis le mat arborant ce pavillon

### PAVILLON BLEU

Il désigne la ligne d'arrivée. La visée du comité s'effectue depuis le mât arborant ce pavillon. En cas de réduction de parcours avec le pavillon S, le pavillon bleu indique aussi l'extrémité de la ligne d'arrivée.

### PAVILLON V (CROIX ROUGE SUR FOND BLANC)

Nouveau pavillon qui, lorsqu'il est envoyé, demande aux concurrents d'écouter le canal VHF de course pour des instructions concernant la sécurité

### SECURITE PAVILLON Y A TERRE

Le pavillon Y indique que l'équipage doit porter une brassière de sécurité. S'il est envoyé à terre, cela veut dire que le gilet doit être porté en quittant le port et non plus seulement *en course*. Attention, s'il y a dans les instructions de course des conditions particulières, elles restent valables.

## NOTION DE CONTOURNER OU LAISSER UNE MARQUE

Voilà une subtilité qui permet de résoudre certains problèmes dans des réclamations. Les instructions de course indiquent le parcours à effectuer et les marques (bouées ou objets naturels) à contourner ou à laisser. On se souvient du fil tendu qui représente le sillage du bateau.

Il faut comprendre par « contourner » quand le fil doit toucher la marque et « laisser » quand la marque a un côté requis mais que le fil ne doit pas nécessairement la toucher. Par exemple, on doit *contourner* la ferme marine de Juan les Pins pour un parcours côtier mais on doit *laisser* la tourelle des Moines quand on fait l'Alba Cup

## PRENDRE LE DEPART/FINIR/REVENIR APRES DEPART PREMATURE

Pour ces trois actions, on considérait dans les anciennes règles le bateau dans son intégralité (coque, espars, voiles ou équipage). Maintenant, on ne prend plus que la coque.

Un bout dehors, un safran, un foil, un tangon, un membre d'équipage ne fait pas partie de la coque.

Cette modification permet de faciliter le travail du comité par exemple qui vise une ligne de départ de 49er et qui ne peut pas bien voir si le bout dehors a franchi la ligne de départ ou pas.

## PUBLICATION DES DOCUMENTS DE COURSE

On ne parle plus maintenant d'impression en papier des avis de course et des instructions. On parle de publication. Donc un organisateur peut publier sur internet ces documents. C'est suffisant

## PENALITE NSC

Quand un bateau n'effectuait pas correctement le parcours, il était classé DNF (Did not finish). Et devait être convoqué devant le jury. Maintenant un comité peut le classer NSC (Not sailed the course) s'il n'a pas effectué le parcours et le comité le voit ou le sait. Il n'y a plus besoin d'instruction ni de convocation, l'affichage du résultat suffit. Mais le concurrent peut demander réparation s'il estime que le comité s'est trompé

## RECLAMATION PREVENIR LE RECLAME

Auparavant, il fallait que le concurrent qui réclame prévienne le réclamé de son intention de déposer une réclamation, maintenant, ce n'est plus obligatoire, sachant que la convocation au jury suffit puisque tous les concurrents doivent consulter le tableau officiel (qui peut aussi être virtuel). Attention, le réclamant doit toujours dire le mot « Protest » immédiatement. Et aucun autre mot n'est admis depuis 8 ans maintenant.

## JET DE DETRITUS EN MER

Il est interdit de jeter des débris à l'eau. Ce n'est pas nouveau, mais de plus en plus stricte. Par exemple, les spis ne doivent plus être fermés avec des brins de laine qui tombent dans l'eau. C'est acquis.

## LES RCV S'APPLIQUENT AUX ORGANISATEURS ET ACCOMPAGNANTS

Les organisateurs (comités, jury, pointeurs...) et les accompagnants (coachs, entraîneurs...) doivent respecter les RCV aussi (jets des débris, code de publicité, règles antidopage, admissibilité etc..).

## RIPAM

Si le RIPAM s'applique la nuit doit être écrit maintenant dans l'avis de course et non plus dans les instructions de course. Ceci afin de permettre aux concurrents de s'équiper en conséquence à l'avance)

## REGLES 16 - MODIFIER SA ROUTE

Cette ancienne règle interdit à un bateau prioritaire de modifier sa route pour gêner un bateau non prioritaire. La nouveauté est que sur les bords de près uniquement (avant on avait aussi le portant), quand le bateau bâbord se maintient à l'écart et passe sous le vent du bateau prioritaire, ce dernier ne doit pas abattre pour aller le chercher.

## REGLE 18 - PLACE A LA MARQUE

Fondamentalement, c'est la règle la plus compliquée du chapitre 2. Elle ne change pas, mais elle est légèrement modifiée sur 2 points

- Elle ne s'applique plus quand la place à la marque a été donnée (et que le bateau qui a droit à de la place l'a obtenu). Ainsi on ne discute plus si la règle s'applique après l'axe du parcours ou que le bateau a dégagé ou contourné la marque.

- 18.3 : la notion de « virer de bord » dans la zone devient « dépasser la position bout au vent ». Sans expliquer en détail ces deux manœuvres qui sont très précises pour un jury), cela va simplifier le travail des jurys

DG