



IRC 2023

MODIFICATIONS DE LA REGLE IRC ET DE LA FORMULE IRC

A. Les modifications de la Règle IRC

A.1 – Règle IRC 4.1 : modification d'ordre administratif, l'UNCL devient l'UNCL Pôle Course du Yacht Club de France.

- 4.1 L'IRC est administrée uniquement par Seahorse Rating Limited (appelé RORC Rating Office dans cette Règle) et par le Centre de Calcul de l'UNCL – Pôle course du Yacht Club de France (appelé YCF dans cette Règle). L'expression Autorité de Rating se définit comme l'action conjointe du RORC Rating Office et du YCF. L'expression Autorité Déléguée désigne toute personne physique ou morale autorisée par l'Autorité de Rating à agir localement pour l'Autorité de Rating dans l'administration de l'IRC, sur une zone géographiquement définie.

A.2 – Règles IRC 4.4, IRC 4.5 et IRC 7.4 : modification d'ordre administratif, l'IRC Board remplace le Policy Steering Group.

- 4.4 L'IRC Board est responsable de la direction de l'IRC. L'IRC Board comprend deux représentants nommés par le RORC, deux représentants nommés par le YCF et un représentant nommé conjointement par le RORC et le YCF.

- 4.5 Dans chaque pays les propriétaires dont le bateau possède un certificat valide sont regroupés dans une Association nationale des propriétaires IRC. L'Association des propriétaires IRC a une représentation internationale qui reflète la répartition de la flotte. C'est pour les propriétaires un forum de discussion qui peut, après accord, transmettre des recommandations ou des suggestions au Comité Technique IRC et à l'IRC Board.

- 7.4 Toute contestation résultant de l'administration de la Règle IRC par l'Autorité de Rating ou par une Autorité Déléguée doit être présentée à l'IRC Board (voir Règle 4.4) qui doit s'assurer du juste traitement de la requête du demandeur et veiller à ce que celui-ci reçoive une réponse écrite ou orale (à la discrétion de l'IRC Board). La décision de l'IRC Board est définitive.

A.3 – Règle IRC 8.2.1 : Introduction du **certificat secondaire**.

8.2.1 Un **bateau** peut détenir un **certificat secondaire** valide et distinct du **certificat primaire** :

- (a) le **certificat secondaire** est clairement identifié et doit varier par rapport au **certificat primaire** uniquement en ce qui concerne les **largeurs de grand-voile**, **E**, **P**, les dimensions d'une **voile d'avant**, d'un **généois volant**, la prise en compte de l'utilisation d'une **voile d'avant sur enrouleur**, l'utilisation d'énergie emmagasinée, la SPA, le SPL, le STL, le **tangon de spinnaker/bout-dehors**, le **tangon de foc**, le nombre de **spinnakers** et le nombre de **généois volants**, le **gréement arrière**, l'utilisation de **lest mobile**, de **lest variable** ou de **lest intérieur**.
- (b) Le **poids du bateau** et les élancements correspondants indiqués sur le **certificat secondaire** peuvent varier par rapport aux données du **certificat primaire**, uniquement suite à une modification du **lest intérieur**. Cette modification du **poids du bateau** est autorisée uniquement lorsque les **certificats primaire et secondaire** sont ENDORSED (voir Règle 8.5).
- (c) Les **propriétaires** doivent déclarer l'utilisation du **certificat primaire** ou du **certificat secondaire** à un **organisateur** avant la date limite de dépôt des **certificats**.

Cette règle élargit les possibilités pour un bateau d'avoir un second **certificat** valide. Un **propriétaire** peut à présent faire établir un **certificat secondaire** pour courir en double en solo, ou en équipage. Il peut également choisir des configurations distinctes pour les courses inshore d'une part et offshore d'autre part.

Le **certificat secondaire** peut varier par rapport au **certificat primaire** en ce qui concerne tous les éléments cités dans la règle **IRC 8.2.1.a)**

Selon la règle **IRC 8.2.1.b)**, le **poids IRC** du bateau (et flottaison associée) peut varier entre les deux **certificats**. Cependant, cette variation est possible uniquement si la modification de poids est due à l'ajout ou au retrait de **lest intérieur** (gueuses), et uniquement si les deux **certificats** sont ENDORSED. Si la modification du poids est due à une modification des aménagements intérieurs, des appendices, du **gréement** ou de tout autre élément autre que le **lest intérieur**. Cette modification devra faire l'objet d'une modification du **certificat primaire** (et probablement d'une nouvelle pesée IRC).

Un point important pour 2023 : étudier les avis de course BIEN EN AMONT pour s'informer de la date limite de dépôt du **certificat** auprès de l'organisateur. Généralement, cette « deadline » est fixée environ deux semaines avant la compétition. C'est le sens de la règle **IRC 8.2.1.c)**

A.4 – Règles IRC 15.2.(b) et IRC 21.1.6.(a)(i) : utilisation du terme « **gréement arrière** ».

- 15.2 (a) L'utilisation d'**énergie emmagasinée** pour hisser la **grand-voile**, prendre un ris ou enrayer une **voile** n'a pas à être déclarée.
- (b) Les **bateaux** qui utilisent de l'**énergie emmagasinée** uniquement pour le réglage ou le contrôle du **gréement arrière** doivent le déclarer à l'**Autorité de Rating**.
- (c) Les **bateaux** utilisant de l'**énergie emmagasinée** pour le réglage ou le contrôle du **gréement courant** à l'exception des cas mentionnés dans les Règles 15.2(a) et (b) doivent le déclarer à l'**Autorité de Rating**.
- (d) Les **bateaux** ne doivent pas utiliser de l'énergie emmagasinée pour influencer sur la trajectoire, à moins qu'un Avis de Course l'autorise.

Les notions de pataras (simple ou double), bastaques (hautes ou basses), déflecteurs (encore appelés « arbalètes ») ont été abandonnées par World Sailing (voir Règles d'Équipement des Voiliers) et donc par l'IRC en 2020 au profit de l'appellation générique « **Gréement arrière** » (ou étai arrière). La modification de ces deux règles est donc une simple mise à jour des termes à employer.

Bien que cette modification soit purement sémantique, il peut être utile de rappeler ce qui doit être déclaré en termes de gréement arrière. Quelques exemples ci-dessous :

Mon bateau est équipé	Je déclare
D'un pataras simple uniquement	1 étau arrière
D'un pataras double uniquement	1 paire d'étais arrières
D'un pataras (simple ou double) et d'une paire de bastaques (hautes ou basses)	2 paires d'étais arrières
D'un pataras, d'une paire de bastaques et d'une paire de déflecteurs	3 paires d'étais arrière

D'autres exemples sont indiqués en Annexe B « SCHEMAS ET MESURE » de la Règle IRC 2023, page 26 « GREEMENT ARRIERE ».

A.5 – Règle IRC 22.4.2 : suppression de la référence au Certificat IRC SH

22.4.2 Le poids de l'**équipage** ne doit pas excéder 85 kg multiplié par le nombre d'équipiers imprimé sur le certificat.

On peut rappeler ici que ni le nombre d'équipiers, ni le poids de l'équipage n'ont d'impact sur le TCC IRC.

A.6 – Règles IRC 22.5 et IRC 22.5.1 : catégorisation de l'équipage par World Sailing

22.5 **Catégorisation** de l'équipage

22.5.1 Il n'y a pas de règles concernant la **catégorisation** de l'équipage en IRC à moins qu'un Avis de Course ne le stipule.

World Sailing ne parle plus de «classification » mais de « catégorisation ».de l'équipage dans l'application des grades permettant de distinguer coureurs professionnels et amateurs.

B. Les modifications de la formule IRC pour 2023

Parmi les modifications apportées au software IRC pour 2023, modifications qui ne sont pas transcrites dans la Règle, on peut citer notamment :

- L'**allégeance d'âge** dont l'impact va être étendu au-delà des 20 ans d'un bateau,
- La **taxation du génois volant** qui sera réduite par rapport à 2022. Notons qu'en 2022, cette taxation avait déjà été revue à la baisse par rapport à celle instaurée en 2021 lors de l'introduction de cette voile dans la jauge IRC.

C. Une page 2 pour le certificat IRC en 2023

A partir de 2023, le certificat IRC comportera une seconde page sur laquelle figurera un schéma du bateau avec les mesures. Seront également indiquées de manière plus détaillées qu'actuellement, les conditions de pesée IRC d'un bateau, lorsque celui-ci a fait l'objet d'une pesée IRC. A termes, cette seconde page devrait aussi contenir un inventaire des toutes les voiles mesurées et à bord en course.

FIN