



MODIFICATIONS DE LA REGLE IRC POUR 2026

COMITE TECHNIQUE IRC

Notes :

- Les modifications du texte de la Règle IRC ci-dessous ont été validées lors de Congrès International de l'IRC du 14 octobre 2025 à Cowes.
- Un certain nombre de modifications n'ont aucun impact fondamental sur la Règle IRC elle-même. Il s'agit de modifications d'ordre administratif, de corrections mineures, ou de la prise en compte de l'évolution des Règles de World Sailing, notamment en termes de genre (Règles IRC 8.10.3, 8.13, 10.5, 11.2, 16, 26.1). Ces modifications ne sont pas répertoriées ci-dessous, certaines n'ayant même aucun effet sur la version française de la Règle IRC.

MODIFICATION 1

REGLE IRC 21.7.2 – Flèche de Bordure

Ancien texte (Règle 2025) :

21.7.2 La surface d'une voile d'avant (HSA) et celle d'un généois volant (FSA) sont calculées par les formules suivantes :

$$HSA = 0.0625 * HLU * (4 * HLP + 6 * HHW + 3 * HTW + 2 * HUW + 0.09)$$

$$FSA = 0.0625 * FLU * (4 * FLP + 6 * FHW + 3 * FTW + 2 * FUW + 0.09)$$

Si la flèche de la bordure d'une voile d'avant ou d'un généois volant est supérieure à 7.5% de HLP ou FLP, alors la flèche de la bordure doit être déclarée et elle sera ajoutée à HLU ou FLU dans le calcul de HSA ou FSA.

Texte modifié (Règle 2026) :

21.7.2 La surface d'une voile d'avant (HSA) et celle d'un généois volant (FSA) sont calculées par les formules suivantes :

$$HAS = 0.0625 * HLU * (4 * HLP + 6 * HHW + 3 * HTW + 2 * HUW + 0.09)$$

$$FSA = 0.0625 * FLU * (4 * FLP + 6 * FHW + 3 * FTW + 2 * FUW + 0.09)$$

Si la flèche de la bordure d'une voile d'avant ou d'un généois volant est supérieure à 7.5% de HLP ou FLP, alors la flèche de la bordure doit être déclarée et elle sera ajoutée **au HLU de la voile d'avant concernée ou au FLU du généois volant concerné** dans le calcul de HSA ou FSA.

Commentaire : Le texte de la règle sur la flèche de bordure (foot offset) pouvait laisser entendre que si l'une quelconque des voiles d'avant d'un inventaire présentait une flèche de bordure supérieure à 7.5%, l'ajout correspondant devait être appliqué à **toutes** les voiles d'avant ou à **tous** les généois volants. **En réalité, la règle ne doit s'appliquer qu'à la voile considérée individuellement.**



MODIFICATION 2

Nouvelle REGLE IRC 22.6 – Installation de filières

22.6 Un bateau doit déclarer si des filières conformes aux RSO (Règlementations Spéciales Offshore) sont installées. Un bateau jaugé sans filières peut en installer afin de satisfaire aux exigences d'une compétition, sans réémission de son certificat de jauge.

Commentaire : Pour certaines compétitions, notamment en voile classique, les filières sont obligatoires. Avant l'introduction de cette nouvelle règle, lorsqu'un bateau était jaugé sans filières, l'ajout de filières pouvait rendre son certificat invalide.

Il a été proposé qu'un bateau puisse ajouter des filières pour une compétition spécifique, même si celles-ci ne figurent pas sur son certificat de jauge IRC. Le certificat IRC en cours de validité du bateau restera valide et ne devra pas être modifié.

MODIFICATION 3

DEFINITIONS de l'année d'ancienneté et de l'enveloppe de coque (Age Date et Hull Shell).

Anciens textes (Règle 2025) :

Année d'ancienneté : (ou date de lancement). Date à laquelle le **bateau** a été lancé, ou date du nouveau lancement après **modification** de l'enveloppe de coque, à l'exception du tableau arrière, la date la plus récente étant prise en compte.

Enveloppe de coque : la coque dont les sous-ensembles suivants sont exclus : tout tableau arrière, le pont, toute superstructure, la structure interne y compris le cockpit, l'**accastillage** associé à ces sous-ensembles et tout **poids correcteur**.

Textes modifiés (Règle 2026) :

Année d'ancienneté : (ou date de lancement). Date à laquelle le **bateau** a été lancé, ou date du nouveau lancement après **modification** de l'enveloppe de coque ou de la **Longueur de coque**, la date la plus récente étant prise en compte.

Enveloppe de coque : la coque dont les sous-ensembles suivants sont exclus : tout tableau arrière (y compris un **défecteur** ou « **interceptor** »), le pont, toute superstructure, la structure interne y compris le cockpit, l'**accastillage** associé à ces sous-ensembles et tout **poids correcteur**.



Commentaire : La modification de la définition de l'Age Date vient clarifier **qu'une modification de la longueur de coque entraîne une remise à zéro de l'Age Date**. La mention « à l'exclusion du tableau arrière » est supprimée de cette définition, puisque le tableau arrière est déjà exclu dans la définition de l'enveloppe de coque.

La modification de la définition de l'**enveloppe de coque** vient clarifier qu'un déflecteur, y compris une lèvre verticale de tableau arrière, n'est pas considéré comme faisant partie de l'enveloppe de coque et n'entraîne donc pas une remise à zéro de l'Age Date. **Un avis complémentaire précisera l'étendue acceptable d'un déflecteur.**

À noter qu'un déflecteur modifiant la longueur de coque déclenchera une remise à zéro de l'Age Date, conformément à la nouvelle définition de l'Age Date.

Dans l'un ou l'autre de ces cas, l'ajout d'un déflecteur entraînera néanmoins une modification du facteur de coque, conformément à la pratique actuelle.

MODIFICATION 4

DEFINITION de SPL

Anciens textes (Règle 2025) :

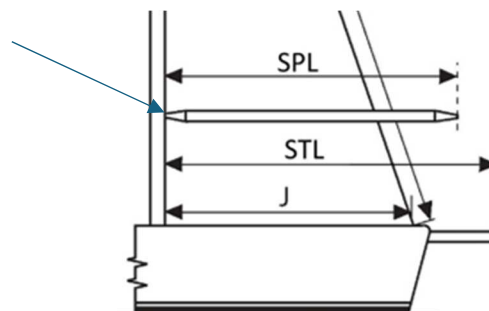
SPL : la plus grande longueur horizontale entre la face avant du **mât** et l'extrémité du **tangon de spinnaker**, mesurée dans ou près de l'axe du **bateau** en ignorant tout rail et **accastillage**.

Textes modifiés (Règle 2026) :

SPL : la plus grande longueur horizontale entre la face avant du **mât** **au niveau vertical de la ferrure de tangon** et l'extrémité du **tangon de spinnaker**, mesurée dans ou près de l'axe du **bateau** en ignorant tout rail et **accastillage**.

Commentaire : La modification de la définition vient clarifier que la longueur du tangon de spinnaker (SPL) est mesurée à la hauteur verticale de la ferrure de tangon.

Position verticale de la ferrure de tangon



MODIFICATION 5 DEFINITION de MUW

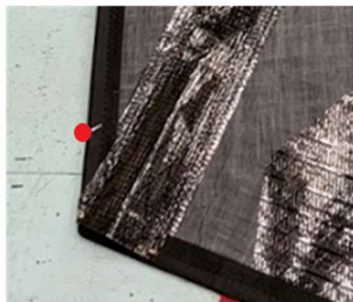
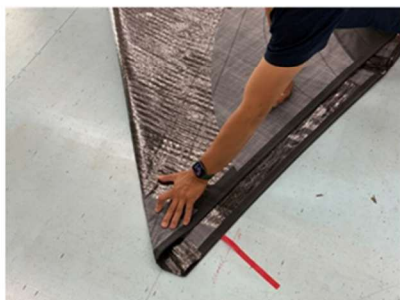
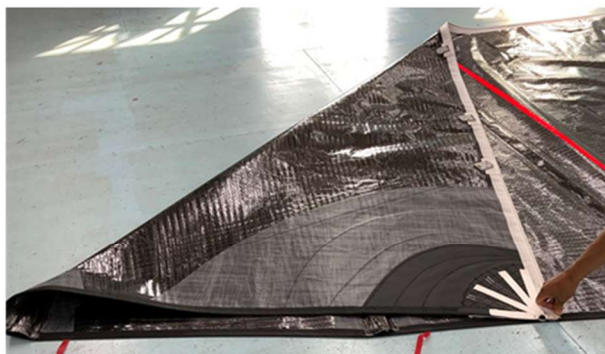
Anciens textes (Règle 2025) :

MUW : **Largueur aux sept-huitièmes maximum permise de grand-voile.**

Textes modifiés (Règle 2026) :

MUW : **Largueur aux sept-huitièmes maximum permise de grand-voile. Si un point aux sept-huitièmes de chute ne peut pas être trouvé sur la chute, le point de drisse arrière sera pris comme point aux sept-huitièmes de chute.**

Commentaire : Sur certaines grandes voiles à corne (très large tête), le point des sept-huitièmes de chute peut se trouver sur la tête de la voile plutôt que sur la chute, comme illustré par le point rouge sur les photos ci-dessous.



Le nombre de voiles concernées est faible. Cette définition modifiée aura l'avantage supplémentaire d'harmoniser la mesure MUW entre les systèmes IRC et ORC, ce qui simplifiera l'étiquetage des voiles, la vie des mesureurs et des propriétaires.



MODIFICATION 6

ANNEXE F – APPENDICES SUSTENTATEURS - F2 – DEFINITIONS

Commentaire : Augmenter l'angle d'écartement entre deux safrans à 50 degrés (25 degrés par safran) avant qu'ils ne soient considérés comme un appendice sustentateur (foil), car les concepteurs estiment que 20 degrés est une limite contraignante pour plusieurs conceptions.

Textes modifiés (Règle 2026) :

Appendice sustentateur (AS): Un **appendice de coque** tel qu'identifié par la Règle IRC F.1, attaché à l'extérieur de la **coque** et utilisé pour créer la sustentation. La REV E.1.2.(m) **Foil** ne s'applique pas. Ceci exclut :

- Un appendice centré ou excentré, droit ou courbe, fixe ou entièrement déployé si rétractable, dont l'angle formé avec l'axe vertical du bateau est inférieur à 20%.
- En cas de double-safrans, l'angle entre les deux mèches doit être inférieur à ~~40~~ 50°.

FIN