

## Dans les FI

### L'International Yacht Racing Union

par Beppe Croce,  
président



Puisque l'eau recouvre les trois quarts de la surface du globe terrestre et que l'homme s'est depuis des temps immémoriaux aventuré sur les flots, chacun de nous — ou presque — possède quelques notions de voile. Il s'agit d'un défi et d'un intérêt immuable qui rassemble non seulement des millions d'adeptes de la voile mais également des millions d'autres qui ne naviguent pas. Bien que l'IYRU s'occupe du sport de la voile dans son ensemble, que ce soit de la croisière, de la navigation de plaisance, de la régate ou de la course en haute mer, il faut se rendre compte qu'il s'agit d'une occupation fort prenante, la compétition étant chose publique et requérant une organisation administrative.

Chaque Fédération Internationale constitue un cas différent. Bien que le nombre de personnes intéressées par la voile soit si important, il est peu probable qu'elles soient toutes conscientes dans le détail des activités de l'IYRU. Nous espérons que cet article revêtera un intérêt aussi grand à vos yeux que l'Union aux miens. En effet, il s'agit véritablement d'une union de navigateurs provenant de 74 fédérations nationales membres, qui se rassemblent chaque année pour s'efforcer de développer le sport de la voile.

La voile fut souvent qualifiée de sport de riches. Cette assertion, qui se justifiait sans aucun doute il y a quelques années encore lorsque l'équipage des grands bateaux était composé de « bras achetés » (ceux que l'on désigne actuellement sous l'appellation de « professionnels »), est désormais erronée. La masse souhaite pratiquer ce sport et, bientôt, des bateaux furent construits dans ce but qui nous permirent d'assister à des courses dans les ports, rades, criques et estuaires. Chaque port et crique possédait son modèle parti-



culier qui permettait un affrontement équitable ou — selon notre propre expression — une course « bateau à bateau » dans une zone locale donnée. Une règle de handicap, ou une règle prévoyant une construction monotype, ou encore les deux à la fois, a dû être adoptée lorsque ces bateaux quittèrent leurs propres eaux. C'est dans ce but bien précis que l'IYRU fut créée en 1907.

La voile fut toujours un sport pour participants et non pour spectateurs. La plupart du temps, la course se déroule hors de portée de vue des spectateurs et selon des règles de handicap extrêmement complexes. En 1906, la réunion d'une conférence internationale des organisations de voile conduisit à l'adoption de la « règle 1908 » sur le jaugeage à la longueur réelle de navigation du bateau. Elle remplaçait le jaugeage au tirant d'eau lorsque le bateau était ancré. Cette mesure introduisit la course par catégorie ou la course bateau à bateau sans handicap.

Au cours de la deuxième guerre mondiale, quelques fervents adeptes de la voile, qui se trouvaient dans l'impossibilité de pratiquer leur sport, se penchèrent sur ce problème et projetèrent de créer un nouvel essor en réduisant le prix des bateaux de façon à ce qu'il soit à la portée de tous.

Les activités de l'IYRU cessèrent uniquement pendant la période de la guerre. L'Union, qui fut vite reconstituée, se vit assigner pour tâche principale d'essayer de rédiger un ensemble de règles de compétition qui seraient applicables dans le monde entier. A première vue, cela pouvait sembler chose facile. Toutefois, le nombre des compétitions internationales fut limité aux pays limitrophes. Ainsi, les principales compétitions internationales étaient-elles organisées dans les eaux européennes si bien que les Européens et les Américains ne s'affrontaient qu'à de rares occasions. De ce fait, l'alignement des règles divergentes posa-t-il de réels problèmes. L'IYRU s'acquitta de cette tâche en 1958. Depuis lors, une seule règle uniforme est en vigueur. Bien que les règles fassent l'objet d'une révision annuelle, elles ne sont en fait amendées que tous les quatre ans, à l'issue des Jeux Olympiques.

L'IYRU a accordé le « statut international » à certains types de bateaux. Alors que les sauteurs à la perche emploient des perches de même longueur, que les footballeurs jouent sur des terrains de même dimension et que de nombreux sports utilisent un équipement standard, la voile ne s'est pas engagée sur cette voie. La situation est, par certains côtés, comparable à celle de l'aviron, où l'on retrouve des bateaux pour une, deux, quatre ou huit personnes. L'IYRU accorda le statut international à des catégories qu'elle souhaitait voir concourir au niveau international. La catégorie internationale des 12 mètres, employée lors de la Coupe América, est l'une des catégories de bateaux qui furent construits et continuent à l'être selon les règles de l'IYRU. En 1968 pour être précis — il est vrai que cela ne remonte pas à bien longtemps — la catégorie internationale des 5.5 m fut inscrite au programme des Jeux Olympiques. A l'heure actuelle, toutefois, l'IYRU accorde le statut international, soit à des catégories qui ont déjà fait la preuve de leur popularité, dont la pratique est répandue dans de nombreux pays et auprès de nombreux concurrents, soit à un bateau dont elle pense qu'il connaîtra un grand succès si l'Union estime que la nécessité d'introduire un nouveau type de bateau se fait sentir. C'est ainsi que le catamaran international Tornado, sous la pression de l'IYRU, s'est vu octroyer le statut international et constitue actuellement une catégorie olympique. Pour l'heure, l'IYRU a accordé le statut international à 33 catégories différentes. L'Union est d'ailleurs responsable des projets et des règles de construction de ces bateaux.

Il est intéressant d'examiner l'évolution dans les catégories olympiques. Au début du siècle, seuls les riches pouvaient participer à bord de leurs gros bateaux. Petit à petit, les bateaux ont évolué vers des catégories plus petites et moins dispendieuses. A l'heure actuelle, l'accent est mis sur la jeunesse qui doit se montrer encore plus habile et capable dans tous les sens du terme. Les navigateurs s'enorgueillissent de ce que la voile est un sport que l'on peut pratiquer tout au long de sa vie. Vous pouvez commencer à le pratiquer à l'âge de huit ans, même avant. Il n'est pas rare de voir des sexagénaires et même des septuagénaires remporter encore des épreuves importantes. Toutefois, en ce qui concerne les Jeux Olympiques, on assiste à un rajeunissement continu depuis que Noverraz, alors âgé d'une bonne soixantaine d'années, remporta la médaille d'or en 1968 dans la catégorie internationale des 5.5 m. A l'habileté et la ruse des plus expérimentés viennent de plus en plus se supplanter les techniques athlétiques des jeunes. C'est pourquoi, lors des Jeux modernes, les vainqueurs des épreuves de voile bénéficient tous d'une bonne constitution physique et doivent subir une préparation athlétique longtemps avant les Jeux.

L'évolution des bateaux et de l'IYRU s'est effectuée parallèlement. Bien que ses règles s'appliquent à toutes les courses de bateaux du monde entier — sans que la dimension des bateaux entrât en ligne de compte — l'Union attache beaucoup d'importance à l'avenir de la jeunesse. Il y a huit ans, elle a introduit des championnats du monde de voile « jeunesse » qui se disputent en solitaire ou à deux équipiers à bord de bateaux peu onéreux.

En 1978, la première édition des championnats du monde féminins de voile de l'IYRU se déroula en présence des équipes de 21 nations. Cette manifestation, qui doit devenir annuelle, se dispute également à bord de bateaux peu onéreux pour solitaire ou à deux équipiers.

L'IYRU se doit de conserver un esprit jeune afin de pouvoir réagir prestement et activement aux situations qui se présentent. Il y a environ sept ans, une planche à voile fut conçue. Elle connut très vite une grande popularité aux Etats-Unis et elle se répandit comme une traînée de poudre. Ce faisant, l'IYRU décida en 1977 de créer un comité de planche à voile chargé de contrôler cette activité, de prendre en charge l'administration de ce sport, d'élaborer des règles de construction et de compétition, et de mettre son expérience et ses conseils à la disposition des nouvelles catégories.

Brièvement résumé, l'IYRU, aidée par la bonne volonté de ses fédérations nationales membres, s'attache à faire avancer le sport. Chaque fédération a le droit de désigner un représentant à l'assemblée générale de l'IYRU, qui est convoquée tous les quatre ans, de proposer et de définir la politique des quatre années à venir. Le comité permanent, formé par 13 groupes de nations, est l'organe de direction. Chaque groupe peut déléguer de un à trois représentants aux réunions du comité, en fonction de l'importance de la voile en son sein.

A son tour, le comité permanent est conseillé par 11 comités spécialisés chacun dans l'un des domaines d'activités spécifiques de l'Union : comité pour la constitution, comité de la politique des classes et d'organisation, comité des règles de compétition, comité de jaugeage, comité technique des bateaux à quille, comité technique des dériveurs, comité technique des bateaux à coques multiples, comité de voile « jeunesse », comité féminin de voile, comité- des règlements internationaux et comité de planche à voile.

Les efforts de l'Union sont épaulés par un secrétariat professionnel, dont le siège est à Londres, composé de cinq personnes employées à plein temps. Le secrétariat a non seulement pour but d'assister les comités, mais également de s'assurer qu'il existe de bonnes relations entre le bureau et les fédérations nationales membres afin que les informations puissent atteindre les associations de catégories internationales. Ces contacts sont également établis avec les représentants des propriétaires des classes internationales afin de conserver un lien étroit avec les centaines de constructeurs répartis dans le monde entier, à qui les licences de construction d'une ou de plusieurs catégories internationales ont été conférées.

Nous comptons à notre actif une expérience qui repose sur près de trois siècles de navigation de plaisance. Un rapide coup d'œil sur l'évolution nous montre que les débuts de la voile furent marqués par la participation d'un nombre fort réduit de grands bateaux et de concurrents. Les gros bateaux sont actuellement en minorité, si on les compare aux petits bateaux peu coûteux que l'on emploie dans le monde entier. Les professionnels ont pratiquement disparu des équipages. En fin de compte, la plupart des régates importantes ont pour base une lutte de « bateau à bateau » et non de « bateau à handicap ».

*B. C.*