



# La Coupe Internationale de Printemps



*the boat the world sails*

## Le contexte en 1976

1976 est la première année où le 470 est présent aux Jeux Olympiques, comme dériveur en équipage double « open » (masculins, féminins ou mixtes). Il s'agit des JO de Montréal, dont les épreuves de voile se déroulent à Kingston en Ontario.

En 1973, le 470 est vendu à plus de 4000 exemplaires dans le monde à la suite de sa désignation en novembre 1972 comme Classe Olympique par la fédération internationale de voile (IYRU – International Yacht Racing Union, ancêtre de l'actuelle ISAF – International Sailing Federation). C'est dire si, dès l'été 1973 la compétition devient rude tant en France que dans les autres pays pour avoir sa place dans les épreuves à participation restreinte que sont les Championnats du Monde et d'Europe ou les Semaines « Pré-Olympiques » que sont Hyères et Kiel.

## La 1<sup>ère</sup> Coupe Internationale de Printemps en 1976

C'est dans ce contexte que l'AS 470 France décide à l'automne 1975 à la demande de ses membres de promouvoir l'organisation d'une nouvelle épreuve, ouverte à tous les équipages, dans un lieu et à des dates proches de la Semaine Olympique d'Hyères. Cette nouvelle épreuve est essentiellement créée pour sélectionner les équipages français au Championnat d'Europe et à la Semaine Olympique d'Hyères, elle-même sélective pour la Semaine de Kiel et pour les JO de 1976.

Le succès est immédiat.

La 1<sup>ère</sup> Coupe Internationale de Printemps est courue à Bormes-les-Mimosas du 23 au 28 mars et attire 117 bateaux de 14 nations. On note la présence de tous les prétendants européens aux Jeux Olympiques, à l'exception des Allemands de l'Ouest (qui gagneront le titre Olympique à Kingston). Les organisateurs (le club local, le promoteur immobilier du port de Bormes alors en fin de construction et l'AS 470 France) ont frappé fort en proposant des droits d'inscription à 20 F par bateau (l'équivalent de 6 € de nos jours), soit 10 fois moins qu'à Ski-Yachting ou Hyères.

Les 5 premiers du classement général :

1. Marc Bouet et Stéphane Fleury (France)
2. Joop et Robert Van Werkhoven (Pays-Bas)
3. Marc Laurent et Roger Surmin (France)
4. Philippe et Hubert Follenfant (France)
5. Jensen / Jensen (Norvège)

Deux importantes innovations sont testées et mises en œuvre pour la première fois au monde à l'occasion de cette épreuve. L'une concerne le format des régates, l'autre les règles de course.

Devant la participation élevée, un **format de régate original** est mis en œuvre. La flotte est séparée en deux groupes de valeur équivalente à l'aide des classements nationaux fournis par les associations nationales des pays participants. Chaque groupe dispute alors 3 courses qualificatives, à l'issue desquelles deux nouveaux groupes sont créés selon la force des équipages sur la base des résultats des 3 courses. Chaque groupe final dispute ensuite 5 courses. Ce type de format sera repris ensuite pour de nombreuses régates d'autres Classes populaires. Il sera également appliqué rapidement au National, puis aux Championnats du Monde et d'Europe de la Classe lorsque leur accès ne sera plus restreint et que les courses se dérouleront sur de plus petits parcours nécessitant de séparer la flotte en petits groupes de 30 à 40 bateaux.

La seconde innovation importante est la mise en œuvre pour la première fois au monde en matière de règles de course pour le départ ce qui deviendra **l'actuelle Règle du Pavillon Noir**. Le choix du 470 pour les JO de 1976 a en effet intensifié la compétition et les départs des courses en 470 deviennent dès 1974 de plus en plus difficiles à donner.

La presse spécialisée évoque une série « hargneuse »...

Un sommet est atteint lors de la Semaine Européenne parallèle au Championnat d'Europe à Masnou (Espagne) en 1974 où le Comité de Course et les équipages rentrent à terre le 3<sup>ème</sup> jour après **14 rappels généraux et sans une course disputée !**

Des réflexions sont alors menées pour trouver une solution permettant de faire partir les courses avec un minimum de rappels. L'IYRU introduit fin 1974 dans son instruction relative à l'organisation des grandes épreuves la possibilité de prévoir la disqualification de tout bateau franchissant la ligne de départ dans la minute précédant le signal de départ.

Différentes options sont testées au cours de l'année 1975, principalement en France où jamais moins de 60 bateaux ne se présentent sur une ligne de départ à la moindre régate locale, mais aussi dans les grandes épreuves à l'étranger, avec plus ou moins de jugeote ou de bonheur. Ainsi, lors de la 4<sup>ème</sup> course du Championnat d'Europe couru en août 1975 à Stokes Bay (Grande-Bretagne), le Comité de Course signale un rappel individuel après avoir noté les quelques bateaux n'ayant pas franchi la ligne de départ prématurément, et disqualifie tous les autres à savoir 60 bateaux sur les 73 participants.

A la Semaine de Kiel 1975, le Comité de Course met en œuvre une règle consistant à disqualifier pour la course tout bateau se trouvant au-dessus de la ligne de départ dans les 5 minutes avant le départ, dès le premier départ.

A la lumière du retour de ces expériences, Charles Vincent, Président de l'AS 470 France, Alain Corcuff, responsable sportif de l'AS 470 France et Philippe Grandou, entraîneur de l'Equipe de France 470 vont rédiger l'instruction suivante, proche de l'option testée à Kiel :

*« Rappel exceptionnel : après un ou plusieurs rappels généraux, le Président du Comité de Course pourra appliquer la règle exceptionnelle des cinq minutes suivante :*

- 1. Le pavillon B sera hissé en même temps ou après le premier Substitut.*
- 2. A partir du signal préparatoire, tout yacht identifié qui se trouvera ou entrera dans le triangle défini par le mât du bateau du Comité de Course, le mât du bateau viseur de ligne et la bouée au vent sera disqualifié.*
- 3. Les yachts ainsi disqualifiés ne pourront plus participer aux départs ultérieurs de la manche, même en cas de nouveau rappel général, et devront quitter la zone de départ. Les numéros de ces bateaux seront affichés, si possible, sur un tableau à bord du bateau Comité.*
- 4. Les yachts objet de cette mesure qui ne tiendraient pas compte de cette prescription pourraient être disqualifiés pour l'ensemble de l'épreuve. »*

L'AS 470 France intègre ce texte dans ses instructions de course type qu'elle recommande à tous les Clubs d'appliquer pour les régates 470 importantes. La première épreuve courue avec cette instruction est Ski-Yachting 1976 à Antibes, mais, malgré des difficultés de départ, le Comité de Course n'ose pas la mettre en œuvre. La seconde épreuve est la Coupe de Printemps de Bormes les Mimosas.

Et c'est pour le départ de la dernière course que le Président du Comité de Course, José Le Fouler, assisté d'Alain Corcuff, applique pour la première fois ce que les coureurs appelleront vite « la règle qui tue ... ».

10 bateaux sont ainsi disqualifiés parmi lesquels on trouve les Français Fountaine/Fountaine et Salou/Bernard, ou encore les Suisses Degaudenzi/Perret, les Espagnols Gorostegui/Millet, les Italiens Vencato/Pissarello, les Britanniques Smith/Barker, ...

Claire Fountaine commente ainsi cette innovation dans la revue Lien de l'AS 470 France : *« Une règle très discutable ne disqualifiant que quelques bateaux vus. Cette règle s'est révélée un échec total ... On doit espérer que le drapeau rouge restera dans la poche du président du comité de course le plus longtemps possible à l'avenir, car cette règle ne résout sûrement pas le problème des rappels généraux, elle peut tout juste fausser les régates ».*

Le même texte est intégré aux instructions de course de la semaine d'Hyères, mais le Président du Comité de Course n'en fait pas usage.

On connaît la suite : la règle d'exception se répand rapidement dans les autres séries et dans les autres pays. Il faudra attendre fin 1992 pour que l'IYRU introduise cette règle comme une option possible dans l'annexe des règles de course 1993-1996 traitant de la rédaction des instructions de course, prenant soin entre-temps de remplacer le pavillon B par un pavillon noir. La règle sera intégrée comme une règle de course fin 1996, pour l'édition 1997-2000 des règles, soit 20 ans après sa première utilisation.

## **La pérennisation de l'épreuve**

Devant le succès rencontré par la première édition, l'AS 470 France décide de la pérenniser en confiant chaque année son organisation à un club méditerranéen.

La participation atteint un sommet en 1980 à Sainte-Maxime, année des JO de Moscou (Tallin pour la voile), avec 175 bateaux de 18 nations, ce que le 470 ou aucune autre Classe n'avait jusque là réussi à rassembler (172 bateaux de 17 nations participeront à l'édition 1987, également à Sainte-Maxime).

Les 5 premiers du classement général :

1. Borowski / Swensson (Allemagne de l'Est)
2. Jaffrezic / Hervé (France)
3. Chourgnoz / David (France)
4. Oetken / Oetken (Allemagne de l'Ouest)
5. Smith / Barker (Grande-Bretagne)

Pour la petite histoire, l'équipage Chourgnoz / David se sélectionnera pour les JO la semaine suivante en gagnant haut la main la semaine Olympique d'Hyères ... mais n'ira finalement pas à Tallinn, la FFV ayant décidé de boycotter les JO après que le CNOSF ait laissé chaque fédération prendre sa décision de participer ou non. A Tallin, les Allemands des l'Est vainqueurs à Sainte-Maxime seront médaillés d'argent derrière les Brésiliens Soares / Benido.

L'édition 1981 aux Lecques connaît quelques turpitudes. Les conditions météorologiques peu favorables conduisent à n'avoir validé que 3 courses finales avant le dernier jour alors qu'il en faut a minima 4 pour les sélections françaises à Hyères et aux Championnats du Monde et d'Europe. C'est dire l'importance du dernier jour.

Le Président du Comité de Course, Claude Vidal, réussit à lancer une 4<sup>ème</sup> course dans des petits airs et prépare une réduction de parcours sous le vent pour ne pas dépasser le temps limite de course. Le vent faiblit de plus en plus, mais le premier passe la ligne d'arrivée dans de bonnes conditions, puis les deuxième, troisième, ...et ainsi de suite. Après une vingtaine d'arrivées jugées, le vent a pratiquement disparu et les bateaux encore en course, vent arrière, se mettent à pomper et balancer outrageusement. A l'époque, le Jury n'est pas sur l'eau pour arbitrer ces infractions. Le Président du Comité de Course estimant alors à juste raison qu'il ne s'agit plus d'une course à la voile envoie, contre toute attente, le pavillon d'annulation de la course et rentre à terre. Evidemment, tous les bateaux ayant fini la course demandent réparation au Jury. Le Jury, présidé par Annie Pin, conscient de l'importance de valider la 4<sup>ème</sup> course pour les sélections françaises, mais aussi pour celles de nombreux autres pays, décide de rétablir le classement des bateaux ayant fini selon leur ordre d'arrivée et pour les autres de leur donner une place d'arrivée correspondant à leur ordre de passage à la marque au vent précédent l'arrivée. Le classement général est publié et annoncé avec cette 4<sup>ème</sup> course ainsi validée.

Les discussions sont chaudes sur le parking entre les partisans de cette solution et les opposants. L'équipe Est-allemande est particulièrement remontée contre cette décision et promet de ne plus jamais revenir à cette régata. Ils tiendront leurs promesses ... jusqu'à la réunification allemande. Le Jury saisit le Jury d'appel pour faire conforter sa décision. Des coureurs saisissent également le Jury d'appel, mais pour la faire annuler. Et en attendant que le Jury d'appel prenne sa décision les sélections se décident sur le classement validé. Le Jury d'appel se prononce fin juin et décide de l'annulation de la 4<sup>ème</sup> course en demandant aux organisateurs de corriger le classement général en conséquence.

Les différences sont notables, notamment pour le vainqueur proclamé sur place qui rétrograde à la 22<sup>ème</sup> place, mais finalement aucun équipage français n'aura été lésé en n'obtenant pas une sélection à laquelle il avait droit.

	Classement proclamé sur 4 courses	Classement officiel sur 3 courses après appel
1	Liljeblad / Liljeblad (Suède)	Van Gent / Van Bladel (Pays-Bas)
2	Van Gent / Van Bladel (Pays-Bas)	Borowski / Swensson (RDA)
3	Peponnet D. / Champaloux (France)	Brenac / Narbonne (France)
4	Haggbom / Johansson (Suède)	Moner / Pirinoli (France)
5	Brenac / Narbonne (France)	Petit / Petit (France)

Fin 1984, l'IYRU décide de scinder en deux l'épreuve de 470 aux JO, l'une réservée aux équipages masculins, l'autre réservée aux équipages féminins.

Dans la foulée, les organisateurs des semaines pré-olympiques et la 470 Internationale pour ses Championnats du Monde et d'Europe décident de faire de même tout en gardant la possibilité pour les équipages mixtes de participer aux Championnats du Monde et d'Europe avec les équipages masculins. Mais l'AS 470 France, à la demande de nombreux équipages féminins, décide de conserver une régata unique pour la Coupe Internationale de Printemps, regroupant les équipages masculins, mixtes et féminins. Seules 2 éditions seront gagnées par des équipages féminins :

- En 1991 à La Grande-Motte (98 bateaux), les Espagnoles Theresa Zabell et Patricia Guerra (elles seront Championnes Olympiques et Championnes du Monde en 1992 et Vice-Championnes du Monde en 1993 et Theresa Zabell avec sa nouvelle équipière Begonia Via Dufresne sera double Championne du Monde en 1995 et 1996 et Championne Olympique en 1996) l'emportent devant les Hollandais Willem et Mann Schutte et les Espagnols Jordi Calafat et Roberto Molina (Jordi Calafat, avec son équipier Francisco Sanchez Luna, sera Champion Olympique en 1992 et double Champion du Monde en 1992 et 1993).
- En 1997 aux Sablettes (62 bateaux), les Ukrainiennes Ruslana Taran et Elena Pakholchik (Vice-Championnes du Monde en 1995 et Médailles de Bronze aux JO de 1996, elles seront Championnes du Monde en 1997, 1998 et 1999 et Médailles de Bronze aux JO de 2000) l'emportent devant leurs compatriotes Eugeniy Braslavets et Igor Matvienko (champions Olympiques en 1996, ils seront Champions du Monde en 2001).

La Coupe Internationale de Printemps sera longtemps utilisée par de nombreuses nations pour leurs propres sélections aux épreuves fermées, y compris les JO. A partir de la fin des années 90, la baisse d'activité du dériveur en général et du 470 en particulier associée à la création d'un « circuit olympique » avec la montée en puissance de Palma et de Medemblik en plus de Hyères et Kiel vont réduire l'attraction des coureurs pour la Coupe Internationale de Printemps.

La Coupe Internationale de Printemps a servi également de laboratoire pour tester un certain nombre d'innovations tant sur le plan du format des régates, des parcours, et des règles de courses.

Ont déjà été citées ci-dessus la création du format de régates par groupes avec phase de qualification et phase finale, ainsi que la création de ce qui est devenu la « **règle du pavillon noir** ».

Les **parcours trapèze** utilisés à ce jour ont été utilisés pour la première fois à l'occasion de la Coupe Internationale de Printemps 1994 à Sète. Un nouveau type de parcours qui se voulait plus médiatique a également été expérimenté en 2009 aux Sablettes à la demande de la 470 Internationale. Son rejet par la majorité des coureurs présents a conduit à ne pas poursuivre l'expérience au-delà.

En matière de règles de course, l'IYRU à la fin des années 80 commence à pousser les juges à aller sur l'eau durant les courses avec le double objectif que les juges aient une bonne connaissance des conditions de course et du déroulement des courses avant d'en juger à terre les réclamations, et que leur présence incite davantage les coureurs au respect des règles.

Dans le même temps, l'IYRU donne aux juges la possibilité de disqualifier sans instruction tout bateau vu enfreindre la règle de propulsion interdisant notamment de pomper ou de balancer.

Malheureusement peu de juges ont la pratique et la connaissance suffisantes de la navigation en dériveur pour identifier sans erreur ce type d'infraction.

De nombreuses disqualifications sont prononcées sans réel fondement, ce qui occasionne la grogne voire la révolte sur les parkings à bateaux.

Pour remédier à cette difficulté, trois axes de progrès vont être mis en œuvre.

Le premier consiste en la formation des juges pour cette nouvelle mission, mise en œuvre par les fédérations nationales et les associations internationales de Classe.

Le second consiste à assouplir et graduer la pénalité en organisant le jugement direct sur l'eau.

Le troisième est d'user pour chaque Classe de la possibilité de rendre la règle de propulsion non applicable par les règles de Classe lorsque les conditions de navigation sont telles que pomper ou balancer n'apporte pas d'avantage significatif.

Ainsi, fin 1994, la 470 Internationale est-elle la première à proposer à l'IYRU d'introduire une règle de Classe spécifiant que la règle de propulsion ne s'applique que lorsqu'un pavillon jaune est hissé lors de la procédure de départ d'une course.

Le critère pour hisser le pavillon jaune est la vitesse du vent, qui doit être inférieure à 12 nœuds. Cette règle du pavillon jaune est intégrée aux instructions de course de la Coupe Internationale de Printemps 1995 disputée à Antibes, avec cependant une inversion dans la signification du pavillon jaune :

*« Un pavillon jaune hissé sur le bateau du Comité de Course donnant les signaux de départ au plus tard à l'envoi du signal préparatoire signifie que la règle 54 de l'I.Y.R.U. ne s'applique pas pour l'ensemble de la manche. »*

Cette règle est mise en œuvre pour la première fois au monde à cette occasion. C'est sous cette forme qu'elle sera intégrée quelque temps plus tard dans les règles de Classe par l'IYRU. Les autres Classes adopteront le principe de cette règle avec des vitesses de vent différentes compte tenu des caractéristiques des bateaux. Pour les 470, un pavillon rouge sera introduit pour signaler à une marque de parcours que la règle de propulsion s'applique à nouveau en cas de baisse de la vitesse du vent durant la course, tandis que le critère des 12 nœuds sera abaissé à 10. Il sera encore abaissé à 8 nœuds fin 2007 à la demande des coureurs et après quelques tests réalisés à la Coupe Internationale de Printemps aux Sablettes et aux Championnats d'Europe en Grèce à Thessaloniki.

Dans le même temps, l'ISAF harmonisera les pratiques entre les Classes avec l'utilisation des pavillons O et R en lieu et place des pavillons jaune et rouge et créera l'annexe P5 aux règles de course officialisant l'utilisation de ces pavillons et laissant aux règles de Classe le soin de fixer le critère de vitesse du vent.

## **La Coupe Internationale de Printemps des années 2010**

La Coupe Internationale de Printemps reste encore aujourd'hui très prisée par de nombreux équipages de haut niveau, ce qui en fait la plus grande épreuve internationale par le nombre et le niveau des équipages participants et le nombre de nations participantes après les Championnats du Monde et d'Europe et les épreuves de la Coupe du Monde. C'est la seule épreuve de Grade 2 ISAF hors Coupe du Monde.

En 2010, la Coupe Internationale de Printemps a regroupé à Marseille 60 bateaux de 22 nations de 5 continents.

1. Mathew Belcher / Ryan Will (Australie)
2. Lucas Calabrese / Juan de la Fuente (Argentine)
3. Pierre Leboucher / Vincent Garos (France)
4. Gideon Kliger / Eran Sela (Israël)
5. Sofian Bouvet / Jérémie Mion (France)

L'édition 2011 s'est disputée au Yacht Club des Sablettes dans le Var avec 72 participants en 9 courses

1. Riyunosuke Harada / Juko Yoshida (Japon)
2. Paul Snow-Hansen / Daniel Willcox (Nouvelle Zélande)
3. Tetsuya Matsunaga / Kimihiko IMAMURA (Japon)
4. Vladimir Chaus/ Denis Gribanov (Russie)
5. Sime Fantela / Igor Maranic (Croatie)
11. Sofian Bouvet / Vincent Guillarm (France)

L'édition 2012 s'est de nouveau disputée au Yacht Club des Sablettes dans le Var avec 60 participants en 10 courses

1. Paul Snow-Hansen / Daniel Willcox (Nouvelle Zélande)
2. Panagiotis Kampouridis / Efstathio Papadopoulos (Grèce)
3. Gabrio Zandonà / Pietro Zucchetti (Italie)
4. Lucas Calabrese / Juan de la Fuente (Argentine)
5. Tetsuya Matsunaga / Kimihiko Imamura (Japon)
6. Nicolas Charbonnier / Jérémie Myon (France)

L'édition 2013 aura eu lieu au Cap d'Agde avec 27 participants.

1. Lucas Calabrese / Juan de la Fuente (Argentine)
2. Jasper Wagner / Dustin Baldewein (Allemagne)
3. Paul Snow-Hansen / Daniel Willcox (Nouvelle Zélande)
4. Francisco Sucari / Francisco Renna (Argentine)
5. Anne Haeger / Briana Provanča (USA)

L'organisation des Championnats du Monde à La Rochelle en 2013 pour le Cinquantième Anniversaire de notre classe ayant malheureusement épuisé une grande partie de nos moyens financiers et humains, l'édition 2014 ne fut pas organisée.