

RCV 42 - GUIDE – ILCA 4, ILCA 6 & ILCA 7

Version mars 2022

INTRODUCTION

Ce document est un guide pour les juges et les concurrents. Les interprétations officielles de la RCV 42 sont publiées sur le site de World Sailing (traduction disponible sur le site de la FFVoile) et ce guide y fait référence.

PRINCIPE

Les juges accorderont aux concurrents le bénéfice du doute, cependant, lorsqu'ils sont certains qu'un concurrent enfreint la RCV 42, ils agiront pour protéger les concurrents qui se conforment à la règle.

RÈGLES DE CLASSE ILCA QUI MODIFIENT LA RCV 42

Aucune.

TECHNIQUES ET INFRACTIONS SPÉCIFIQUES À CES CLASSES

Les trois classes ILCA partagent de nombreuses infractions à la règle 42. Les concurrents en ILCA 7 sont plus lourds que le bateau et, grâce à leur masse musculaire supplémentaire, ils peuvent vraiment déplacer le bateau en bougeant leur corps. Presque tous les hommes se déplacent de manière agressive et l'un des problèmes des juges est de passer suffisamment de temps à analyser les actions d'un seul concurrent sans être distrait par les infractions possibles des autres concurrents.

Les concurrents ILCA 6 et ILCA 4 sont plus légers que le bateau et, dans de nombreux cas, ont moins d'impact lorsqu'ils se déplacent. Les quelques concurrents agressifs se démarquent vraiment de la majorité de la flotte.

DEPART

Un roulis et un pumping corporel

Au départ, on n'autorise qu'un seul roulis ou un seul pumping corporel, à moins qu'il ne propulse clairement le bateau. Très souvent, un roulis est combiné avec un fort pumping corporel à la fin du roulis, ce qui peut enfreindre la règle de base.

Actions autorisées :

- Un roulis ou un seul pumping corporel qui ne propulse pas clairement le bateau.

Actions interdites :

- Un roulis ou un seul pumping corporel qui propulse clairement le bateau. BASE4
- Faire rouler le bateau de façon répétée. 42.2(b)(1)
- Pumping corporel répété

Quelques repères :

- Le concurrent fait-il rouler le bateau ?
- Est-ce qu'un seul roulis ou pumping corporel propulse clairement le bateau ?
- Le roulis ou le pumping corporel sont-ils répétés (plus d'une fois) ?

Godiller

En général, les concurrents godillent quand ils sont au-delà du plus-près vers une route au plus près. La godille d'un ILCA a tendance à être puissante car de légers mouvements du gouvernail ont peu d'effet, sauf par petit temps.

Actions autorisées :

- Des mouvements légers du gouvernail dans l'axe du bateau qui ne le propulsent pas et ne l'empêchent pas de culer.
- Des mouvements de godille, même énergiques, lorsqu'un bateau est au-dessus de la route au plus près et change clairement de direction pour suivre une route au plus près. 42.3(d), GOD 1
- Actionner la barre de façon répétée pour réduire la vitesse. 42.3(f)

Actions interdites :

- Godiller en dessous du plus près, souvent pour tenter d'arrêter le bateau et revenir immédiatement face au vent ou pour plonger sous le vent d'un bateau.
- Godille vigoureuse dans les deux sens. GOD 2
- Navigation en crabe, mais seulement si les mouvements du gouvernail sont suffisamment puissants pour compenser la direction causée par la vile à contre. Le bateau se déplace alors au vent, parallèlement à la ligne de départ. GOD 3

Quelques repères :

- Les mouvements de la barre sont-ils énergiques ?
- Propulsent-ils le bateau vers l'avant ou l'empêchent-ils de culer ?
- Le bateau est-il au-dessus d'une route au plus près et change-t-il clairement de direction vers une route au plus près ?
- La godille neutralise-t-elle la godille précédente ?
- Lors d'une navigation voile à contre, la godille empêche-t-elle le bateau de modifier sa route ?

LOUVOYAGE

Pomping

Les infractions à la règle RCV 42 dans la classe ILCA ne se produisent pas souvent pendant le bord de près. La probabilité d'infraction augmente dans des situations tactiques ou par petit temps, lorsque les concurrents veulent accélérer le bateau en utilisant leur masse musculaire supplémentaire, surtout dans la classe ILCA 7.

Dans toutes les classes, on voit souvent les concurrents changer continuellement de position. Il s'agit généralement d'une combinaison de mouvements de torsion pour modifier l'assiette longitudinale (?) avant et arrière du bateau, ainsi que de mouvements de rappel pour garder le bateau aussi plat que possible et le faire aller plus vite. Par plus petit temps, les mouvements du corps perpendiculaires à la direction du bateau peuvent entraîner un pomping corporel, ce qui provoquera invariablement le battement de la chute. Pour que ces infractions soient correctement observées et identifiées, les juges doivent se placer derrière le bateau, afin de pouvoir faire le lien entre les mouvements du corps et les battements de la chute. Notez que par vent très léger, il est également possible de faire basculer un ILCA au vent avec un bon résultat. Le fait de faire rouler le bateau au vent de manière répétée constitue un balancement et ne devient un pomping corporel que s'il provoque le battement de la chute de la voile.

Ces deux actions interdites sont clairement observables depuis l'arrière.

Actions autorisées :

- Torsion pour modifier l'assiette avant et arrière du bateau en phase avec les vagues. SACC 1
- Mouvement vertical ou transversal du corps qui n'entraîne pas le battement de la voile, le roulis du bateau ou la violation de la règle de base.

Actions interdites :

- Pomping corporel ou torsion vigoureuse provoquant des battements répétés sur la chute. POMPE 6

- Torsion sur eau plate. SACC 2
- Faire rouler le bateau de façon répétée. 42.2(b)(1)

Quelques repères :

- Y a-t-il des vagues ?
- Le mouvement du corps du concurrent est-il en phase avec les vagues ?
- Le mouvement du corps du concurrent est-il vertical ou transversal ?
- Pouvez-vous relier les mouvements du corps avec les battements de la chute ?
- Les battements de la chute sont-ils répétés ?
- Les battements de la chute peuvent-ils être causés par les vagues ?
- Différence de comportement par rapport aux autres bateaux ?
- Par très petit temps, le concurrent fait-il rouler le bateau ?
- Le roulis est-il répété (pl us d'une fois) ?

Virement bascule

Pendant un virement de bord, les concurrents bougent leur corps pour faire rouler le bateau et le diriger pendant la manœuvre. La seule restriction est que le mouvement du corps n'entraîne pas une vitesse du bateau supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence du virement de bord. Un problème se pose lorsque le concurrent tarde à redresser le bateau après être revenu au plus près sur la nouvelle amure. A ce moment, l'exception autorisant le mouvement du corps ne s'applique plus. Le mouvement de redressement vigoureux est jugé selon les règles de base de la RCV 42.1 et si ce seul moment de redressement augmente la vitesse du bateau, il est interdit.

Actions autorisées :

- Mouvements du corps qui exagèrent le roulis et font que le bateau sort d'un bord à la même vitesse que celle qu'il avait juste avant la manœuvre. ROCK 8
- Déplacer le mât au vent de la verticale à la fin du virement de bord. ROCK 9
- Virements de bord répétés liés au vent ou à des considérations tactiques.

Actions interdites :

- Mouvements du corps accentuant le roulis et amenant le bateau à sortir d'un virement de bord à une vitesse supérieure à celle qu'il avait juste avant la manœuvre. Ceci n'est généralement observable que dans des conditions de vent très faible par la nette baisse de vitesse après avoir accéléré pour sortir du virement. BASIC 7
- (Principalement ILCA 7) Retarder le redressement du bateau après avoir terminé le virement de bord sur une nouvelle route au près, suivi d'un fort pumping par mouvement du corps ou d'un vigoureux réglage de l'écoute qui propulse clairement le bateau. BASIC 6
- (Principalement ILCA 4 et ILCA 6) Par tout petit temps, retarder le redressement du bateau après qu'il a atteint une route au plus près et le faire rouler davantage sous le vent avant de le mettre à plat ; si cette action est répétée lors des virements de bord suivants, il y a infraction à 42.2(b)(1).
- Virements de bord répétés sans rapport avec le vent ou des considérations tactiques. 42.2(e)

Quelques repères :

- Le concurrent tarde-t-il à redresser le bateau après le virement de bord ?
- Est-il suivi d'un vigoureux réglage de l'écoute ou d'un pumping corporel ?
- Cela a-t-il clairement propulsé le bateau ?
- Les différents virements de bord augmentent-ils la vitesse du bateau au-delà de la vitesse normale de remontée au vent ?
- Le mouvement du corps du concurrent est-il à l'origine de cette augmentation de vitesse ?
- L'augmentation de la vitesse après le virement de bord est-elle suivie d'une diminution soudaine et significative de la vitesse ?

- Les virements de bord peuvent-ils être justifiés par des changements de vent ou des considérations tactiques ?

PORTANT

Pomping

Les infractions de pomping sont plus susceptibles de se produire au portant. Le pomping corporel et le pomping de l'écoute ne sont pas autorisés par la règle 42.3(c) des RCV.

Lors d'un largue dans des conditions de vent plus fort, les concurrents rappellent vigoureusement pour maintenir le bateau à plat. C'est agir en bon marin et autorisé par la règle. Les concurrents changeront également de cap en permanence lorsqu'ils surfent sur les vagues et ajustent l'écoute de grand-voile en conséquence. Ils peuvent également pomper une fois par vague (ou rafale) pour amorcer le surf (ou le planing). Les combinaisons de mouvements qui en résultent doivent être soigneusement observées pour déterminer les mouvements autorisés et ceux qui ne le sont pas.

Parmi les actions interdites, citons le mouvement du corps dans le sens transversal, qui fait battre la chute, ou le pomping de l'écoute lorsque le bateau est déjà en train de surfer.

Un pomping illégal de l'écoute ou par mouvement du corps peut également être observé pendant le vent arrière. Le positionnement des juges est crucial pour pouvoir faire la distinction entre une navigation agressive mais légale et les infractions à la règle 42.2(a).

Lors d'un largue, il est préférable d'observer le pomping corporel depuis l'arrière et sous le vent de l'ILCA, afin d'observer le mouvement du corps dans le sens transversal et l'effet qu'ils ont sur la chute.

Lors d'un vent arrière, le pomping est mieux vu depuis une position par le travers du bateau observé, et sous le vent.

Actions autorisées :

- Régler la voile dans le but de régler le bateau en fonction des conditions existantes. POMPE 2
- Pomper la voile une fois par vague ou par rafale pour initier le surf ou le planing. Notez que pour être qualifié de surf, le bateau doit accélérer rapidement vers l'avant de la vague. 42.3(c).

Actions interdites :

- Pomping corporel provoquant des battements répétés de la chute. POMPE 6
- Régler la voile dans le but de l'agiter. POMPE 1
- Pomper la voile lorsqu'on est déjà en train de surfer ou de planer. POMPE 12
- Faire trois tentatives consécutives infructueuses pour planer ou surfer. POMPE 8

Quelques repères :

- Y a-t-il des conditions de surfing ou de planing ?
- Une action de pomper par vague ou par risée a-t-elle initié le surf ou le planing ?
- L'action de pomper a-t-elle été faite pendant que le bateau planait ou surfait ?
- L'action de border ou choquer la voile correspond-elle à des variations de vent, des risées ou des vagues ?
- La répétition des actions de border ou choquer crée-t-elle un battement de la voile ?
- Pouvez-vous relier les battements de la chute à des mouvements du corps ?

Balancer

Après le départ, le balancement causé par le mouvement du corps est la raison la plus courante des pénalités de la règle 42. Les concurrents ILCA naviguant sous le vent changent continuellement de cap en lofant et en abattant en utilisant leur corps pour faciliter la conduite du bateau. Ceci est autorisé par la RCV 42.3(a) tant qu'il y a des vagues et que le bateau change de cap en phase avec elles. Le niveau de gîte doit être cohérent avec le changement de direction du bateau. La meilleure position pour les juges pour observer à la fois l'effet des mouvements du corps sur le bateau et toute manœuvre de changement de direction par le concurrent est directement derrière.

Actions autorisées :

- Déplacer le corps sous le vent pour faciliter l'auloffée et déplacer le corps au le vent pour faciliter l'abattée, à condition que cela soit lié à la configuration des vagues. ROCK 6
- Adopter une position statique du concurrent, un réglage statique de la voile ou de la dérive qui réduit la stabilité du bateau. ROCK 4

Actions interdites :

- Roulis répété du bateau qui n'est pas lié à la configuration des vagues. ROCK 7
- Roulis répété du bateau en relation avec un changement de cap, en faisant de grands mouvements du corps suivis d'un changement de cap relativement faible. ROCK 6
- Roulis répété du bateau en l'absence de vagues. ROCK 7
- Mouvement unique du corps suivi d'un roulis répété, surtout après avoir provoqué un roulis au vent et, avant la fin du roulis, en déplaçant le corps vers l'intérieur pour le contrer. ROCK 5

Quelques repères :

- Le concurrent fait-il rouler le bateau ?
- Le roulis aide-t-il à diriger le bateau ?
- Y a-t-il des vagues à traverser pour diriger le bateau ?
- La gîte du bateau est-elle cohérente avec le changement de direction du bateau ?
- Est-ce en relation avec la forme des vagues ?

Empannage bascule

Par vent faible, les concurrents effectuent parfois des empannages répétés pour gagner de la vitesse, en particulier lorsqu'ils approchent de la zone ou qu'ils tentent de se dégager du dévent d'un autre bateau. Comme pour le virement de bord, le fait de retarder la mise à plat du bateau après l'empannage fait courir au concurrent le risque que le mouvement ne soit pas couvert par l'exception mais jugé par rapport à la règle de base.

Actions permises :

- Les empannages répétés qui sont liés aux changements de vent ou à des considérations tactiques.
- Les mouvements du corps qui exagèrent le roulis et font que le bateau sort de l'empannage à la même vitesse que celle qu'il avait juste avant la manœuvre. ROCK 8

Actions interdites :

- Empannages répétés qui ne sont pas liés à des changements de vent ou à des considérations tactiques. 42.2(e)
- Mouvements du corps qui exagèrent le roulis et font que le bateau sort de l'empannage avec une vitesse supérieure à celle qu'il avait juste avant la manœuvre. Ceci peut être observé par la chute nette de la vitesse après avoir accéléré pour sortir de l'empannage. ROCK 7

Quelques repères :

- Les empannages qui se distinguent des autres augmentent-ils la vitesse du bateau ?
- Le mouvement du corps du concurrent est-il à l'origine de l'augmentation de la vitesse ?
- L'augmentation de la vitesse après l'empannage est-elle suivie d'un ralentissement soudain et significatif ?
- Y a-t-il un délai entre la fin de l'empannage et la mise à plat du bateau ?
- L'empannage est-il accompagné d'un pomping de l'écoute ?
- Les empannages peuvent-ils être justifiés par des bascules de vent ou des considérations tactiques ?

CONSEILS POUR LES CONCURRENTS

Posez des questions.

Si vous n'êtes pas sûr d'une technique, demandez par écrit une clarification afin que les autres concurrents puissent également bénéficier de la réponse.

Si vous êtes pénalisé par un pavillon jaune, demandez aux juges une explication sur ce que vous pouvez et ne pouvez pas faire.

N'oubliez pas que plus l'épreuve est importante, plus le ratio juges/concurrents est élevé, de sorte que votre manière de naviguer sera scrutée à la loupe lorsque cela sera vraiment important.