



## Infractions les plus fréquentes à la Règle 42 49er et 49erFX

CE DOCUMENT EST UN GUIDE POUR LES JUGES ET LES CONCURRENTS

PRINCIPE : Les juges accorderont le bénéfice du doute aux concurrents ; cependant, quand ils sont certains qu'un concurrent a enfreint la règle 42, ils agiront pour protéger les concurrents qui respectent la règle.

### REGLES DE CLASSE MODIFIANT LA REGLE 42 :

Section C - Conditions pour courir

#### **C.1 GENERAL**

##### REGLES C.1.1

(a) La RCV 50.4 n'est pas applicable.

(b) La RCV 42.3 est applicable tel que modifiée ci-dessous :

La RCV 42.3 est modifiée comme suit:

*(J) Un bateau peut godiller si la godille ne propulse pas le bateau dans quelque direction que ce soit.*

#### **Techniques et infractions spécifiques à la classe, positionnement des juges :**

Les 49ers se déplacent très vite. Le positionnement de juges est crucial pour éviter tous accidents. Avoir une vision d'ensemble à 360° quand vous êtes sur un parcours de 49er est recommandé, avec trois conseils énumérés ci-dessous :

1. Avant le départ, laissez beaucoup de place pour que les bateaux manœuvrent, ils ont besoin de beaucoup d'espace par vent fort. Si vous vous retrouvez dans une situation critique, il est préférable de rester à l'arrêt et de laisser les 49ers vous éviter.

2. A la marque au vent, ne vous positionnez pas à proximité de la marque dans le prolongement de la layline tribord, en particulier dans des conditions venteuses. Dans les grosses rafales, les 49ers restent au près car ils n'arrivent pas à abattre.

3. Pour ne pas vous faire surprendre par la trajectoire des 49er sur leur bord de vent arrière, n'oubliez pas deux points essentiels:

- Si un bateau est dans une rafale, il a besoin d'abattre !
- S'il est vent arrière dans une molle, il a besoin de lofer !

En règle générale, la règle 42 n'est pas un gros problème pour la classe, en particulier lorsque le barreur et l'équipier sont au trapèze, mais il y a des infractions dans la fourchette 4-8 nœuds de vent.



PARTENAIRE  
OFFICIEL



PARTENAIRE  
FÉDÉRAL

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE  
17, rue Henri Bocquillon 75015 Paris  
Tél : 01 40 60 37 00 - Fax : 01 40 60 37 37 - [www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr)

La Fédération Française de Voile est l'autorité nationale de la voile, membre de l'I.S.A.F. du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72

## **1. Godiller**

Le safran étant petit et vertical, pour qu'un 49er modifie sa route, il faut des mouvements violents et répétés. Une telle action est maintenant permise selon leurs règles de classe tant que cela ne propulse pas le bateau dans une direction quelconque. La modification de route en godillant d'un côté est très faible par rapport à bateaux classiques. Si un bateau godille des deux côtés, pénalisez-le uniquement si l'action propulse clairement le bateau.

Rappelez-vous, la propulsion n'a pas besoin d'être un mouvement vers l'avant, donc toute godille qui propulse clairement le bateau enfreint la règle 42.3 (j).

### **Actions autorisées:**

- Godiller, d'un côté et de l'autre avant le départ, tant que cela ne propulse pas le bateau – 42.3(j)
- Mouvements répétés de la barre pour réduire sa vitesse 42.3(f)

### **Actions interdites:**

- Godiller d'un côté ou des deux côtés, propulsant clairement le bateau sur le côté - **BASIC 4 / SCULL 2**
- Le barreur d'un bateau fait à plusieurs reprises ces deux actions simultanément (1) godille violemment et (2) saute, rebondit, passe rapidement son poids d'un côté à l'autre du bateau, cette action entraînant un battement de la chute ou des modifications de route latérales évidentes - **BASIC 4/ POMPE 6**
- godille énergique des deux côtés propulsant le bateau - **SCULL 2**

### **Quelques repères :**

- Les mouvements de barre propulsent-ils le bateau dans quelque direction que ce soit?

## **2. Poming**

A cause du gréement entièrement latté, la bôme doit être poussée pour faire cesser le balancement du bateau. Si un 49er a besoin d'abattre depuis une position quasiment arrêtée, il doit pousser la bôme à l'extérieur. Ensuite, il devra border violemment l'écoute ou directement la bôme pour mettre les lattes à l'endroit. Cette action peut être répétée, tant qu'il est clair qu'elle est liée à la remise à l'endroit des lattes.

### **Actions autorisées:**

- poming plusieurs fois sur la grand-voile afin d'inverser la (les) latte (s) - 42.3 (e)

### **Actions interdites:**

- poming plusieurs fois sur la voile lorsque les lattes sont déjà inversées - **POMPE 1**

### **Quelques repères :**

- Un bateau a-t-il une latte (s) inversée ?
- Le poming de la grand-voile est-il destiné à inverser la (les) latte (s) ?

## **1. Pomper par mouvement du corps**

Se produit surtout dans des conditions limites pour le trapèze et est induit par l'équipage. Le pomping par mouvements du corps au près peut également ne pas engendrer de battement de la chute, en raison de la chute mise sous tension. Cette action n'enfreindra pas la règle 42.2 (a) mais peut cependant enfreindre une règle de base si elle propulse clairement le bateau.

### **Actions autorisées:**

- Déplacement du corps vers l'avant et l'arrière afin de changer l'assiette du bateau en phase avec les vagues – **SACC 1**

### **Actions interdites:**

- Pomping par mouvements du corps, sans battement de la chute, qui propulse clairement le bateau – **BASE 4**
- Pomping par mouvements du corps qui engendre des battements répétés de la chute, par les flexions des jambes de l'équipier au trapèze ou des torsions excessives de la partie supérieure du corps - **POMPE 6**

### **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 engendre-t-il des battements de la chute ?
- Pouvez-vous relier les mouvements du corps du concurrent aux battements de la chute ?
- Les battements de la chute sont-ils répétés ?
- Les battements de la chute ont-ils pu être provoqués par les vagues ?
- Comment se comporte-t-il par rapport aux autres bateaux ?
- Est-ce que le mouvement du corps observé, qui n'engendre pas de battements de la chute, propulse clairement le bateau?

## **2. Pomper avec l'écoute**

Un réglage rapide de l'écoute est nécessaire pour maintenir simplement le bateau à plat. Ce réglage est beaucoup plus ample et plus rapide que pour les autres bateaux. Plus les réglages sont réguliers, plus le bateau se rapproche de la zone pénalisable.

### **Actions autorisées:**

- Border ou choquer une voile en relation avec des bascules de vent, des risées ou des vagues - **POMPE 2**

### **Actions interdites:**

- Border ou choquer la grand-voile sans relation avec des bascules de vent, des risées ou des vagues - **POMPE 1**

### **Quelques repères :**

- Le réglage et le relâchement de l'écoute sont-ils faits en réponse à des bascules du vent, des risées ou des vagues ?
- Le réglage et le relâchement répétés de l'écoute créent-ils des battements de la voile

### **3. Bascule après avoir contourné la porte**

Un lent roulis se produit souvent pendant le contournement de la porte, en particulier par vent faible. Lorsque le bateau est quasiment à l'arrêt, vous pourrez observer l'équipage se déplaçant à plusieurs reprises entre sous le vent et au vent pour faire rouler le bateau. L'équipage le fait en douceur afin de maintenir les ailes hors de l'eau, et s'arrête lorsque le bateau atteint une vitesse normale. Il est peu probable que les deux juges voient l'ensemble de l'incident, les contournements de marques étant souvent des moments où ils sont occupés, mais cette action étant considérée comme une infraction tactique, même un seul juge peut pénaliser s'il peut relier le roulis répété du bateau avec le mouvement de l'équipage.

#### **Actions autorisées:**

- Adopter une position statique de l'équipage, du réglage de la voile ou de la dérive lorsque la stabilité du bateau est réduite - **ROCK 4**

#### **Actions interdites:**

- Roulis répété du bateau qui n'est pas lié aux vagues, en bougeant le corps depuis sous le vent à au vent afin d'atteindre la vitesse normale du bateau.

### **Quelques repères :**

- Est-ce le concurrent qui provoque le roulis du bateau ?
- Le roulis est-il répété?

## **MARQUE AU VENT**

### **1. Poming par mouvement du corps**

Principalement observé sur des bateaux qui virent près de la zone ou en dessous de la layline. Etant donné qu'après le virement de bord, les 49er perdent vraiment de la vitesse, l'équipier et le barreur du bateau rebondissent une fois sur l'aile pour rééquilibrer le bateau à plat et inverser les lattes. Cependant, des sauts répétés sur l'aile, qui induisent des battements de la chute et qui ne sont pas nécessaires pour inverser les lattes doivent être pénalisés.

**Voir la section « AU PRES » ci-dessus pour les actions autorisées et interdites.**

### **2. combinaison Rocking / pomping**

Cette combinaison se produit souvent dans des conditions plus légères et est provoquée par l'équipage qui se tient au mât ou au hauban.

#### **Actions autorisées:**

- Un roulis ou un pomping par mouvement du corps qui ne propulse pas clairement le bateau.

### **Actions interdites:**

- Un roulis ou un pumping par mouvement du corps qui propulse clairement le bateau - **BASE 4**
- roulis répété du bateau - 42.2 (b) (1)

### **Quelques repères :**

- Est-ce le concurrent qui provoque le roulis du bateau ?
- Est-ce qu'un seul roulis ou mouvement du corps propulse clairement le bateau?
- Est-ce que le roulis est répété (plus d'une fois) ?

## **AU VENT ARRIERE**

### **1. Pumping par mouvement du corps**

Il est possible de voir l'équipage sauter sur le bord de l'aile pour accélérer la vitesse du bateau, ce qui provoque également un battement de la chute.

### **2. Balancer**

Le balancer en 49er au vent arrière se produit la plupart du temps à proximité de la ligne d'arrivée par petit temps quand les concurrents se battent pour se placer et comptent sur le fait de ne pas être pris à temps par les juges.

**Voir la section « AU PRES » ci-dessus pour les actions autorisées et interdites.**

### **3. Pumping de la grand-voile**

Une traction énergique sur la bôme avec la main ou l'écoute peut être nécessaire pour inverser les lattes sur le bon côté après un empannage, et sera répétée si le concurrent n'a pas réussi à le faire. Ces actions sont autorisées tant qu'il est clair qu'elles sont faites pour inverser les lattes.

**Voir la section « DEPART » ci-dessus pour les actions autorisées et interdites.**

### **CONSEILS**

1. N'hésitez pas à poser des questions !
2. Si vous n'êtes pas sûr d'une technique, demandez par écrit une clarification de sorte que d'autres concurrents puissent également bénéficier de la réponse.
3. Si vous êtes pénalisé par un pavillon jaune, demandez une explication aux juges de ce que vous pouvez et ne pouvez pas faire.
4. Rappelez-vous que, plus l'épreuve est importante, plus il y a de juges sur l'eau et votre technique de navigation sera donc examinée minutieusement quand cela compte vraiment.

Pour toutes autres questions, veuillez contacter : [cca@ffvoile.fr](mailto:cca@ffvoile.fr)

CE DOCUMENT NE CONSTITUE QU'UN RECUEIL DE CONSEILS.

LES DOCUMENTS OFFICIELS SONT LES **INTERPRÉTATIONS ISAF.**