

RCV 42 - GUIDE - Nacra 17

Version avril 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.

GÉNÉRALITÉS

En général, la RCV 42 n'est pas un gros problème pour la classe des Nacra 17, surtout lorsqu'ils foilent, mais des infractions se produisent par vent de 4 à 8 nœuds. Il est toujours plus rapide pour l'équipage de se mettre au trapèze complètement, cependant, les charges sur les écoutes étant très élevées, des mouvements du corps dedans/dehors sont souvent nécessaires pour ajuster les écoutes.

RÈGLES DE CLASSE NACRA 17 QUI MODIFIENT LA RCV 42

Règle de classe C.1.1 (b) (17 mars 2022)

La RCV 42.3(c)(2) est supprimée et remplacée par :

"sauf lors d'un louvoyage au vent, chaque voile peut être bordée autant de fois que voulu pour initier le foil."

POSITIONNEMENT DU BATEAU JURY

Les Nacra 17 sont des bateaux très rapides. Un positionnement prudent du bateau jury est crucial pour éviter les interférences avec les bateaux pendant la course, et les accidents. Il est essentiel de garder une bonne vue à 360 degrés sur une zone de course de Nacra 17.

Avant le départ, laissez suffisamment de place pour que les bateaux manœuvrent, ils ont besoin d'une zone étendue par vent fort. Si vous vous retrouvez dans une mauvaise position, il vaut mieux rester immobile et les laisser vous éviter.

À la marque au vent, ne vous positionnez pas près de la marque et dans le prolongement de la layline tribord, surtout dans des conditions de vent avec rafales. La meilleure position est au vent de la layline avec l'étrave pointant vers bout au vent ou vers la droite pour avoir une échappatoire si nécessaire. Dans de fortes rafales, les Nacra 17 continuent de naviguer au près au-delà de la marque car ils sont incapables d'abattre. La plupart des bateaux ne vireront pas de bord dans la zone à cause de la perte de vitesse, ils voudront s'établir plus loin sur tribord, donc être proche de la zone pour voir les incidents n'est pas aussi urgent que pour les autres classes.

Au portant, soyez conscient que si un Nacra 17 navigue dans une rafale, il a besoin d'abattre et s'il arrive dans une molle, il doit être capable de lofer.

De même, ne vous placez jamais directement derrière le bateau car en cas de chavirage du Nacra 17, vous risquez d'arriver sur l'équipage dans l'eau.

Les sillages des bateaux jury et le remous des hélices doivent toujours être maintenus à bonne distance des bateaux en course car ils provoquent de la cavitation des foils, ce qui fait que les bateaux retombent et perdent beaucoup de distance.

Par vent léger (4-8 nœuds), les juges doivent essayer de se placer de manière à être clairement visibles des concurrents lorsque les bateaux s'approchent des situations où des infractions sont le plus susceptibles de se produire.

POMPING À L'ÉCOUTE

Un réglage rapide de l'écoute de la grand-voile est nécessaire pour simplement maintenir le bateau dans son assiette. La quantité d'ajustement est beaucoup plus importante et rapide que pour les autres bateaux. Plus les ajustements sont rythmés, plus ils se rapprochent de la zone de pénalité.

Actions autorisées :

- Pomper la grand-voile pour remettre la ou les lattes dans le bon sens à condition que cela ne propulse pas clairement le bateau. RCV 42.3(e)
- Border et choquer une voile en phase avec les changements de vent, les rafales ou les vagues. POMPE 2
- Pomper pour initier le vol, sauf sur un louvoyage au vent. 42.3(c)(2)

Actions interdites :

- Pomper la grand-voile lorsque les lattes ne sont plus inversées. POMPE 1
- Propulser clairement le bateau tout en pompant la grand-voile pour remettre la ou les lattes. RCV 42.3(e)
- Border et choquer la grand-voile sans lien avec des changements de vent, des rafales ou des vagues. POMPE 1
- Pomper pour initier un vol sur un louvoyage au vent. 42.3(c)(2)

Quelques repères :

- Le fait de border et choquer pourrait-il être une réponse à des changements de vent, des rafales ou des vagues ?
- Le réglage et le relâchement répétés font-ils battre la voile ?
- Le réglage et le relâchement ont-ils pour but d'initier le foil, dans des conditions où le foil est possible ?
- Le vol est-il possible ?

POMPER PAR MOUVEMENT DU CORPS

Se produit principalement dans des conditions de trapèze marginal et est induit par l'équipage. Pomper par mouvement du corps au près peut également se produire sans qu'il y ait de battement de la chute de la voile en raison de la forte tension de la chute. Une telle action n'enfreint pas la règle 42.2(a) mais peut tout de même enfreindre une règle de base si elle propulse clairement le bateau.

Actions interdites :

- Pomper par mouvement du corps sans battement de la chute qui propulse clairement le bateau. BASE 4
- Pomper par mouvement du corps causant des battements répétés de la chute par la flexion de la jambe de l'équipage au trapèze ou la torsion excessive 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 fait-il battre la chute de la voile ?
- Pouvez-vous relier les mouvements du corps aux battements ?
- Les battements sont-ils répétés ?
- Les battements sur la chute de la voile peuvent-ils être causés par les vagues ?
- Comment apparaît-il comparé aux autres bateaux ?

- Les mouvements du corps observés, qui ne provoquent pas de battements sur la chute, propulsent-ils clairement le bateau ?

SACCADER

Départ et remontée au vent

Saccader pendant le départ et la remontée au vent dans des conditions très légères est une infraction courante, où l'équipage est positionné à l'avant sur la coque au vent, souvent au trapèze, et avance vigoureusement de manière répétée en s'arrêtant brusquement. Cela peut être observé à la fois tactiquement au-dessus de la ligne de départ et à la marque au vent, et plus généralement dans le parcours dans des conditions légères et sans possibilité de vol.

Actions interdites :

- Mouvements soudains du corps vers l'avant s'arrêtant brusquement.

Vol (foiling)

L'incidence des foils et des stabilisateurs d'un Nacra 17 ne peut pas être réglée en course. Quand il foile, l'équipage doit se déplacer vers l'avant et l'arrière pour continuer à foiler et éviter la situation critique et dangereuse d'une action de « plongeon » ou « de sortie de foil ». En fonction du vent et de l'état de la mer, les actions de l'équipage peuvent être plus vigoureuses. Il s'agit d'actions en bon marin pour contrôler le vol du bateau pendant qu'il foile et pour éviter un atterrissage incontrôlé qui pourrait causer un accident.

Actions autorisées :

- Mouvements de l'équipage vers l'avant et l'arrière pour contrôler le vol du bateau pendant qu'il foile qui ne sont pas des mouvements soudains vers l'avant s'arrêtant brusquement.

Actions interdites :

- Mouvements soudains du corps vers l'avant s'arrêtant brusquement.

Quelques repères :

- Le mouvement est-il un mouvement vers l'avant qui s'arrête brusquement ?
- Le mouvement est-il soudain ?
- Le mouvement s'est-il développé en un rythme ?

GODILLER

Départ

En raison de ses safrans petits et verticaux, un Nacra 17 nécessite beaucoup de mouvements de barre vigoureux et répétés pour changer de direction. Une telle action est autorisée même si le bateau gagne de la vitesse, à condition que le bateau change clairement de direction vers une route au plus près. Ce gain de vitesse pendant le changement de direction est généralement dû au remplissage des voiles, vous devez donc être sûr que tout gain de vitesse est une propulsion due à la godille avant de pénaliser.

Actions autorisées :

- Godiller sur un côté avant le départ si le bateau est au-delà du plus près et change de direction vers une route au plus près sur l'un ou l'autre bord. RCV 42.3(d)
- Bouger la barre de façon répétée pour réduire la vitesse. RCV 42.3(f)

Actions interdites :

- Après avoir godillé dans une direction, godiller à nouveau en lien avec la première action de godille pour la neutraliser. GOD 2
- Godiller pour neutraliser le changement de direction du bateau provoqué par le fait d'avoir mis une voile à contre. GOD 3

Quelques repères :

- Le mouvement de la barre est-il répété ?
- Le mouvement répété de la barre est-il vigoureux ou propulse-t-il le bateau vers l'avant ou l'empêche-t-il de se déplacer vers l'arrière ?

- Le bateau est-il au-dessus du plus près et se déplace-t-il lentement ou est-il stationnaire ?
- Le mouvement répété de la barre se fait-il d'un seul côté ?
- Le bateau change-t-il clairement de direction vers une route au plus près sur l'un ou l'autre bord?

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.