

CHAPITRE 4

AUTRES OBLIGATIONS EN COURSE

*Les règles du chapitre 4 ne s'appliquent qu'à des bateaux **en course**.*

40 FLOTTABILITE PERSONNELLE ; HARNAIS

40.1 Quand le pavillon Y est envoyé avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement, les concurrents doivent porter des gilets de sauvetage ou tout autre système de flottabilité personnelle adéquat. Les combinaisons isothermiques et les combinaisons sèches ne constituent pas des systèmes de flottabilité personnelle adéquats.

40.2 Un harnais ou ceinture de trapèze doit être équipé d'un système permettant de décrocher rapidement le concurrent du bateau à tout moment de son utilisation.

Note : cette règle s'applique à partir du 1^{er} janvier 2006.

41 AIDE EXTERIEURE

Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, sauf

- (a) de l'aide tel que prévu par la règle 1 ;
- (b) de l'aide pour un membre d'équipage malade ou blessé ;
- (c) après une collision, de l'aide de la part de l'équipage de l'autre bateau, pour se dégager ;
- (d) de l'aide sous forme d'information librement accessible à tous les bateaux ;
- (e) une information spontanée émanant d'une source désintéressée, qui peut être un autre bateau dans la même course.

42 PROPULSION

42.1 Règle de base

Sauf quand cela est permis dans la règle 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse. Son équipage peut ajuster le réglage des voiles et de la coque, et accomplir d'autres actions de navigation en bon marin, mais ne doit pas bouger son corps autrement pour faire avancer le bateau.

42.2 Actions interdites

Sans que cela limite l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites :

- (a) pomper : agitation répétée de toute voile, soit en bordant et choquant la voile, soit par mouvement du corps vertical ou perpendiculaire à l'axe du bateau ;
- (b) balancer : roulis répété du bateau, provoqué
 - (1) par le mouvement du corps,
 - (2) par le réglage répété des voiles ou de la dérive, ou

- (3) par action sur la barre ;
- (c) saccader : mouvement soudain du corps en avant, arrêté brutalement ;
- (d) godiller : mouvement répété de la barre qui soit est vigoureux, soit propulse le bateau en avant ou l'empêche de reculer ;
- (e) virements de bord ou empannages répétés sans rapport avec des sautes de vent ou des considérations tactiques.

42.3 Exceptions

- (a) Un bateau peut être balancé pour en faciliter la conduite.
- (b) L'équipage d'un bateau peut bouger le corps pour exagérer le roulis qui facilite la conduite du bateau pendant un virement de bord ou un empannage, pourvu que, juste après que le virement de bord ou l'empannage est terminé, la vitesse du bateau ne soit pas supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence de virement de bord ou d'empannage.
- (c) Sauf lors d'un louvoyage au vent, quand le surfing (accélération rapide en descendant sur le côté sous le vent d'une vague) ou le planing est possible, l'équipage du bateau peut border l'écoute et le bras de toute voile dans le but d'initier ce surfing ou planing, mais une fois seulement pour chaque vague ou risée.
- (d) Quand un bateau est sur une route au-delà du plus près et qu'il est soit stationnaire soit en train de bouger lentement, il peut godiller pour se retrouver sur une route au plus près.
- (e) Un bateau peut réduire sa vitesse en bougeant sa barre de façon répétée.
- (f) Tout moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.
- (g) Pour se dégager après un échouage ou après une collision avec un autre bateau ou un objet, un bateau peut utiliser la force appliquée par l'équipage de l'un ou l'autre bateau, et tout équipement autre qu'un moteur propulsif.

Note : les interprétations de la règle 42 sont disponibles sur le site internet de la FFVoile (www.ffvoile.org) et de l'ISAF (www.sailing.org) ou par mail sur demande.

43 VETEMENTS ET EQUIPEMENT DU CONCURRENT

- 43.1**
- (a) Les concurrents ne doivent pas porter ou transporter de vêtements ou d'équipement dans le but d'augmenter leur poids.
 - (b) De plus, le poids des vêtements et de l'équipement d'un concurrent ne doit pas excéder 8 kilogrammes, à l'exclusion du harnais de trapèze ou de rappel et des vêtements (y compris les chaussures) portés seulement au-dessous du genou. Les règles de classe ou les instructions de course peuvent spécifier un poids inférieur, ou un poids supérieur jusqu'à 10 kilogrammes. Les règles de classe peuvent inclure dans ce poids les chaussures et autres vêtements portés au-dessous du genou. Un harnais de rappel ou de trapèze doit avoir une flottabilité propre et ne doit pas peser plus de 2 kilogrammes, mais les règles de classe peuvent spécifier

un poids supérieur, jusqu'à 4 kilogrammes. Les poids doivent être déterminés tel que requis par l'annexe H.

- (c) Quand un jaugeur chargé de la pesée des vêtements et de l'équipement estime qu'un concurrent peut avoir enfreint la règle 43.1(a) ou 43.1(b), il doit en faire un rapport écrit au comité de course qui doit réclamer contre le bateau du concurrent.

43.2 La règle 43.1(b) ne s'applique pas aux bateaux ayant l'obligation d'être équipés de filières.

44 PENALITES POUR INFRACTION AUX REGLES DU CHAPITRE 2

44.1 Effectuer une pénalité

Un bateau susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 alors qu'il est *en course* peut effectuer une pénalité au moment de l'incident. Sa pénalité doit être une pénalité de deux tours à moins que les instructions de course spécifient l'usage de la pénalité en points ou quelque autre pénalité. Cependant, s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être l'abandon.

44.2 Pénalité de deux tours

Après s'être largement écarté des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue une pénalité de deux tours en faisant rapidement deux tours dans le même sens, comprenant deux virements de bord et deux empannages. Quand un bateau effectue la pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit se trouver entièrement du côté parcouru de la ligne avant de *finir*.

44.3 Pénalité en points

- (a) Un bateau accepte une pénalité en points en montrant un pavillon jaune à la première occasion raisonnable après l'incident, en le gardant déferlé jusqu'à ce qu'il *finisse*, et en attirant sur lui l'attention du comité de course sur la ligne d'arrivée. En même temps, il doit aussi informer le comité de course de l'identité de l'autre bateau impliqué dans l'incident. Si cela est impossible, il doit le faire à la première occasion raisonnable dans le temps limite de dépôt des *réclamations*.
- (b) Si un bateau arbore un pavillon jaune, il doit aussi satisfaire aux autres parties de la règle 44.3(a).
- (c) Le score d'un bateau pénalisé doit être le nombre de points de la place correspondant à sa place effective d'arrivée augmentée du nombre de places mentionné dans les instructions de course, mais il ne doit pas recevoir plus de points que pour «DNF». Quand les instructions de course ne précisent pas le nombre de places, ce doit être le nombre entier (0,5 arrondi au nombre supérieur) le plus proche de 20% du nombre de bateaux inscrits. Les points des autres bateaux ne doivent pas être modifiés ; donc, deux bateaux peuvent recevoir le même nombre de points.

44.4 Limites aux pénalités

- (a) Quand un bateau a l'intention d'effectuer une pénalité tel que prévu dans la règle 44.1 et que dans le même incident il a abordé une *marque*, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité prévue dans la règle 31.2.

- (b) Un bateau qui effectue une pénalité ne doit pas être pénalisé davantage pour le même incident, sauf s'il n'a pas abandonné alors que la règle 44.1 l'exigeait.

45 MISE AU SEC ; AMARRAGE ; MOUILLAGE

Un bateau doit être à flot et non amarré à son signal préparatoire. Ensuite, il ne peut être mis au sec ou amarré sauf pour vider l'eau, ferler les voiles ou effectuer des réparations. Il peut mouiller ou l'équipage peut se tenir debout sur le fond. Il doit récupérer l'ancre avant de continuer à courir, sauf s'il est dans l'incapacité de le faire.

46 PERSONNE RESPONSABLE

Un bateau doit avoir à bord une personne responsable désignée par le membre ou l'organisation qui a inscrit le bateau. Voir la règle 75.

47 LIMITATIONS SUR L'EQUIPEMENT ET L'EQUIPAGE

47.1 Un bateau ne doit utiliser que l'équipement à bord à son signal préparatoire.

47.2 Aucune personne ne doit quitter le bord intentionnellement, sauf si elle est malade ou blessée, pour aider une personne ou un navire en danger, ou pour nager. Une personne quittant le bateau par accident ou pour nager doit être revenue à bord avant que le bateau continue la course.

48 SIGNAUX DE BRUME ET FEUX

Quand la sécurité l'exige, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux comme requis par le *Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer* ou les règlements gouvernementaux applicables.

49 POSITION DE L'EQUIPAGE

49.1 Les concurrents ne doivent pas utiliser de système conçu pour reporter le corps à l'extérieur, autre que des sangles de rappel et des renforts portés sous les cuisses.

49.2 Quand des filières sont exigées par les règles de classe ou les instructions de course, elles doivent être tendues, et les concurrents ne doivent pas avoir une partie quelconque de leur torse à l'extérieur de celles-ci, sauf brièvement pour effectuer un travail nécessaire. Sur les bateaux équipés de filières de câble métallique hautes et basses, un concurrent assis sur le pont face à l'extérieur, avec la taille à l'intérieur de la filière basse, peut avoir la partie supérieure de son corps à l'extérieur de la filière haute.

50 ETABLIR ET BORDER LES VOILES

50.1 Changer les voiles

Pendant les changements de voiles d'avant ou de spinnakers, une voile de remplacement peut être entièrement établie et réglée avant que la voile qu'elle remplace soit affalée. Cependant, une seule grand-voile et, sauf quand on le change, un seul spinnaker doivent être établis en même temps.

50.2 Tangons de spinnaker ; tangons de foc

Un seul tangon de spinnaker ou tangon de foc doit être utilisé en même temps sauf lors d'un empannage. Quand il est utilisé, il doit être fixé au mât le plus avant.

50.3 Utilisation des « outriggers »

- (a) Aucune voile ne doit être bordée sur ou à l'aide d'un « outrigger », sauf tel qu'autorisé dans la règle 50.3(b) ou 50.3(c). Un « outrigger » est tout accessoire ou autre système placé de sorte à pouvoir exercer une pression vers l'extérieur sur une écoute ou une voile à un point depuis lequel, quand le bateau est en position verticale, une ligne verticale tomberait à l'extérieur de la coque ou du pont. Pour les besoins de cette règle, les pavois, rails de fargue et listons ne font pas partie de la coque ou du pont, et ce qui suit n'est pas un « outrigger » : un beaupré utilisé pour fixer l'amure d'une voile établie, un bout-dehors utilisé pour border la bôme d'une voile établie, ou la bôme d'une voile d'avant bômée qui ne nécessite aucun réglage lors d'un virement de bord.
- (b) Toute voile peut être bordée sur ou par l'intermédiaire d'une bôme utilisée normalement pour une voile établie, et fixée en permanence au mât sur lequel la tête de la voile utilisée est fixée.
- (c) Une voile d'avant peut être bordée ou fixée à son point d'écoute à un tangon de spinnaker ou de foc, pourvu qu'un spinnaker ne soit pas établi.

50.4 Voiles d'avant

La différence entre une voile d'avant et un spinnaker est que la largeur à mi-hauteur d'une voile d'avant, mesurée aux points médians de son guindant et de sa chute, n'excède pas 50% de la longueur de sa bordure, et aucune autre largeur intermédiaire n'excède un pourcentage pareillement proportionnel à sa distance depuis le sommet de la voile. Une voile amurée en arrière du mât le plus avant n'est pas une voile d'avant.

51 LEST MOBILE

Tout lest mobile doit être convenablement arrimé et l'eau, le poids mort ou le lest ne doivent pas être déplacés dans le but de modifier le réglage ou la stabilité. Les planchers, les cloisons, les portes, les échelles et les réservoirs d'eau doivent être laissés en place et tous les équipements de cabine gardés à bord.

52 ENERGIE MANUELLE

Le gréement dormant, le gréement courant d'un bateau, ses espars et appendices mobiles de coque doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force manuelle.

53 FROTTEMENT SUPERFICIEL

Un bateau ne doit pas expulser ou laisser filer de substance telle qu'un polymère, ni avoir une texture spéciale des surfaces, qui pourraient améliorer les caractéristiques de l'écoulement de l'eau à l'intérieur de la couche limite.

54 ETAIS ET AMURES DES VOILES D'AVANT

Les étais et amures des voiles d'avant, à l'exception des spinnakers quand le bateau n'est pas au plus près, doivent être fixés approximativement sur l'axe du bateau.