



Association Match Racing d'Antibes

Internationaux en Match Racing des Alpes Maritimes

Association loi 1901 Affiliée à la Fédération Française de Voile
Agréée Ministère de la Santé de la jeunesse et des Sports

email : contact@matchraceantibes.fr Site : www.matchraceantibes.fr

Sélective au Championnat de Méditerranée Match Race 2019

12 et 13 janvier 2019

INSTRUCTIONS DE COURSE

Abréviations :

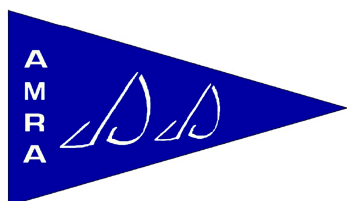
J	Jury	CC	Comité de Course
AO	Autorité Organisatrice	AN	Autorité Nationale
RCV	Règles de Course à la Voile	IC	Instructions de Course
JI	Jury International	AC	Avis de Course

1 REGLES

- 1.1 La régate sera régie par :
 - (a) les « règles » telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile*, incluant l'Annexe C.
 - (b) Les règles d'utilisation des bateaux (annexe C des IC), qui s'appliquent également aux courses d'entraînement et aux courses des partenaires. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.
 - (c) Le règlement du Championnat de France de Match-Racing Open 2018-2019.
- 1.2 Ajouter au préambule du chapitre 4 des RCV : « La règle 40 s'applique à tout moment quand les bateaux sont sur l'eau ».
- 1.3 Ajouter à la RCV 41 : (e) une aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à bord, à condition que le retour à bord ait lieu à l'emplacement approximatif de la récupération.
- 1.4 Ajouter après la première phrase de l'Annexe A5 : « Quand un des bateaux d'un match manque à effectuer le parcours conformément à la règle 28.1, il doit être classé DNF sans instruction ».
- 1.5 Supprimer la RCV C6.3 et la remplacer par : « un bateau ayant l'intention de demander réparation en raison de circonstances qui se présentent quand il est en course ou dans la zone d'arrivée doit clairement arborer un pavillon rouge aussitôt que possible après avoir eu connaissance de ces circonstances, mais pas plus tard que deux minutes après avoir fini ou abandonné. »
- 1.6 Quand les umpires agissent selon la RCV C8.6, ils suivront les instructions dans l'annexe E des IC.
- 1.7 Si un bateau a une pénalité en suspens et que l'autre bateau dans son match a fini, les umpires pourront signaler selon la RCV C5.5 que la pénalité est annulée. (Ceci modifie la RCV C7.4)

2 INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITÉ

- 2.1 Seuls les barreurs invités par l'AO sont admissibles dans l'épreuve. Les barreurs sont listés dans l'annexe A des IC.
- 2.2 Pour rester admissible, l'équipage complet doit, le 12 janvier, sauf prolongation par l'AO, remplir le formulaire d'inscription, régler tout droit d'inscription, toute caution pour les dommages et remplir le formulaire de poids de l'équipage
- 2.3 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque barreur pour chaque incident. Si une retenue est faite sur la caution, le barreur sera tenu de rétablir le montant initial de la caution pour conserver son admissibilité.



Pôle Voile Match Racing – AMRA
CREPS Sud-est-Antibes
Avenue du 11 Novembre BP 47
06601 ANTIBES CEDEX

Tel : + 33 652 600 936

Siret N° 419 737 176 00018



- 2.4 Chaque barreur est responsable des dommages ou pertes pour son bateau sauf responsabilité autre déterminée par les umpires ou le jury.
- 2.5 Après le signal d'avertissement d'un match, le barreur inscrit ne doit pas quitter la barre, sauf en cas d'urgence.
- 2.6 Quand un barreur inscrit est dans l'incapacité de continuer à courir dans l'épreuve, l'AO peut autoriser un membre d'équipage d'origine à le remplacer.
- 2.7 Quand un membre d'équipage inscrit est dans l'incapacité de continuer à participer à l'épreuve, l'AO peut autoriser un remplacement, un remplacement temporaire ou une autre mesure.

3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information situé au bureau Voile du CREPS.
- 3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés du bateau comité, amarré à quai.
- 3.3 Les barreurs doivent assister au premier briefing qui aura lieu le 12 janvier à 9h devant le bureau Voile du CREPS, sauf s'ils sont excusés par l'AO.
- 3.4 La première réunion avec les umpires aura lieu à la suite du premier briefing.
- 3.5 Une réunion aura lieu tous les matins à 9h devant le bureau Voile du CREPS.

4 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 4.1 Les modifications aux IC faites à terre seront annoncées au briefing du matin.
- 4.2 Les modifications faites sur l'eau seront signalées par l'envoi du 3ème substitut avec trois signaux sonores. Un umpire peut les communiquer par oral ou par écrit.

5 BATEAUX ET VOILES

- 5.1 (a) L'épreuve se courra sur des First Class 7.5.
(b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par le CC.
- 5.2 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un umpire. Le 3ème substitut n'est pas nécessaire.
- 5.3 L'OA décidera des bateaux utilisés pour chaque phase et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, le barreur à qui ce bateau a été attribué utilisera temporairement un autre bateau.
- 5.4 L'OA peut autoriser l'utilisation d'un bateau de remplacement quand il est certain que le bateau d'origine est endommagé et que le temps de réparation sera trop long.

6 IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

- 6.1 Les bateaux seront identifiés par des numéros sur la coque.
- 6.2 Les bateaux seront attribués par l'AO pour une phase selon un tirage au sort.

7 NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- 7.1 L'équipage (barreur inclus) devra être constitué de 3 à 5 membres.
- 7.2 Le poids total de l'équipage, incluant le barreur, vêtus au minimum de shorts et tee-shirts, ne doit pas excéder 350 kgs, déterminé lors de l'inscription ou à un moment décidé par le CC.
- 7.3 Tous les équipiers inscrits doivent courir tous les matches, sauf en cas d'autorisation de changement d'équipier précisé dans l'IC 2.6 ou 2.7.

8 FORMAT DE L'ÉPREUVE ET HORAIRES DES DEPARTS

- 8.1 Le format de l'épreuve et les grilles de départ sont précisés dans les annexes A et B des IC.
- 8.2 Dans une série éliminatoire entre deux barreurs,
 - (a) ils devront alterner à chaque match l'extrémité de la ligne qui leur est attribuée. Sauf si mentionnées dans la grille de départ, les extrémités initialement attribuées seront déterminées par un tirage au sort. (Ceci modifie la RCV C4.1)
 - (b) Lorsqu'une série éliminatoire entre deux barreurs a été décidée, les matches ultérieurs entre ces deux barreurs ne seront pas courus.
 - (c) Les équipages changeront de bateaux à l'issue des matches impairs de chaque série éliminatoire.
- 8.3 Les jours de course sont programmés les 12 et 13 janvier.

- 8.4 Le nombre de matchs courus chaque jour sera déterminé par le CC.
- 8.5 Le CC peut interrompre une phase ou l'épreuve, quand, à son avis, il ne sera pas possible de courir les matchs restants dans les conditions existantes ou dans le temps imparti restant. Les phases précédentes peuvent être terminées à la place des phases ultérieures.
- 8.6 L'heure prévue du premier signal d'attention chaque jour est 10h.
- 8.7 Le départ de chaque flight ultérieur sera donné aussitôt que possible après le flight précédent.
- 8.8 Quand un match ne peut pas partir à l'heure prévue, chaque umpire préviendra son match que le match « n » ne partira pas et que l'ordre des départs est modifié en conséquence sans changement de numéro de flamme numérique. Il n'y aura pas de départ blanc.
- 8.9 Quand, lors d'une série éliminatoire, le vainqueur d'une série spécifique est déterminé, les départs suivants seront avancés pour éliminer les départs blancs. Les concurrents en seront informés oralement par un umpire.

9 ZONE DE COURSE

La zone de course sera la baie de la Salis.

10 PARCOURS

10.1 Configuration, signaux et parcours à effectuer

(a) Configuration du parcours (pas à l'échelle)

Marque au vent W o

Marque sous le vent L o

Ligne de départ/arrivée o-----o

(b) Signaux de parcours et parcours à effectuer

Les signaux de parcours seront envoyés du bateau CC, avec ou avant le signal d'avertissement.

Les marques au vent (W) et sous le vent (L) doivent être contournées à tribord.

<u>Signal</u>	<u>Parcours</u>
Pas de Signal :	départ - W - L - W – arrivée
Signal « S » :	départ - W – arrivée

(c) Description des marques

Le bateau du CC sera identifié par le pavillon AMRA.

La marque de la ligne de départ/arrivée sera de type « crayon » jaune.

Les marques L et W seront des bouées cylindriques rouges.

La marque de remplacement sera de type « crayon » jaune ou verte.

10.2 Ligne de départ/arrivée

- (a) La ligne de départ/arrivée sera une ligne droite entre le côté parcours d'une marque de départ/arrivée et le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du CC.
- (b) Une bouée peut être amarrée à l'avant sur la ligne de mouillage du bateau du CC. Les bateaux ne doivent pas passer entre cette bouée et le bateau du CC, à quelque moment que ce soit. Cette bouée fait partie de la ligne ou chaîne de mouillage du bateau CC.

10.3 Annulation et réduction

- (a) La RCV 32 est supprimée et remplacée par : « Après le signal de départ, le CC peut annuler ou réduire un match pour n'importe quelle raison, après consultation des umpires du match, lorsque cela est possible ».
- (b) Dans un flight, quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'une flamme numérique, le signal s'applique uniquement à ce match.

11 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

- 11.1 Avant le signal d'attention d'un flight ou dans les deux minutes suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer le pavillon L pour signaler une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ. Il doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du CC et y rester, sauf indication autre.
- 11.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du CC.

11.3 Après le signal d'attention d'un flight, un match ne sera pas retardé ni annulé en raison d'une avarie, sauf si le signal d'avarie a été envoyé comme requis par l'IC 11.1.

11.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti, ou des avaries survenues après le signal d'attention ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

12 PROCÉDURE DE DÉPART

12.1 Le numéro du flight suivant sera affiché sur le bateau CC.

12.2 Le signal d'attention sera envoyé 7 minutes avant le premier signal de départ de chaque flight (ceci modifie la RCV C3.1).

13 CHANGEMENT DE POSITION DE LA MARQUE AU VENT

13.1 Les changements de parcours seront faits en mouillant une marque W de remplacement.

13.2 **Signaux de changement de parcours (modifie la RCV 33 et Signaux de course)**

- (a) Le pavillon C et un pavillon ou un panneau de couleur signifie : « La marque au vent a été remplacée par une marque de la même couleur que le pavillon ou le panneau. »
- (b) Lorsqu'un changement de parcours après le départ ne concerne que certains matchs, ces matchs seront indiqués par la flamme numérique correspondante.

13.3 **Signaux depuis un bateau**

- (a) Lorsqu'un changement de parcours est fait pour le premier bord du parcours, le signal sera envoyé depuis une drisse du marocain du bateau du CC avec le signal préparatoire pour chaque match concerné. Le signal préparatoire sera suivi d'une série de signaux sonores répétitifs.
- (b) Lorsqu'un changement de parcours est signalé après le premier bord du parcours, il sera signalé depuis la plage avant du bateau CC (pavillon C sur panneau et couleur).

14 TEMPS LIMITE

Un bateau qui ne finit pas dans les 5 minutes après que son adversaire a effectué le parcours et fini sera classé DNF (ceci modifie la RCV 35 et A5).

15 BATEAUX ENTRAINEURS sans objet

16 MEDIA, IMAGES ET SON

16.1 Si réclamé par l'AO, l'équipement fourni par l'AO (quel qu'il soit) doit être à bord du bateau en course.

16.2 Les concurrents ne doivent pas gêner le fonctionnement normal de l'équipement media fourni par l'AO.

16.3 L'AO a le droit d'utiliser gratuitement les images et les sons enregistrés durant l'épreuve.

17 PRIX sans objet

18 CODE de CONDUITE

18.1 Les concurrents doivent répondre à toute requête raisonnable d'un officiel, y compris la présence aux cérémonies officielles, la collaboration avec les partenaires de l'épreuve et ne doivent pas agir de façon à ternir l'image de l'épreuve.

18.2 Les concurrents doivent manier les bateaux et le matériel avec le soin nécessaire, en bon marin, et conformément aux annexes C et D des IC.

18.3 Les actions suivantes de la part des barreurs et/ou membres d'équipage *en course* pourront être considérées comme une infraction à l'esprit de sportivité selon la RCV C8.3(c) et pourront entraîner une pénalité de la part d'un umpire selon la RCV C5.2 ou C5.3.

- Tentatives verbales excessives pour exercer des pressions, conseiller ou influencer les décisions des umpires.
- Objection répétitive ou continue à une décision d'umpire (verbale ou autre).
- Insulter les umpires avant ou après une décision (voir également call MR M4).

18.4 Les infractions à l'IC ci-dessus peuvent aussi être transmises au Jury. La pénalité pour une infraction à l'IC ci-dessus est à la discrétion du Jury et peut comprendre l'exclusion de toute participation ultérieure à l'épreuve, le retrait d'un prix en espèces ou l'encaissement des cautions.

18.5 Les infractions graves à cette IC pourront être communiquées au Jury par l'AO pour une action selon la RCV 69.

19 RESPONSABILITÉ

Tous les participants à l'épreuve le font à leurs propres risques. L'AO, ses associés et les personnes désignées n'acceptent aucune responsabilité en cas de perte, dommage, blessure ou inconvénient survenu quelle qu'en soit la cause.

ANNEXE B

FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

FORMAT DE L'ÉPREUVE

1 Première phase – Round(s) Robin(s)

- (a) Les barreurs seront répartis en un ou deux groupes en se basant sur le classement World Sailing Match Race 30 jours avant le début de l'épreuve.
- (b) Tous les barreurs disputeront un ou plusieurs Round Robins – chaque barreur rencontrera une fois les autres barreurs jusqu'à une heure limite décidée au briefing.

2 Deuxième phase – Knock out séries

Les skippers seront classé 2 par 2 selon le classement de la phase 1.

ANNEXE C

UTILISATION DES BATEAUX

1 GENERALITES

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, des variations ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

2 ARTICLES ET ACTIONS INTERDITES

Sauf en cas d'urgence ou pour éviter un dommage ou une blessure, ou en cas de consigne différente d'un umpire, les actions suivantes sont interdites :

- 2.1 Tout ajout, oubli, ou modification de l'équipement fourni.
- 2.2 L'utilisation de tout équipement dans un but différent de son but d'origine.
- 2.3 Le remplacement de tout équipement sans l'accord du CC.
- 2.4 Manier le bateau de telle façon que l'on puisse raisonnablement prévoir qu'un dommage significatif va en résulter.
- 2.5 Déplacer un équipement de sa position initiale de rangement sauf lorsqu'il est en cours d'utilisation.
- 2.6 Embarquer à bord d'un bateau sans autorisation préalable.
- 2.7 Enlever un bateau de son emplacement à quai ou de son mouillage sans avoir acquitté le règlement de la caution demandée ou sans avoir l'autorisation du CC, ou pendant les jours de courses, alors que la flamme Aperçu est envoyée à terre.
- 2.8 Gruter un bateau ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9 Utiliser un ris de fond en tant que ris.
- 2.10 Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.11 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.12 Les transmission radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.
- 2.13 Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.14 Utiliser un winch pour régler la grand écoute, le pataras ou le halebas.
- 2.15 réservé
- 2.16 Utiliser une ligne de ris comme bordure
- 2.17 Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs.
- 2.18 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.19 L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas et montres.
- 2.20 Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile ou utiliser un scotch laissant des résidus/ type grey tape.
- 2.21 Utiliser le tangon de spinnaker pour la voile d'avant.
- 2.22 Après le signal de départ, et pendant la navigation au près pendant plusieurs secondes, la position de la bôme principale ne doit pas être contrôlée autrement que par la grand écoute avec la poulie fixée au fond du cockpit et le halebas.
- 2.23 L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs pour faciliter le virement ou l'empennage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.24 réservé
- 2.25 Avoir le bout dehors sorti, sauf lorsqu'on envoie, porte ou affale le spinnaker. Le bout dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker. Cependant un bateau qui n'a pas complètement rentré le bout dehors sera si possible prévenu verbalement par les U avant d'être pénalisé.
- 2.26 Sortir le bout dehors avant d'être sur le nouveau bord du parcours après être entré dans la zone d'une marque à contourner sans porter le spinnaker.
- 2.27 Une infraction à l'IC 2.22, 2.23, 2.25 ou 2.26 ne peut faire l'objet d'une réclamation par les bateaux mais peut faire l'objet d'une action des umpires conformément à la RCV C8.2. Ceci modifie les RCV C6.2 et C.8.2.

3 ACTIONS ET ELEMENTS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

3.1 Embarquer les équipements suivants :

- (a) principaux outils
- (b) ruban adhésif
- (c) bouts (élastiques ou sinon de 4 mm de diamètre ou moins)
- (d) marqueurs
- (e) matériel pour pennons
- (f) montre, chronomètres et compas à main
- (g) manilles et manillons
- (h) velcro
- (i) chaise de calfat
- (j) pavillons de remplacements
- (k) équipement individuel de flottabilité si pas fourni par l'organisation

3.2 Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :

- (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent
- (b) fixer les pennons
- (c) empêcher que les voiles soient endommagées ou tombent par-dessus bord
- (d) marquer les repères de réglage
- (e) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés
- (f) pour faire des signaux requis par l'Annexe C6
- (g) sécurité personnelle

4 ELEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES

Ce qui suit est obligatoire :

- 4.1 Compléter un rapport écrit de dommage avant de quitter le bateau et le soumettre au CC, même si le dommage ou la perte n'est pas enregistré. Les rapports doivent inclure les preuves que les éléments peuvent endommager ou désavantager le bateau lors des matches ultérieurs. Quand des échanges de bateau sont effectués sur l'eau, le rapport devrait être fait verbalement au CC dès que possible.
- 4.2 A la fin de chaque journée de navigation :
 - (a) plier les voiles, les ranger dans les sacs et à leur place, suivant les consignes
 - (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour
 - (c) relâcher la tension du pataras
- 4.3 A la fin du dernier jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marques.
- 4.4 Toute demande de modification de l'équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu'une réponse oui/non soit possible.
- 4.5 Se conformer à toute règle, y compris les limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'appontement.
- 4.6 Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.

ANNEXE D

LISTE D'EQUIPEMENT

Les éléments suivants, non fixés, fournis par l'AO doivent être embarqués à tout moment à leur place pendant la navigation. Toute perte devra être signalée sur le rapport de dommage journalier.

VOILES ET EQUIPEMENT DES VOILES

- Grand voile
- Petite voile d'avant
- Grand voile d'avant
- Spinnaker
- Une manivelle de winch
- Deux écoute de voile d'avant
- Deux écoute de spinnaker
- Bout d'amure de spinnaker

EQUIPEMENT DE SECURITE

- Cinq gilets de sauvetage
- Seau et amarre
- Bouée de sauvetage
- Pompe de cale

SYSTEME DE MOUILLAGE

- Ancre et chaîne
- Ligne de mouillage

LIGNE DE MOUILLAGE et PARE BATTAGE

- Une ligne de mouillage
- Deux pare battages

AUTRES

- Cinq drapeaux (Jaune, Bleu, Rouge, L et Y)
- Deux baguettes (extension arrière du bateau)

ANNEXE E

PENALITES POUR DOMMAGE

Pénalités pour dommage en match racing suite à un contact entre bateaux

Les RCV C6.6 et C8.6 permettent aux umpires ou au jury de décider de la pénalité quand un bateau enfreint la RCV 14. Ce document explique comment les dommages seront évalués et fournit un guide général pour une pénalité appropriée. Quand le jury a de bonnes raisons de le faire, il peut appliquer une pénalité différente.

Les dommages sont divisés en 3 niveaux.

Niveau	Etendue	Conséquence
Niveau A Dommage mineur	N'affecte pas de façon significative la valeur, l'apparence générale, ou l'utilisation normale du bateau.	Le bateau peut régater sans réparation bien que des travaux mineurs de surface puissent être nécessaires après l'épreuve. Les réparations ne devraient normalement pas nécessiter plus d'1 heure de travail.
Niveau B Dommage	Affecte la valeur et/ou l'apparence générale du bateau.	Le dommage n'affecte pas l'utilisation normale du bateau dans cette course, mais peut nécessiter une réparation (temporaire) avant de reprendre la course. Exige plus d'1 heure de travail mais ne devrait normalement pas exiger plus de 3 heures de travail.
Niveau C Dommage majeur	L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être altérée ³	Le bateau aura besoin d'une réparation avant de reprendre la course. Exige plus de 3 heures de travail.

Points de pénalités – devant être appliqués sans instruction (ceci modifie la RCV C8.6) ;

Niveau	Round Robin	Séries éliminatoires
A	Aucun	Aucun
B	Demi-point	Trois-quart de point
C	Un point	Un point

Quand les deux bateaux enfreignent la RCV 14, ils devraient recevoir chacun une pénalité en points. Si un concurrent demande une instruction après qu'une pénalité en points ait été imposée, le jury peut décider (pendant l'instruction) de donner une pénalité supérieure.

Déductions de la caution de dommage

L'évaluation du niveau de dommage est utilisée seulement pour des points de pénalités, et n'est pas liée aux déductions sur la caution de dommage.

Tous les points de pénalités seront basés sur l'évaluation du niveau de dommage sur l'eau. L'évaluation ultérieure du niveau de dommage après un examen plus approfondi, aussi bien pour un niveau supérieur qu'inférieur, ne modifiera pas les points de pénalité donnés sur l'eau.