



ANTIBES
14 et 15 Décembre 2013
SELECTIVE CHAMPIONNAT DE MEDITERRANEE
INSTRUCTIONS DE COURSE

Abréviations :

J - Jury

AO - Autorité Organisatrice

RCV - Règles de Course à la Voile

JI - Jury International

CC - Comité de Course

AN - Autorité Nationale

IC - Instructions de Course

AC - Avis de Course

1 REGLES

1.1 La régata sera régie par :

- (a) les « règles » telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile* incluant l'Annexe C.
- (b) Les règles de Prêt de bateaux (annexe C des IC), qui s'appliquent également aux courses d'entraînement et aux courses sponsorisées. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.
- (c) Le règlement du Championnat de France Mrace promotion 2014

2 INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITÉ

2.1 Seuls les concurrents invités par l'AO sont admissibles dans l'épreuve. Les concurrents sont listés dans l'annexe A des IC.

2.2 Pour rester admissible, l'équipage complet doit, le 14 décembre, sauf prolongation par l'AO, remplir le formulaire d'inscription, régler tout droit d'inscription, toute caution pour les dommages et doit remplir le formulaire de poids de l'équipage.

2.3 La caution pour dommage est la limite de responsabilité de chaque skipper pour chaque incident. Si une retenue est faite sur la caution, le skipper sera tenu de rétablir le montant initial de la caution pour conserver son admissibilité.

2.4 Chaque skipper est responsable des dommages ou de la perte de son bateau sauf responsabilité autre déterminée par les umpires ou le jury.

2.5 Après le signal d'attention d'un match, le skipper inscrit ne doit pas quitter la barre, sauf en cas d'urgence.

2.6 Quand un skipper inscrit est dans l'incapacité de continuer à courir dans l'épreuve, le 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, le 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 du Pôle du CREPS
 - 3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés du bateau comité, amarré a quai
 - 3.3 Les skippers doivent assister au premier briefing qui aura lieu le 14 Decembre à la salle Mistral (CREPS)
 - 3.4 La première réunion avec les umpires aura lieu à la suite du premier briefing.
- 4 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE**
- 4.1 Les modifications aux instructions de course faites à terre seront annoncées au briefing du matin.
 - 4.2
 - 4.3 Les modifications faites sur l'eau seront signalées par l'envoi du 3ème substitut avec trois signaux sonores. Un umpire les communiquera 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'ils décident qu'un bateau ne doit pas être utilisé, le skipper ayant eu l'attribution de ce bateau utilisera temporairement un autre bateau.
 - 5.4 L'AO 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 et la Grand voile.
 - 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 Le nombre total d'équipiers (incluant le skipper) doit être de 4 (5 si women) à l'exclusion des personnes placées à bord par le CC. Tous les équipiers inscrits doivent courir toutes les courses.
 - 7.2 Le poids total de l'équipage, incluant le skipper, vêtu 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.
- 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 (a) Dans une série éliminatoire entre deux skippers, ceux-ci doivent 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 doivent être déterminées par un tirage au sort. (Ceci modifie la RCV C4.1)
(b) Lorsqu'une série éliminatoire entre deux skippers a été décidée, les matchs ultérieurs entre ces deux skippers ne doivent pas être courus.
(c) Les équipages changeront de bateaux à l'issue des matchs impairs de chaque série éliminatoire.
 - 8.3 Les jours de course sont programmés les 14 et 15 decembre 2013
 - 8.4 Le nombre de matchs courus sera déterminé par le CC.

- 8.5 (a) 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.
- (b) Ajouter la RCV C10.3 (b)
 « Quand un round robin simple est interrompu avant d'être terminé, ou qu'un round robin multiple est interrompu pendant le premier round robin, le score le plus élevé devra être déterminé par la moyenne des points obtenus à chaque match couru par chaque concurrent, sauf si un ou plusieurs concurrents ont couru moins d'un tiers des matchs prévus, auquel cas la totalité du round robin doit être ignorée et si nécessaire, l'épreuve sera déclarée nulle. »
- 8.6 L'heure prévue du premier signal d'attention est 10h30
- 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, les signaux et départs des matchs suivants conserveront l'heure initialement programmée, en laissant un départ blanc pour la paire ne prenant pas le départ. Aucun pavillon de départ de match ne sera envoyé pour un 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 (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 mat 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 32.1 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 sur 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 réclamer 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 pourra 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

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 doit être suivi par 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 ENTRAÎNEURS

(a) Les bateaux entraîneurs doivent ostensiblement montrer l'identification de l'équipe qu'ils entraînent.

(b) L'AO ne fournira pas de mouillages pour les bateaux entraîneurs.

(c) Si un bateau entraîneur gêne la course ou l'organisation de l'épreuve, cela peut entraîner l'application d'une pénalité, à la discrétion du J pour le skipper ou l'équipe concernée.

16 MEDIA, IMAGES ET SON

16.1 Quand exigé par l'AO

- (a) L'AO peut exiger la présence de personnel et d'équipement de médias à bord pendant la course.
- (b) Les concurrents devront porter pendant la course des microphones fournis par l'AO et être disponibles pour des interviews quand sollicitées par l'AO.
- (c) Les skippers inscrits devront porter des équipements de communication fournis par l'AO qui peuvent permettre au commentateur de communiquer avec eux pendant la course.
- (d) Il pourra être demandé aux membres de l'équipage (skipper y compris) d'être équipés de microphones.

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

16.3 L'AO doit avoir le droit d'utiliser gratuitement les images et bandes sonores enregistrées pendant l'épreuve.

17 PRIX réservé

18 CODE de CONDUITE

- (a) Les concurrents doivent répondre à toute requête raisonnable d'un officiel, y compris la participation 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.
- (b) Les concurrents doivent manier les bateaux et le matériel avec le soin nécessaire, en bon marin, et en conformité avec les annexes C et D des IC.
- (c) La pénalité pour une infraction à cette IC est à la discrétion du J et peut comprendre l'exclusion de toute participation ultérieure à l'épreuve, le retrait d'un prix en espèces ou l'encaissement des cautions.

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 DES IC - FORMAT DE L'ÉPREUVE, PROGRAMME DES COURSES ET CLASSEMENT

1 FORMAT DE L'ÉPREUVE

1.1 Première phase - Round(s) Robin(s)

Tous les skippers disputeront plusieurs Round Robin - chaque skipper rencontrera une fois les autres skippers jusqu'à une heure limite décidée au briefing

1.2 deuxième phase - Knock out séries

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

ANNEXE C DES IC - 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, 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. Utiliser le tangon de spinnaker pour la voile d'avant.
- 2.21. Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile ou du ruban adhésif type « grey tape ».
- 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'empannage, 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) Les 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
- (f) pavillons de remplacements

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.

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.
- 4.2. A la fin de chaque journée de navigation :
- (a) plier et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé
 - (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour
 - (c) relâcher la tension des états
- 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'apportement.
- 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 DES IC - LISTE D'EQUIPEMENT

D1 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 équipement DES VOILES

Grand voile

Petite voile d'avant

Grand voile d'avant

Spinnaker

Une manivelle de winch

Deux écoutes de spinnaker

Deux écoutes de voile d'avant

Un stick

équipement DE SECURITE

Extincteur

Gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage

Lampe torche

Corne de brume

Seau et amarre

Bouée de sauvetage

Pompe de cale

SYSTÈME DE MOUILLAGE

Ancre et chaîne

Ligne de mouillage

LIGNE DE MOUILLAGE et PARE BATTAGE

Une ligne de mouillage

Deux pare battage