

CHAMPIONNAT DE FRANCE MATCH RACING FEMININ

23 au 25 Novembre 2018
Association Match Racing Antibes

INSTRUCTIONS DE COURSE



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL



FOURNISSEUR
OFFICIEL

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

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

Abréviations :

J – Jury

AO – Autorité Organisatrice

RCV – Règles de Course à la Voile

AC - Avis de Course

CC – Comité de Course

AN – Autorité Nationale

IC – Instructions 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 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 Match Racing Féminin 2018.

1.2. 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.

1.3. 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. »

1.4. Ajouter après la première phrase de l'annexe A.5 « 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. Pour une action selon la RCV C8.6, les umpires suivront le guide de l'Annexe E des IC.

1.6. Les équipements individuels de flottabilité doivent être portés à tout moment sur l'eau conformément à la RCV 40 (ceci modifie le préambule du chapitre 4).

2. INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITÉ

2.1. Seules les barreuses qualifiées et invitées par la FFVoile sont admissibles dans l'épreuve. Les barreuses sont listées dans l'annexe A des IC.

2.2. Pour rester admissible, l'équipage complet doit au plus tard, le vendredi 23 novembre avant 10h00 sauf prolongation par l'AO, remplir le formulaire d'inscription, régler tout droit d'inscription, la caution fixée à 1000 € 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 barreuse pour chaque incident. Si une retenue est faite sur la caution, la barreuse sera tenue de rétablir le montant initial de la caution pour conserver son admissibilité.

2.4. Chaque barreuse 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, la barreuse inscrite ne doit pas quitter la barre, sauf en cas d'urgence.

2.6. Quand une barreuse inscrite est dans l'incapacité de continuer à courir dans l'épreuve, le jury 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 jury peut autoriser un remplacement, un remplacement temporaire ou une autre mesure.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURENTES

- 3.1. Les avis aux concurrentes seront affichés sur le tableau officiel d'information situé salle Libeccio
- 3.2. Les signaux faits à terre seront envoyés du bateau comité, amarré à quai
- 3.3. Les barreuses doivent assister au premier briefing qui aura lieu vendredi 23 novembre à 10h15 sauf si elles sont excusées par l'AO.
- 3.4. La première réunion avec les umpires aura lieu au cours du premier briefing.
- 3.5. Les briefings du samedi 24 et du dimanche 25 novembre auront lieu à 08h00.
- 3.6. La participation à tous les briefings est obligatoire pour tous les skippers.

4. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 4.1. Les modifications aux IC faites à terre seront affichées au plus tard 30 minutes avant le départ de toute course concernée et seront signalées par l'envoi du pavillon L à terre. Elles seront signées par le comité de course et les représentants du jury.
- 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 bateaux FC 7,5.
(b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par le CC, les équipages seront informés oralement par les umpires.
- 5.2. Le CC décidera des bateaux utilisés pour chaque phase et s'il décide qu'un bateau ne doit pas être utilisé, la barreuse à qui ce bateau a été attribué utilisera temporairement un autre bateau.
- 5.3. Le CC 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.
- 5.4. D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un umpire. Le 3^e substitut n'est pas nécessaire.

6. IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

- 6.1. Les six bateaux seront identifiés par des numéros sur les étraves
- 6.2. Les bateaux seront tirés au sort chaque jour lors de la réunion du matin ou au début de chaque phase, selon décision du CC.

7. NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- 7.1. L'équipage (barreuse incluse) doit être constitué de **3 à 5** membres. Le poids total maximum de l'équipage, déterminé avant la première course, chaque membre d'équipage portant au minimum un short et un tee-shirt, ne doit pas excéder **272 kg**.
- 7.2. Toutes les équipières inscrites doivent courir tous les matchs, sauf en cas d'autorisation de changement d'équipière 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 barreuses,
 - (a) elles 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 barreuses a été décidée, les matchs ultérieurs entre ces deux barreuses ne seront pas 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 vendredi 23, samedi 24 et dimanche 25 novembre.
- 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 est 11h30 le vendredi 23 novembre et 9h00 les samedi et dimanche 24 et 25 novembre.
- 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 seront avancés de 5 minutes (durée d'une procédure). Les concurrentes devront toujours être attentives à l'envoi de la flamme numérique. Les concurrentes concernées en seront informées oralement par un umpire. 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 concurrentes en seront informées oralement par un umpire.

9. ZONE DE COURSE

La zone de course sera en baie de la Salis.

10. PARCOURS

10.1.

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

Marque W

o

Marque L o o

Départ/Arrivée o----- Bateau Comité

(b) **Signaux de parcours et parcours à effectuer**

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

La marque au vent W doit être contournée à tribord.

La marque sous le vent est une porte. Dans le cas où une des bouées de cette porte serait absente, la marque restante serait à contourner à tribord.

Signal

Parcours

Pas de Signal :

départ – W – L – W – arrivée

(c) **Description des marques**

Le bateau du CC sera identifié par un pavillon AMRA.

La marque de la ligne de départ/arrivée sera une bouée crayon de couleur jaune

La marque W sera une bouée crayon de couleur jaune

Les marques de la porte L seront des bouées cylindriques de couleur rouges

La marque de remplacement sera une bouée crayon de couleur verte

10.2. Ligne de départ/arrivée

- (a) La ligne de départ/arrivée sera une ligne droite entre le côté parcours de la 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 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 un pavillon L pour signaler une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'une équipière 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 pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

12. PROCÉDURE DE DÉPART

- 12.1. Le signal d'attention d'un match sera : pavillon F
- 12.2. Le numéro du flight suivant sera affiché sur le bateau CC.
- 12.3. 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 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 matches, ces matches 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 le 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 du CC.

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 ACCOMPAGNATEURS

- 15.1. Les bateaux accompagnateurs doivent arborer ostensiblement l'identification de l'équipe qu'ils entraînent.
- 15.2. Si un bateau accompagnateur gêne la course ou l'organisation de l'épreuve, cela peut entraîner l'application d'une pénalité, à la discrétion du jury pour la barreuse ou l'équipe concernée

16. MEDIA, IMAGES ET SON

- 16.1. Si réclamé par l'AO :
 - (a) La présence d'un opérateur de télévision, d'un invité ou d'un équipement fourni par l'AO (quel qu'il soit) doit être à bord du bateau en course,
 - (b) les concurrentes doivent porter des micros fournis par l'AO pendant les courses et être disponibles pour les interviews lorsque cela est demandé par l'AO ou le CC,
 - (c) Les barreuses inscrits devront porter un équipement de communication fourni par l'AO ce qui permettra une communication avec le commentateur pendant la course.
- 16.2. Les concurrentes 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

Le prix principal pour la 1ère place sera le titre de « Champion de France de Match Racing Féminin 2018 » ainsi que des Médailles FFVoile pour les 3 premiers équipages.

18. CODE DE CONDUITE

- 18.1. Les concurrentes 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 concurrentes 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 barreuses et/ou membres d'équipage 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 être transmises au Jury. La pénalité pour une infraction à l'IC 18.3 est à la discrétion du Jury et peut comprendre l'exclusion de toute participation ultérieure à l'épreuve ou l'encaissement des cautions.
- 18.5. Les infractions graves aux IC seront communiquées au jury par l'AO pour prendre des mesures selon la RCV 69.

19. DECISION DE COURIR

La décision d'une concurrente de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, la concurrente décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de perte dommage (matériel et/ou corporel) blessure ou désagréments quelle que soit la manière dont ils ont été causés

ANNEXE A

LISTE DES BARREUSES ADMISSIBLES

NOM	PRENOM	WOMEN RANKING WORLD SAILING 17/10/2018	WORLD SAILING ID
COURTOIS	Pauline	1	FRAPC14
VENNIN	Margot	11	FRAMV15
RIOU	Margot	14	FRAMR36
BONAFOUS	Elodie	23	FRAEB25
URRUTI	Hélène	37	FRAHU2
PAILLOUX	Marine	41	FRAPM29
LE BARS	Chloé	NC	FRACL50
LEFORT	Marina	NC	FRAML87

Président du comité de course : Pierre Roche
 Chef Umpire : Philippe Michel

ANNEXE B FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

1. Première phase - Round Robin
 - a) Les barreuses seront classées en se basant sur le classement Match Race Open de World Sailing du 17 octobre 2018.
 - b) Toutes les barreuses disputeront un Round Robin Aller/Retour (RR).
 - c) Les barreuses classées de la première à la quatrième place seront qualifiées pour la deuxième phase (Demi-finales).
 - d) Les barreuses suivantes au classement du RR joueront la quatrième phase

2. Deuxième phase - Demi-finales
 - a) Les barreuses sélectionnées lors des phases précédentes seront réparties en matchs selon le principe suivant :
 - La barreuse ayant le meilleur classement du RR choisit son adversaire pour le match 1.
 - Les deux autres barreuses disputent le match 2.
 - b) La première barreuse de chaque match marquant au moins trois points accédera à la phase suivante.

3. Troisième phase - Finale / Petite finale
 - a) Les vainqueurs des demi-finales se rencontrent en Finale.
 - b) Les perdants des demi-finales se rencontrent en Petite Finale.
 - c) La première barreuse en Finale marquant au moins trois points sera déclarée Championne de France de Match Racing Féminin 2018. La perdante sera déclarée Vice-Championne de France de Match Racing Féminin 2018.
 - d) La première barreuse en Petite Finale marquant au moins deux points sera déclarée 3^{ème} du Championnat de France de Match Racing Féminin 2018.

4. Quatrième phase - Classement 5^e à la 8^e place : King of Castle
 - a) Les barreuses n'accédant pas aux demi-finales disputent le « King of Castle » :
 - La barreuse classée 8^{ème} du RR1 rencontre la barreuse classée 7^{ème} du RR.
 - La gagnante de ce match rencontre ensuite la barreuse classée 6^{ème} du RR et ainsi de suite.
 - b) La barreuse la mieux classée au RR1 rentrera en tribord.
 - c) Les perdantes ont terminé l'épreuve. Elles seront classées de la 8^{ème} à la 5^{ème} place.

Programme des courses

A partir de la deuxième phase (toutes phases en série éliminatoire), le nombre de points à obtenir pour la victoire sera confirmé avant le début de la phase par le CC. Chaque matin, pendant le briefing, une liste d'appariement sera distribuée à chaque barreuse avec le programme de la journée.

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 penons sur le spinnaker.
- 2.11. Transpercer les voiles, même pour mettre des penons.
- 2.12. Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC ou pour le respect de l'IC 16
- 2.13. Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.14. Utiliser un winch pour régler l'écoute de GV, le pataras ou le halebas.
- 2.15. Ouvrir le capot de cockpit ou attacher les drisses aux poignées du capot
- 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 du ruban adhésif type «grey tape».
- 2.21. 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.
- 2.22. 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.
- 2.23. Réserve
- 2.24. 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 umpires avant d'être pénalisé.
- 2.25. 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.
- 2.26. Une infraction à l'IC 2.21, 2.22, 2.24 ou 2.25 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 EQUIPEMENTS 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 penons
- (f) montre, chronomètres, compas à main et caméra de type « Go Pro »
- (g) manilles et manillons
- (h) velcro
- (i) chaise de calfat
- (j) 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 penons
- (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) faire des signaux requis par l'Annexe C6.

4. EQUIPEMENTS 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 matchs 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 et les ranger dans les sacs et à leur place, comme demandé
 - (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 DES IC – 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 EQUIPEMENTS DES VOILES

Grand-voile
Solent
Génois
Spinnaker
Une manivelle de winch
Une écoute de spinnaker
Une amure de spinnaker
Deux écoutes de voile d'avant
Une écoute de Grand-Voile
Un stick

EQUIPEMENTS DE SECURITE

Seau et deux amarres
Ecope
Eponge
Pompe de cale

SYSTÈME DE MOUILLAGE

Ancre et chaîne
Ligne de mouillage

PARE BATTAGE

Deux pare battages

PAVILLONS

Pavillons bleu et jaune
Pavillon L
Pavillon rouge
Pavillon Y

AUTRES

Deux baguettes (extensions arrières du bateau)

ANNEXE E



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	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-quarts de point
C	Un point	Un point

Quand les deux bateaux enfreignent la RCV 14, ils devraient recevoir chacun une pénalité en points. Si une concurrente 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.