AMRA
match race antibes

SÉLECTIVE AU CHAMPIONNAT DE MÉDITERRANÉE 2026-2027

INSTRUCTIONS DE COURSE

Version : 24 octobre 2026

1 RÈGLES

1.1 La régate est régie par les règles telles que définies dans l'AC 1.

1.2 Quand les umpires agissent selon la RCV C8.6, ils suivent l'annexe D des IC.

1.3 En complément de l'AC 1, les RCV sont modifiées comme suit :

(a) Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, « 1 minute » est remplacé par « pas moins de 30 minutes » dans Signaux de course, Aperçu.

(b) La RCV 32 est supprimée et remplacée par « Après le signal de départ, le CC peut annuler ou raccourcir tout match pour toute raison, après consultation des umpires du match si cela est possible ».

(c) Au cours d'un flight, quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'une flamme numérique, ce signal s'applique uniquement à ce match. Ceci modifie Signaux de course.

2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

2.1 Toute modification aux IC sera affichée avant 9h le jour où elle prendra effet, à l'exception de toute modification au programme des courses qui sera affiché avant 20h la veille du jour où il prendra effet.

2.2 Le pavillon L envoyé au-dessus de la flamme numérique de la modification la plus récente sera envoyé à terre le jour où il prendra effet, jusqu'à ce que les bateaux soient partis vers la zone de course.

2.3 Des modifications à une IC peuvent être faites sur l'eau. Elles seront signalées sur le bateau comité par l'envoi du 3ème substitut avec trois signaux sonores. Un umpire peut communiquer ces modifications du CC oralement ou par écrit.

3 COMMUNICATION AVEC LES CONCURRENTS [sans objet]

4 BATEAUX ET VOILES

4.1 Les bateaux seront identifiés par des numéros sur la coque.

4.2 La combinaison de voiles à utiliser sera signalée par le bateau CC avec ou avant le signal d'attention. Les signaux auront les significations suivantes :

Signal	Combinaison de voiles à utiliser
Pavillon R	Pas de spinnaker

LIGUE SUD FFVoile Provence-Alpes Côte d'Azur

SOCIÉTÉ DES RÉGATES D'ANTIBES

CREPS Provence-Alpes Côte d'Azur Sud

5 FLIGHTS ET MATCHS

En complément de l'AC 7 :

5.1 La liste d'appariement des matches est en Annexe A des IC.

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

5.3 Le CC peut modifier l'ordre des matches dans un flight pour permettre d'avancer les départs afin d'éliminer les départs blancs ou d'ajouter un départ d'un match retardé à la fin d'un flight. Le CC, ou un umpire au nom du CC, informera verbalement les concurrents d'un tel changement.

5.4 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.

6 PARCOURS

6.1 Configuration *(pas à l'échelle)*

Marque au vent W o

Porte sous le vent L o----o

Ligne de départ/arrivée o----------o

6.2 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 W doit être contournée à tribord. Au cas où l'une des marques de la porte manque, la marque restante doit être contournée à tribord.

Signal	Parcours
Pas de Signal :	départ - W - L - W – arrivée
Pavillon S :	départ - W – arrivée

7 MARQUES / LIGNE DE DÉPART ET D'ARRIVÉE

7.1 La marque W sera une bouée jaune.

7.2 Les marques L seront des bouées cylindriques rouges.

7.3 La marque de changement de parcours tel que prévu en IC 8 sera une bouée verte.

7.4 En regardant vers le haut du parcours, la ligne de départ et d'arrivée est entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau CC à l'extrémité tribord et le côté parcours d'une bouée type « crayon » jaune à l'extrémité bâbord.

8 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

8.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le CC mouillera une nouvelle marque ou déplacera la marque (conformément à IC 8.1(d)). Quand, lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

Les RCV 33, C3.1 et Signaux de course sont modifiées comme suit :

(a) Au signal préparatoire de chaque match, le pavillon P sera remplacé par un pavillon vert ou jaune.

(b) Un pavillon ou un tableau de couleur signifient : « La marque au vent a été remplacée par une marque de la couleur du pavillon ou du tableau. »

(c) Quand un changement de parcours après le départ n'affecte que certains matches, ils seront indiqués par la flamme numérique correspondante.

(d) La position de toute marque pourra être modifiée de plus ou moins 10 degrés et jusqu'à environ 200 mètres au vent ou sous le vent par rapport à la position précédente, sans signaler de changement de parcours.

8.2 Quand un changement de parcours est fait sur le premier bord, il sera signalé sur le bateau CC au signal préparatoire de chaque match affecté. Le signal préparatoire sera suivi d'une série de signaux sonores répétitifs.

8.3 Quand un changement de parcours est fait après le premier bord, il sera signalé depuis la plage avant du bateau CC.

9 OBSTACLES

Le ou les objets suivants sont identifiés en tant qu'obstacle. Une infraction à cette instruction de course n'est pas sujette à réclamation de la part des bateaux, mais est sujette à action de la part des umpires conformément à la RCV C8.2. Ceci modifie la RCV C6.2 et C8.2.

(a) Une bouée peut être fixée à la ligne de mouillage du bateau CC juste en-dessous de la profondeur de la quille. Les bateaux ne doivent à aucun moment passer entre cette bouée et le bateau CC. Cette zone est identifiée en tant qu'obstacle. Faisant partie de la ligne de mouillage, cette bouée ne fait pas partie de la marque de départ.

10 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

10.1 Avant le signal d'attention d'un flight ou dans les deux minutes suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après un 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 CC et y rester, sauf indication autre.

10.2 Le temps accordé pour les réparations est à la discrétion du CC.

10.3 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 10.1.

10.4 Sauf lorsque les RCV 61.4(b)(2) ou 61.4(b)(3) s'appliquent, 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 61.4(b).

11 TEMPS LIMITE

Un bateau qui ne finit pas dans les cinq minutes après que son adversaire a effectué le parcours marquera zéro point. Ceci modifie la RCV 35.

12 ÉTABLISSEMENT DES RISQUES

Voir AC 13.

IC ANNEXE B – UTILISATION DES BATEAUX

1 GÉNÉRALITÉS

[NP] D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par le CC ou via un umpire. Le pavillon 3ème substitut n'est pas nécessaire.

2 [NP] ÉQUIPEMENT 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 ou spécialement autorisé.

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 course, 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 Écrire directement sur la coque ou le pont avec un marqueur indélébile ou utiliser du ruban adhésif laissant des traces de colle / ruban adhésif encré.

2.10 Utiliser un ris de fond en tant que ris ou utiliser un bout de prise de ris comme retenue.

2.11 Régler la tension des filières.

2.12 Croiser les écoutes de voile d'avant sur les winchs.

2.13 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.

2.14 Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.

2.15 Utiliser un winch pour régler l'écoute de la grand-voile, le pataras ou le halebas.

2.16 Attacher des bouts au tissu des spinnakers ;

2.17 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.

2.18 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.

2.19 L'utilisation d'instruments électroniques sauf ceux autorisés par l'IC B 3.1.

2.20 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 l'écoute de grand-voile avec la poulie fixée au fond du cockpit et le halebas.

2.21 L'utilisation des haubans (y compris bas-hauban) au-dessus des ridoirs inférieurs, ou du pataras, pour faciliter le virement ou l'empannage, ou pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.

2.22 Avoir le bout-dehors sorti, sauf pendant que le spinnaker est envoyé, qu'il porte ou qu'il est affalé. Le bout-dehors devra être complètement rétracté à la première occasion raisonnable après avoir affalé le spinnaker. Un bateau qui ne rentre pas complètement le bout-dehors peut être averti et avoir la possibilité de rectifier l'erreur.

2.23 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.

2.24 Une infraction à l'IC B 2.20, 2.21, 2.22 ou 2.23 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 ÉQUIPEMENT ET ACTIONS AUTORISÉS – 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 et petit équipement vidéo (GoPro par exemple)
(g) manilles et manillons
(h) velcro
(i) baudrier
(j) pavillons de remplacement

3.2 Utiliser les équipements 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) faire des signaux requis par l'Annexe C6
(g) sécurité personnelle

3.3 Fixer un système de blocage de l'écoute de spi sur l'étrave à condition qu'il ne rallonge pas la longueur du bateau de plus de 100 mm et ne nécessite aucune réparation après avoir été enlevé.

3.4 Modifier le nombre de palans de l'écoute de grand-voile.

4 ÉQUIPEMENTS ET ACTIONS OBLIGATOIRES – ce qui suit est obligatoire :

4.1 Compléter un rapport de dommage écrit avant de quitter le bateau et le soumettre au CC, même si aucun dommage ou perte n'est 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 doit 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, le nettoyer (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marquages.

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.

IC ANNEXE C – LISTE D'ÉQUIPEMENT

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 et jeu de lattes
- Petite voile d'avant
- Grand voile d'avant
- Spinnaker
- Une manivelle de winch
- Deux écoutes de voile d'avant
- Deux écoutes de spinnaker
- Bout d'amure de spinnaker

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

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

SYSTÈME DE MOUILLAGE

- Ancre et chaîne
- Ligne de mouillage

AMARRES et PARE-BATTAGES

- Deux amarres
- Deux pare-battages

IC ANNEXE D – PÉNALITÉS POUR DOMMAGE

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

Les RCV Annexes 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 trois niveaux dans le tableau ci-dessous.

Niveau	**Étendue**	**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'une 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'une heure de travail mais ne devrait normalement pas exiger plus de trois 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 trois heures de travail.

Pénalités en points – 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 doivent tous deux recevoir une pénalité en points. Si un concurrent demande une instruction après qu'une pénalité en points a 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 les 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.