CHAMPIONNAT DE FRANCE MATCH RACING OPEN
ANTIBES 18 AU 22 MARS 2015

FFVoile CHAMPIONNAT DE FRANCE MATCH RACING Féminin

AMRA

INSTRUCTIONS DE COURSE

CREPS SUD-EST

ANTIBES MATCH RACING

SOCIÉTÉ DES RÉGATES D'ANTIBES

LIGUE FFVoile Provence-Alpes Côte d'Azur

BANQUE POPULAIRE

CONSEIL GÉNÉRAL DES ALPES MARITIMES

CDV FFVoile Alpes-Maritimes

ANTIBES JUAN-LES-PINS

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.
(c) Le règlement du Championnat de France Match Racing Open 2015.

1.2 La RCV 31 est modifiée comme suit « *En course*, ni l'équipage ni une quelconque partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, une *marque* qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*».

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 à la RCV C6 2 - (e) les règles de classe

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 Pour une action selon la RCV C8.6, les umpires suivront le guide de l'Annexe E.

1.7 L'ISAF a approuvé une modification à l'Annexe C applicable au 1er janvier 2015 comme suit Supprimer la règle C2.9 et remplacer par : C2.9 : la règle 22.3 est supprimée.

1.8 Conformément à la RCV 86.3, cette compétition utilisera l'ensemble des règles expérimentales proposées pour le match racing. Voir la formulation détaillée de ces modifications aux règles dans l'annexe G des IC

2 INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITÉ

2.1 Seuls les barreurs invités ou sélectionés conformément au règlement du Championnat de France de Match Racing Open sont admissibles dans l'épreuve. Les barreurs sont listés dans l'annexe A des IC.

2.2 Pour rester admissible, l'équipage complet doit avant le 18 mars à 17h30, sauf prolongation par l'AO, remplir le formulaire d'inscription, régler les droits d'inscription de 430€ et déposer la caution de 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 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.

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, le J 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 J 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 dans la salle Libeccio de la SR ANTIBES.

3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés du mât situé sur le bateau comité situé à proximité de la salle Libeccio de la SR Antibes.

3.3 Les barreurs doivent assister le 18 mars au premier briefing qui aura lieu dans la salle Libeccio de la SR ANTIBES à 17h30, sauf s'ils sont excusés par l'AO.

3.4 La première réunion avec les umpires aura lieu à 17h30 le 18 mars dans la salle Libeccio de la SR ANTIBES.

3.5 Une réunion aura lieu tous les matins à 9 heures dans la salle Libeccio de la SR ANTIBES. La présence d'un représentant par équipage est obligatoire.

3.6 Le 1er signal d'attention ne sera pas fait moins de 30 minutes après l'affalée du pavillon « APERÇU » à terre.

4 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

4.1 Les modifications aux IC faites à terre seront affichées au plus tard 45 minutes avant le départ de toute course concernée et seront signées par les représentants du CC et du J.

4.2 Dans le cas de l'IC 4.1 un pavillon « L » sera envoyé à terre, jusqu'à ce que les bateaux soient partis vers la zone de parcours.

4.3 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 du type First Class 7.5.
(b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par le CC.

5.2 L'ensemble de voiles à utiliser sera signalé sur le bateau du CC avec ou avant le signal d'attention. Les signaux ont les significations suivantes :
Signal…….Ensemble de voiles à utiliser
Pas de pavillon ..... GV haute + grand foc+ Spi autorisé
Pavillon O ..... petit foc obligatoire
Pavillon R ..... Spi interdit

5.3 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un umpire. Le 3ème substitut n'est pas nécessaire.

5.4 Le CC 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.

6 IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

6.1 Les 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.

6.3 Les bateaux seront échangés conformement à la liste d'appariement et le programme des courses.

7 NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

7.1 Le nombre total d'équipiers (incluant le barreur) doit être 4(quatre) pour les équipages masculins ou mixtes et de 4 ou 5 pour les équipages féminins, à l'exclusion des personnes placées à bord par le CC. Pour les équipages dont l'ensemble des équipiers est âgé de 20 ans et moins (né après le 31 décembre 1994), le poids moyen maximum défini à l'IC 7.2 est le même, avec la possibilité d'embarquer un équipier supplémentaire.

7.2 Le poids total de l'équipage, incluant le barreur, vêtus au minimum de short et tee-shirt, ne doit pas excéder 350 kg, poids déterminé lors de l'inscription.

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 est précisé dans l'annexe B des IC. Les matchs à courir dans un flight seront affichés dans l'ordre de départ sur le bateau CC.

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 matchs ultérieurs entre ces deux barreurs ne seront pas courus.

(c) Les équipages changeront de bateau à l'issue des matchs impairs de chaque série éliminatoire.

8.3 Les jours de course sont programmés du 19 mars au 22 mars 2015.

8.4 L'heure limite pour un signal « d'avertissement » le dernier jour de course sera approximativement à 17h30.

8.5 Le nombre de matchs courus chaque jour sera déterminé par le CC.

8.6 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.

8.7 L'heure prévue du premier signal d'attention chaque jour est 10 heures.

8.8 Le départ de chaque flight ultérieur sera donné aussitôt que possible après le flight précédent.

8.9 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.

8.10 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 en baie d'Antibes.

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 **LP** o o **LS**

Ligne de départ/arrivée o----------o

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

Les signaux de parcours seront envoyés à l'avant du bateau CC, avec ou avant le signal d'avertissement.
Le bateau du CC sera identifié par le pavillon AMRA.
La marque de la ligne de départ/arrivée sera de type « crayon » jaune.
La marque au vent (**W**), bouée cylindrique rouge, doit être contournée à tribord.
La marque sous le vent (**LP**), bouée cylindrique Blanche FFVoile/ Banque Populaire, doit être contournée à tribord.
La marque sous le vent (**LS**), bouée cylindrique Blanche FFVoile/ Banque Populaire doit être contournée à babord.
La marque W de remplacement sera du type « crayon » jaune ou verte

Signal	Parcours
Pas de Signal :	départ - W – LP/LS - W – arrivée
« S » :	départ - W – arrivée

10.2 **Ligne de départ/arrivée**

(a) La ligne de départ sera une ligne droite entre le côté parcours de la marque de départ (bouée crayon jaune) et le mât sur le bateau du CC arborant un pavillon orange.

(b) La ligne d'arrivée sera entre le mât avec un pavillon orange sur le bateau comité et le côté parcours de la marque de la ligne d'arrivée.

(c) 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 Les signaux d'avertissement d'un match seront : les flammes numeriques.

12.2 Le numéro du flight suivant sera affiché sur 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 de parcours seront faits en mouillant une marque W de remplacement.

13.2 **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 un bateau se trouvant à proximité de la porte LP /LS (pavillon C sur panneau et couleur de la bouée).

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

15.1 Les bateaux entraîneurs doivent arborer ostensiblement l'identification de l'équipe qu'ils entraînent.

15.2 L'AO ne fournira pas de mouillages pour les bateaux entraîneurs.

15.3 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 barreur ou l'équipe associée.

16 MEDIA, IMAGES ET SON

16.1 Si réclamé par l'AO :

(a) La présence d'un opérateur de télévision ou d'un équipement fourni par l'AO (quel qu'il soit) doit être à bord du bateau en course,

(b) les concurrents 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 Comité de Course,

(c) Les barreurs inscrits devront porter un équipement de communicaiton fourni par l'AO ce qui permettra une communication avec le commentateur pendant la 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

Le vainqueur recevra le titre de « Champion de France Match Racing Open 2015 »

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 M4).

18.4 Les infractions à l'IC ci-dessus peuvent aussi 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, le retrait d'un prix en espèces ou l'encaissement des cautions.

18.5 Les infractions graves aux IC seront communiquées au J par l'AO pour prendre des mesures selon RCV 69.

19 DECISION DE COURIR

La décision d'un concurrent 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, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

Arbitres désignés :

Président du comité de course : Pierre Roche

Chef Umpire : Christophe Schenfeigel

ANNEXE A

LISTE DES BARREURS ADMISSIBLES

NOM	PRENOM	Ranking ISAF (18 février 15)	ISAF ID	CLUBS
HERREMAN	Arthur	20	FRAHA6	SNPH
QUIROGA	Pierre	40	FRAPQ1	S R ANTIBES
RHIMBAULT	Pierre	48	FRAPR22	SR ROCHELAISE
FOLLIN	Robin	72	FRARF14	CN ST MAXIME
MESNIL	Maxime	120	FRAMM32	YC CHERBOURG
BRENAC	François	224	FRAFB10	SR ANTIBES
CHATEAU	Cédric	242	FRACC2	CV ST AUBIN ELBEUF
MIGRAINE	Victor	256	FRAVM20	SR LE HAVRE
DURAND	Mathieu	422	FRAMD31	AMR ANTIBES
RUAL	Lucas	630	FRALR14	APCC Voile Sportives

ANNEXE B
FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

FORMAT DE L'EPREUVE

1 Phase 1 - Round Robin (RR1)
- (a) Les barreurs seront classés en se basant sur le Classement Mondial Match Race de l'ISAF du 18 février 2015.
- (b) Tous les barreurs disputeront un round robin simple.
- (c) Les six barreurs avec le meilleur score seront qualifiés pour la troisième phase, quarts de finale. Les barreurs classés 7ème à 10ème sont qualifiés pour la phase de repêchage, phase 2.
- (d) Si la deuxième phase ne peut être courue, les huit barreurs avec le meilleur score seront qualifiés pour la troisième phase.

2 Phase 2 – Eliminatoire (si possible)
- (a) Les quatre derniers barreurs de la phase précédente se rencontrent en matchs éliminatoires :
  - le 7ème du RR1 choisit son adversaire parmi les 3 autres qualifiés des repêchages, pour le match 2.
  - le match 1 sera celui des 2 derniers équipages restants (ceux qui n'auront pas de choix).
- (b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins trois points accédera à la phase suivante.
- (c) Les perdants de chaque match ont terminé l'épreuve. Ils seront classés 9ème et 10ème, dans l'ordre de leur rang obtenu dans la première phase.

3 Phase 3 - Quarts de finale
- (a) Les barreurs sélectionnés lors des deux premières phases seront répartis en matchs selon les principes suivants :
  - le vainqueur du RR1 choisit son adversaire parmi les 7 autres qualifiés pour le match 3.
  - le barreur suivant dans le classement du RR1 (et qui n'a pas encore été choisi), choisit son adversaire parmi les barreurs restants pour le match 2 et ainsi de suite.
  - le match 1 s'effectuera dans l'ordre des 3ème et 4ème choix.

  Le dernier match entre les skippers n'ayant pas eu de choix sera couru soit après les autres matchs, dès la fin de l'un des matchs, ou selon un principe de rotation à partir du flight 2 des ¼ de finales.
- (b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins trois points accédera à la phase 4.
- (c) Les perdants de chaque match accèderont à la phase 6 (Places 5 à 8).

4 Phase 4 - Demi-finales
- (a) Les barreurs sélectionnés lors de la phase précédente seront répartis en matchs selon le principe suivant :
  Le barreur ayant le meilleur classement du RR 1 choisit son adversaire pour le match 3.
  Les deux autres barreurs disputent le match 2.
- (b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins deux points accédera à la phase 5(a).
- (c) Les 2 autres barreurs accèderont à la phase 5(b).

5 Phase 5 - Finale / Petite finale
- (a) Les vainqueurs des demi-finales se rencontreront en finale.
- (b) Les perdants des demi-finales se rencontreront en petite finale.
- (c) Le premier barreur en finale marquant au moins trois points sera déclaré vainqueur du Championnat de France de Voile de Match Racing Open 2015.
- (d) Le premier barreur en petite finale marquant au moins deux points sera déclaré 3ème du Championnat de France de Voile de Match Racing Open 2015.

6 Phase 6- Places 5 à 8 (courues en parallèle des quatrième et cinquième phases)
- (a) Les perdants des matchs de la phase 3 se rencontrent pour les places de 5ème à 8ème
- (b) Le barreur le mieux classé du RR1 ayant perdu les ¼ de finale choisi parmi les 3 autres barreurs ayant perdu les ¼ de finale.
- (c) Les 2 barreurs restants se rencontrent
- (d) les 2 barreurs vainqueurs des phases 6 (b) et 6 (c) se rencontrent pour les places de 5ème et 6ème
- (e) les 2 barreurs ayant perdu les phases 6 (b) et 6 (c) se rencontrent pour les places de 7ème et 8ème
- (f) Tous les duels de cette phase de classement sont gagnés par les barreurs qui marquent en premier au moins deux points.

PROGRAMME DES COURSES

Chaque matin, pendant le briefing, une liste d'appariement sera distribuée à chaque barreur avec le programme de la journée.

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, 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 transmissions 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 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
2.21. Utiliser du ruban adhésif laissant des résidus/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.
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 EQUIPEMENT ET ACTIONS 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 / baudrier
(j) pavillons de remplacements
(k) équipement individuel de flotabilité si non 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) faire des signaux requis par l'Annexe C6
(g) sécurité personnelle

4. EQUIPEMENT 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 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 du pataras

4.3. A la fin de chaque 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

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 EQUIPEMENT DES VOILES
Grand voile
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

EQUIPEMENT DE SECURITE
Seau et amarre
Bouée de sauvetage
Pompe de cale
Cinq gilets de sauvetage

SYSTEME DE MOUILLAGE
Ancre et chaîne
Ligne de mouillage

PARE-BATTAGE
Deux pare-battage

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

ANNEXE G – ENSEMBLE DE REGLES EXPERIMENTALES POUR LE MATCH RACING

Les modifications aux RCV sont détaillées ci-dessous :

A. Ajouter une nouvelle RCV 7 au chapitre 1 :

7 DERNIER POINT DE CERTITUDE
Quand il y a doute dans les relations ou dans le changement de relations entre les bateaux, le dernier point de certitude s'appliquera.

B. Supprimer les RCV 18, C2.6 et C2.7 et remplacer par :

18 PLACE A LA MARQUE

18.1 Quand la règle 18 s'applique
La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la *zone*. Cependant, elle ne s'applique pas entre un bateau s'approchant d'une *marque* et un autre la quittant.

18.2 Donner la place à la marque
(a) Quand le premier bateau atteint la *zone*,
(1) si les bateaux sont *engagés,* le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*
(2) si les bateaux ne sont pas *engagés,* le bateau n'ayant pas encore atteint la *zone* doit par la suite donner la *place à la marque*.
(b) Si le bateau ayant droit à la *place à la marque* quitte la *zone,* le droit à la *place à la marque* cesse de s'appliquer et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau si besoin.
(c) Si un bateau a obtenu un *engagement* à l'intérieur et que, depuis le moment où l'engagement a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

18.3 Virer de bord ou empanner
Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit virer de bord ou empanner à une *marque* pour suivre sa *route normale,* il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il vire ou empanne, passer plus loin de la *marque* qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3 ne s'applique pas à une *marque* d'une porte.

C. Modification de la définition de Place à la marque :

Place à la marque *Place* pour un bateau pour naviguer sur sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque*.

D. Ajouter la nouvelle règle suivante :

C2.14 La règle 17 est modifiée : « Après le signal de départ, si un bateau en *route libre derrière* devient *engagé* à moins de deux fois sa longueur de coque *sous le vent* d'un bateau sur le même *bord,* il ne doit pas naviguer au-dessus de sa *route normale* tant qu'ils restent *engagés* dans les limites de cette distance et sur le même bord, sauf si cela a pour effet de l'amener rapidement en arrière de l'autre bateau.

Cette règle ne s'applique pas si le bateau prioritaire est sur un bord vers une marque sous le vent ou vers la ligne d'arrivée ou si l'*engagement* commence lorsque :
(a) le bateau prioritaire est sur un bord vers une marque sous le vent
(b) le bateau *au vent* est tenu par la règle 13 de *se maintenir à l'écart* ou
(c) les deux bateaux sont OCS.