



YACHT CLUB DE LA GRANDE MOTTE

Championnat de Méditerranée « Match Race 2023 »

Etape sélective de La Grande Motte

14 et 15 janvier 2023

INSTRUCTIONS DE COURSE

Abréviations :

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

Préambule : Prévention des violences et incivilités

La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous.

A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs/trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants/es

1 REGLES

1.1 La régate sera régie par :

- les « règles » telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile*, incluant l'Annexe C.
- 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.
- Le règlement du Championnat de France Open de Match Racing 2023.

1.2 **La règle 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau**, conformément au dernier alinéa de la RCV 40.2

1.3 Quand les Umpires agissent selon la RCV C8.6, ils suivront les instructions dans l'annexe E des IC.

2 INSCRIPTIONS, ADMISSIBILITÉ et REMPLACEMENT D'EQUIPAGE :

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

2.2 Pour confirmer son admissibilité, l'équipage complet doit, au plus tard samedi 14 janvier à 10.00, avoir :

- Renseigné le formulaire d'inscription
- Effectué la pesée et rempli le formulaire « poids de l'équipage »
- Réglé les droits d'inscription d'un montant de 320 €
- Consigné le montant de 1000 € du cautionnement pour dommages.

- Une prolongation pour le versement du cautionnement pourra être exceptionnellement accordée par l'OA, sur demande écrite motivée.
- 2.3 Le cautionnement pour dommage correspond à la limite de responsabilité financière de chaque barreur pour chaque incident. Destiné à permettre un fonctionnement en continu de l'épreuve, il est indépendant des règles de la responsabilité civile.
- Si une retenue est réalisée sur le cautionnement, le barreur sera tenu de rétablir le montant initial du cautionnement pour conserver son admissibilité.
- 2.4 Chaque barreur est présumé 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 de l'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 au niveau du bureau des régates dans la salle « bar du Yacht Club ».
- 3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés du bateau comité, amarré à quai.
- 3.3 Les barreurs doivent assister aux briefings qui auront lieu dans la grande salle du « Yacht Club », :
- Samedi 14 janvier à 10h 00
 - Dimanche 15 janvier à 09h 00
 - Sauf s'ils sont excusés par l'AO après demande motivée écrite
- 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 IC faites à terre seront annoncées au briefing du matin, et confirmées par écrit.
- 4.2 Les modifications faites sur l'eau seront signalées par l'envoi du 3ème substitut avec trois signaux sonores. Un Umpire peut communiquer ces modifications par oral ou par écrit.

5 BATEAUX ET VOILES

- 5.1 L'épreuve sera disputée sur des Elliott 6 M.
- 5.2 (a) L'OA décidera des bateaux utilisés pour chaque phase. 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.
- (b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par le CC.
- (c) D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un Umpire. Dans ce cas le 3ème substitut n'est pas nécessaire.
- 5.3 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 pour une utilisation en temps voulu.

6 IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

- 6.1 Les bateaux seront identifiés par des numéros sur la coque et sur 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 L'équipage (barreur inclus) devra être constitué de 3 ou 4 équipiers.
- 7.2 Le poids total des équipiers incluant le barreur, vêtus au minimum de shorts et tee-shirts lors de la pesée, ne doit pas excéder 262,5 kg. Ce poids est 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 tel que précisé dans les articles 2.6 et 2.7 des IC.

8 FORMAT DE L'ÉPREUVE ET HORAIRES DES DEPARTS

- 8.1 Le format de l'épreuve et les grilles de départ seront précisés dans les annexes A et B des IC qui seront publiées au plus tard au briefing des umpires samedi 14 janvier.
- 8.2 Dans une série éliminatoire entre deux concurrents :
- (a) Les concurrents devront alterner à chaque match le positionnement de leur bateau à l'extrémité de la ligne de départ.
Sauf si elles sont 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 concurrents a été décidée, les matchs ultérieurs entre ces deux concurrents 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 tels que décrits dans l'article 8.6 des IC
- 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 lors des deux jours de course est :
- Samedi 14 janvier : 11h 00
 - Dimanche 15 janvier : 10h 00
- 8.7 L'heure limite pour le dernier signal d'avertissement le dimanche 15 janvier 2023 est fixée approximativement à 16H00
- 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.

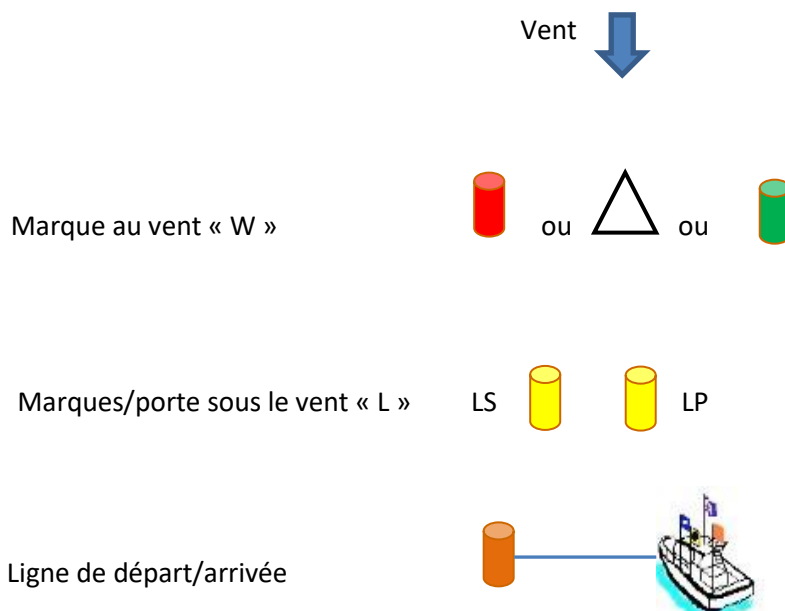
9 ZONE DE COURSE

La zone de course sera la baie d'Aigues Mortes.

10 PARCOURS

10.1 Configuration, signaux et parcours à effectuer

- (a) **Configuration du parcours** (ce schéma n'est pas à l'échelle)



(b) Description des marques du parcours :

- Marque au vent « W » : Bouées type crayon : rouge, ou verte, ou bouée tétraédrique blanche
Marques de la porte « L » : Bouées type crayon Jaunes
Marques de départ : Bateau comité portant un pavillon blanc avec sigle YCGM à l'extrémité tribord
Bouée type crayon orange à l'extrémité bâbord
Marques d'arrivée : Bateau comité portant un pavillon blanc avec sigle YCGM à l'extrémité bâbord
Bouée type crayon orange à l'extrémité tribord

(c) Signaux de parcours et parcours à effectuer :

(c) - 1 : Les signaux du parcours à effectuer seront envoyés du bateau CC, au signal d'avertissement.

Signal

Parcours

- Numéro du match : départ - W - L - W - arrivée
Numéro du match et pavillon « S » : départ - W - arrivée

(c) - 2 : Au signal préparatoire d'un match, le CC annoncera la couleur de la marque au vent (« W ») par l'envoi d'un pavillon de la couleur de la marque à contourner (Cf IC Art 10.1(a))

(c) - 3 : Les marques au vent (W) et sous le vent (LS) doivent être contournées en les laissant à tribord.
La marque de la porte sous le vent LP doit être contournée en la laissant à bâbord. En cas d'absence de l'une des bouées de cette porte, la marque restante sera à contourner en la laissant à tribord.

10.2 Ligne de départ/arrivée

- (a) La ligne de départ/arrivée sera la ligne entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau CC à une extrémité et le côté parcours de la marque de départ/arrivée à l'autre extrémité (IC Art 10.1 (b))
(b) Une bouée peut être amarrée à la ligne de mouillage, à l'avant du bateau du Comité de Course. Les concurrents ne doivent pas passer entre cette bouée et le bateau du CC à quelque moment que ce soit. Cette bouée, conformément à la définition de « *marque* », fait partie de la marque de départ/arrivée « Bateau comité ».

10.3 Annulation et réduction (Ceci modifie la RCV 32)

- (a) La RCV 32 (d) est supprimée et remplacée par :
« pour toute autre raison affectant directement la sécurité ou l'équité de la compétition, ou pour n'importe quelle autre raison, après consultation des umpires du match lorsque cela est possible ».
(b) Dans un flight, quand un signal visuel est envoyé au-dessus d'un pavillon à fond blanc portant un numéro noir, 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 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 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'avertissement 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 (Ceci modifie la RCV C3.1)

12.1 Le numéro du flight à partir sera affiché sur le bateau CC avant le signal d'attention.

12.2 Le pavillon Orange de Ligne de départ sera hissé au plus tard avec le signal d'attention d'un flight.

- 12.3 Le numéro du match au départ sera affiché par un chiffre noir sur un pavillon à fond blanc, envoyé au signal d'avertissement.
- 12.4 Le pavillon P ne sera pas utilisé. Il sera remplacé par pavillon rouge, ou blanc ou vert indiquant la couleur de la marque W à contourner.

13 CHANGEMENT DE POSITION DE LA MARQUE AU VENT (modifie la RCV 33 et Signaux de course)

- 13.1 Le changement de bord du parcours sera fait en remplaçant la marque W exclusivement.
Un changement de parcours après le départ sera signalé à la porte « L » avant que le premier bateau ne commence le nouveau bord, même si la marque suivante n'est pas encore en place à ce moment-là.
- 13.2 **Signaux de changement de parcours**
- (a) L'envoi du pavillon C sur panneau et d'un pavillon ou un panneau de couleur rouge, ou blanc ou vert avec des signaux sonores répétitifs 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 le numéro du match.
- 13.3 Un changement de bord du parcours sera signalé depuis la plage avant du bateau CC.

14 TEMPS LIMITE D'ARRIVEE APRES LE PREMIER

Un bateau qui ne finit pas dans les 5 minutes après que son adversaire a effectué le parcours et fini sera classé DNF sans instruction (ceci modifie les 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 barreaux 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 DÉCISION 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 barreur « chef de bord du bateau qu'il conduit » reconnaît (Réf Division 240, Art 240-01.2) :

- qu'il est présumé responsable des dommages que la chose qu'il a sous sa garde (c'est-à-dire le navire) cause à autrui (un équipier, un invité, ou des tiers non embarqués), à un autre navire ou à des engins ou des installations portuaires
- qu'il se trouve également présumé responsable des fautes commises par ses équipiers qui sont, au sens du droit civil, ses « préposés ».

Arbitres désignés par la FFVoile :

PRO :	Mike COHEN
Présidente du comité de course :	Cathy POST
Chef Umpires	Yoann PERONNEAU
Umpires	Robin DESSEROUER
	Philippe MICHEL
	Denys VANIER

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.
- 2.14 Utiliser une ligne de ris comme bordure
- 2.15 L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas et montres.
- 2.16 Marquer directement la coque ou le pont avec une encre indélébile ou utiliser un scotch laissant des résidus/ type grey tape.
- 2.17 Utiliser le tangon de spinnaker pour la voile d'avant.
- 2.18 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.
- 2.19 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.
- 2.20 réservé
- 2.21 Une infraction aux l'IC 2.17, 2.18, et 2.19 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) matériel pour pennons
- (e) montre, chronomètres et compas à main
- (f) manilles et manillons
- (g) velcro
- (h) chaise de calfat
- (i) pavillons de remplacements
- (j) 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) rouler 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
- 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
- voile d'avant : FOC
- Spinnaker
- Deux écoute de voile d'avant
- Deux écoute de spinnaker
- Tangon

EQUIPEMENT DE SECURITE

- 4 gilets de sauvetage
- Seau, écope et amarre
- Bouée de sauvetage

SYSTEME DE MOUILLAGE

- Ancre et chaîne
- Ligne de mouillage

LIGNE DE MOUILLAGE et PARE BATTAGE

- Une ligne de mouillage
- 4 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 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 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.

