

CHAMPIONNAT DE FRANCE MATCH RACING OPEN



INSTRUCTIONS DE COURSE

**CHAMPIONNAT DE FRANCE
OPEN MATCH RACING 2024**

FINALE DE BASSIN ATLANTIQUE

17 et 18 Février 2024

CN PORNIC

GRADE 4



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

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.V. du C.N.O.S.F. Reconnue d'utilité publique par décret du 20/12/72.

Abréviations :

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

1 REGLES

- 1.1 La régata sera régie par :
- (a) les « règles » telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile 2021-2024*, incluant l'Annexe C.
 - (b) Les règles d'utilisation des bateaux (annexe C des IC), qui s'appliquent également aux courses d'entraînement. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.
 - (c) Le règlement du Championnat de France Match Racing 2024.
- 1.2 Ajouter après la première phrase de l'Annexe A5 : « Quand un des bateaux d'un match n'effectue pas le parcours conformément à la RCV 28.1, il doit être classé DNF sans instruction ».
- 1.3 Pour une action selon la RCV C8.6, les Umpires suivront le guide de l'Annexe E des IC.
- 1.4 Supprimer la RCV C6.3 et la remplacer par : « Un bateau ayant l'intention de demander réparation en raison de circonstances survenues pendant qu'il est en course ou dans la zone d'arrivée doit arborer clairement 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. »

2 INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITE

- 2.1 Seuls les barreaux invités par l'AO sont admissibles dans l'épreuve selon le règlement du Championnat de France Open de Match-Racing disponible sur le site de la FFVoile. Les barreaux sont listés dans l'annexe A des IC.
- 2.2 Pour rester admissible, l'équipage complet doit, le 17/02/2024 entre 8h30 et 9h30, sauf prolongation par l'AO, remplir le formulaire d'inscription, régler tous droits d'inscription, toutes cautions [chèque de 1500 €] 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 subies par 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 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 CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'information situé dans le Club House.
- 3.2 Les signaux faits à terre seront envoyés depuis le mât devant le Club House.
- 3.3 Les barreurs doivent assister au briefing qui aura lieu au club à 9^h45 le 17/02/2024 et à 9^h00 le 18/02/2024, sauf s'ils sont excusés par l'AO.
- 3.4 La première réunion avec les umpires aura lieu à suivre le premier briefing.
- 3.5 Le 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 une heure avant le départ de toute course concernée et seront signées par les représentants du CC et du J.
- 4.2 Le pavillon L envoyé sur la flamme numérique de la modification la plus récente sera envoyé à terre chaque jour, jusqu'à ce que les bateaux soient partis vers la zone de course.
- 4.3 Les modifications faites sur l'eau seront signalées par l'envoi du 3^{ème} 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 J 80.
 - (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 auront les significations suivantes :

<u>SIGNAL</u>	<u>ENSEMBLE DES VOILES A UTILISER</u>
Pas de pavillon	GV haute + foc + Spinnaker autorisé
Pavillon B	Spinnaker interdit
Pavillon R	GV 1 ris
Pavillons R+B	GV 1 ris et spinnaker interdit

- 5.3 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un umpire. Le 3^{ème} 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 la coque.

- 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 conformément à la liste d'appariement et au programme des courses.

7 NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- 7.1 Le nombre total d'équipiers (incluant le barreur) doit être de 3 à 5 pour tous les équipages.
- 7.2 **Poids de l'équipage :** Le poids total de l'équipage, incluant le barreur, vêtus au minimum de shorts et tee-shirts, ne doit pas excéder 350 kg, déterminé lors de l'inscription.
- 7.3 Tous les équipiers inscrits doivent courir tous les matchs, 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 et les grilles de départ sont précisés dans les annexes A et B des IC.
- 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) Quand 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 bateaux à l'issue des matchs impairs de chaque série éliminatoire, sauf si les deux barreurs en décident autrement.
- 8.3 Les jours de course sont programmés du 17 au 18/02/2024.
- 8.4 L'heure limite pour un signal d'attention le dernier jour de course sera approximativement 16^h00.
- 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 est 10^h30 le Samedi 17 février et 10^h00 le Dimanche 18 février.
- 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 face du port de Pornic.

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 L LS o o LP

Ligne de départ/arrivée o—————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 L est une porte. Au cas où une des bouées de cette porte serait absente, la marque restante serait à contourner à tribord.

Signal

Pas de Signal :

« S » :

Parcours

départ - W - L - W – arrivée

départ - W – arrivée

(c) Description des marques :

La marque de la ligne de départ/arrivée sera une bouée cylindrique **jaune**.

Les marques de la porte L seront des bouées tétraédriques **noires**.

La marque W sera une bouée cylindrique **jaune**.

La marque de remplacement sera une bouée conique **rouge**.

10.2 Ligne de départ/arrivée

(a) La ligne de départ et d'arrivée sera une ligne droite entre le côté parcours de la marque de départ/arrivée et un mât sur le bateau du CC portant le pavillon **orange**.

(b) Une bouée peut être amarrée à l'avant sur la ligne de mouillage du bateau du CC. Les bateaux ne doivent pas passer entre cette bouée et le bateau du CC, à quelque moment que ce soit. Cette bouée fait partie de la ligne ou chaîne de mouillage du bateau CC.

10.3 Annulation

(a) La RCV 32 est supprimée et remplacée par : « Après le signal de départ, le CC peut annuler 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 Blanc 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**
- 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

- 12.2 Les signaux d'avertissement d'un match seront les flammes numériques.
- 12.3 Le numéro du flight suivant sera affiché sur un panneau à l'arrière du bateau CC.

13 CHANGEMENT DE POSITION DE LA MARQUE AU VENT

- 13.2 Les changements de parcours seront faits en mouillant une marque W de remplacement. Un changement de parcours après le départ sera signalé avant que le premier bateau ne commence le nouveau bord, même si la nouvelle marque n'est pas encore en position.
- 13.3 **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 changements seront identifiés par la flamme numérique correspondante.
- 13.4 **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. Ce signal sera 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 marque L.

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

15.3 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 J pour le barreur ou l'équipe associée.

16 PRIX

Non utilisé

17 CODE de CONDUITE

17.1 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.

17.2 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.

17.3 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 à l'initiative 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).

17.4 Les infractions à l'IC ci-dessus peuvent aussi être transmises au Jury. La pénalité pour une infraction à l'IC 17.3 sera 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

17.5 Les infractions graves à cette IC pourront être communiquées au Jury par l'AO pour une action selon la RCV 69.

18 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 CC : Thomas ROMONT

Chief Umpire : Christophe SCHENFEIGEL

Umpires : Bertrand CALVARIN, Alain CHENEBAULT, Thibaut GRIDEL, Maxence GUEZENGAR, Brieuc HUON.

ANNEXE A

LISTE DES BARREURS ADMISSIBLES RANKING LIST WORLD SAILING DU 01/02/2024

	Prénom Nom	Club	Ranking WS 01/02/2024	W Sailor ID
1	Damian MICHELIER	CN Rennes	5	FRADM12
2	Tom FOUCHER	APCC Voile Sportive	29	FRATF14
3	Victorien EON	Fun Club Joselière Pornic	127	FRAVE9
4	Corentin HOREAU	SN Trinité sur Mer	157	FRAHC8
5	Simon BERTHEAU	APCC Voile Sportive	194	FRASB42
6	Benoit DIJOUX	APCC Voile Sportive	214	FRABD46
7	Mathieu DURAND	APCC Voile Sportive	242	FRAMD31
8	Franck LAVENANT	SN Baie Saint Malo	NC	FRAFL57
9	Erwan VANIER	SN Larmor Plage	NC	

ANNEXE B

FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

1. Première phase - Round Robin RR1

- a) Les barreaux seront classés en se basant sur le classement Match Race Open de World Sailing du 1 février 2024.
- b) Tous les barreaux disputeront un Round Robin simple (RR1).
- c) Les 4 premiers barreaux du RR1 seront qualifiés pour la deuxième phase, les autres disputeront la 4^e phase.

2. Deuxième Phase – Demi-finales

- a) Les barreaux sélectionnés lors de la phase précédente seront réparties en matchs selon le principe suivant :
 - Le barreur ayant le meilleur classement du RR choisit son adversaire pour le match 1.
 - Les deux autres barreaux disputent le match 2.
- b) Pour chaque demi-finale, le premier à marquer 2 points sera qualifié pour la Finale. Les perdants joueront la Petite Finale.

3. Troisième phase - Finale / Petite finale

- a) La Finale et la Petite Finale se joueront en 2 points.

4. Quatrième phase - Classement 5^e à la 9^e place : King of Castle

- a) Les barreaux n'accédant pas aux demi-finales disputent le « King of Castle ». Ils sont classés suivant leur rang dans le RR.
 - Le barreur classé 9^e rencontre le barreur classé 8^e.
 - Le gagnant de ce match rencontre ensuite le barreur classé 7^e et ainsi de suite.
- b) Le barreur le mieux classé au RR rentrera en tribord.
- c) Les perdants ont terminé l'épreuve.

PROGRAMME DES COURSES

Le CC pourra modifier ou réduire le Format de l'épreuve à tout moment, en fonction des conditions météo et/ou du temps restant. Il pourra en informer les concurrents soit oralement sur l'eau, soit à terre lors des briefings, ou bien encore par avenant affiché au tableau officiel.

Le nombre de points à marquer 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 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 donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

2. EQUIPEMENT 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 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 Ecrire directement sur la coque ou le pont avec un marqueur indélébile ou utiliser du ruban adhésif laissant des traces de colle.
- 2.10 Utiliser un ris de fond en tant que ris.
- 2.11 *inutilisé.*
- 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 *inutilisé.*
- 2.17 Utiliser des brins de laine pour ferler le spinnaker
- 2.18 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.19 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.
- 2.20 L'utilisation d'instruments électroniques autres que compas et montres.
- 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 L'utilisation du bout de Cunningham pour aider la projection d'un membre de l'équipage hors du bateau est interdite.
- 2.24 Une infraction à l'IC 2.21 ou 2.22 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) 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
- (k) équipement individuel de flottabilité si non fourni par l'AO

3.2. Utiliser les équipements listés en 3.1 pour :

- (a) éviter que les bouts, voiles et écoute 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 Modifier le nombre de palans de la grande écoute.

3.4 **Limitation sur le bout-dehors**

Après le signal d'avertissement, le bout-dehors ne devra pas être sorti tant que le bateau ne sera pas sur une route à plus de 90° du vent réel et devra être rentré à la première occasion raisonnable quand le spinnaker n'est plus utilisé. Une infraction à cette règle ne peut faire l'objet d'une réclamation par un bateau, mais les Umpires pourront agir conformément à la RCV C8.2. Ceci modifie C6.2 et C8.2. Les umpires essaieront d'avertir les compétiteurs avant de les pénaliser au cas où le bout-dehors ne serait pas rentré à la première occasion raisonnable.

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 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 devrait 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, nettoyer le bateau (cabine et pont), enlever tous les déchets, adhésifs et marques.
- 4.4. Toute demande de modification de l'équipement du bateau, de quelque façon que ce soit, doit être faite par écrit et formulée pour qu'une réponse oui/non soit possible.
- 4.5. Se conformer à toute règle, y compris les limitations de vitesse et marques de navigation, lors du départ ou retour au mouillage ou à l'apportement.
- 4.6. Une infraction aux points 4.2 et 4.3 sera considérée comme un dommage et le coût de la remise en état sera déduit de la caution.

ANNEXE D

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 et jeu de lattes
Petite voile d'avant
Spinnaker
Une manivelle de winch
Un tangon de spinnaker
Deux écoute de spinnaker
Deux écoute de voile d'avant
Un stick
Chariot de Génois

EQUIPEMENT DE SECURITE

Extincteur
Gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage
Lampe torche
Corne de brume
Seau et amarre
Fusées
Bouée de sauvetage
Pompe de cale

SYSTEME DE MOUILLAGE

Ancre et chaîne
Ligne de mouillage

PARE BATTAGE

Deux pares battage

EAU

Telle que fournie par l'AO

ANNEXE E - PENALITES POUR DOMMAGE

Pénalités en match racing pour dommage 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 dans le tableau ci-dessous.

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.

Pénalités en points – devant être appliquées 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 tous deux recevoir 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.