

## INSTRUCTIONS DE COURSE

CHAMPIONNAT DE FRANCE MATCH RACING FEMININ 2024

22 AU 24 NOVEMBRE

YACHT CLUB CHERBOURG

GRADE 3



## **1 REGLE**

- 1.1 La régata 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 E des IC,
- 1.3 En complément de l'AC 1.3, les RCV sont modifiées comme suit :
  - (a) Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, « Une 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.
- 1.4 La RCV 40.2 est supprimée et remplacée par : « La règle 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau ».

## **2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE**

- 2.1 Toute modification aux IC sera affichée au plus tard 30 minutes avant le départ de toute course concernée à l'exception de toute modification au programme des courses qui sera affiché avant 19h00 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 3<sup>ème</sup> substitut avec trois signaux sonores. Un umpire peut communiquer ces modifications du CC oralement ou par écrit.

## **3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS**

- 3.1 Pour la création du groupe WhatsApp tel qu'indiqué dans l'avis de course 3 afin de faciliter la diffusion des informations, un numéro de téléphone par équipage sera demandé à l'inscription pour l'ajout à ce groupe. L'absence d'information ou la non-réception d'un message sur ce canal ne pourra donner lieu à réparation.

## **4 BATEAUX ET VOILES**

- 4.1 Les 6 J80 seront identifiés par des numéros sur la coque.
- 4.2 La combinaison de voiles à utiliser sera signalée oralement par le bateau CC.

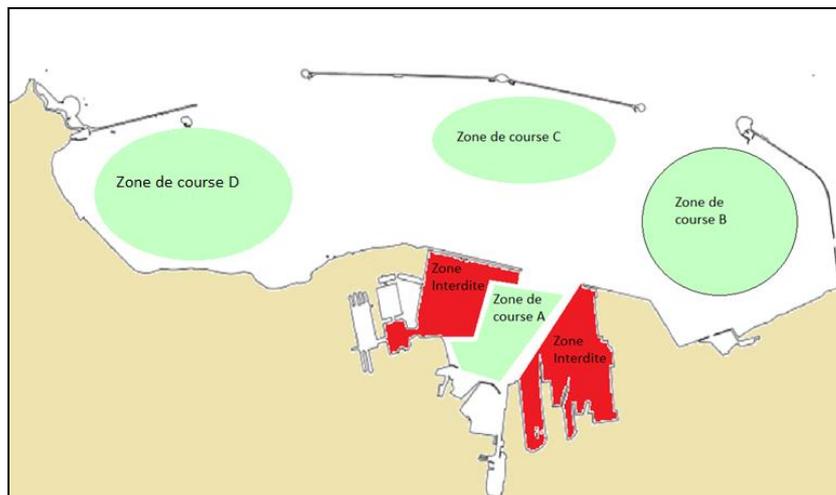
## **5 FLIGHTS ET MATCHES**

En complément de l'AC 7 :

- 5.1 La liste d'appariement des matches est en Annexe B 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.

## 6 PARCOURS

### 6.1 La zone de course sera en rade de Cherbourg



### 6.2 Configuration (*pas à l'échelle*)

Marque au vent W    o

Marque sous le vent L    o

Ligne de départ/arrivée    o-----o Bateau Comité

### 6.3 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.

Les marques W et L doivent être contournées à tribord.

#### Signal

Pas de Signal :  
« S »

#### Parcours

départ - W - L - W – arrivée  
départ - W – arrivée

## 7. MARQUES / LIGNE DE DEPART ET D'ARRIVEE

7.1 Les marques W et L sont des bouées cylindriques Jaunes.

7.2 Les marques de changement de parcours tel que prévu en IC 8, seront une bouée cylindrique Verte ou Rouge.

7.3 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 (identifié par un pavillon « YC Cherbourg ») à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque Blanche à l'extrémité bâbord.

- 7.4 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.

## 8 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- 8.1 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.

- 8.2 Signaux de changement de parcours (modifie la RCV 33 et Signaux de course)

(a) Le pavillon C et un pavillon ou un panneau de couleur signifie : « La marque au vent a été remplacée par une marque de la même couleur que le pavillon ou le panneau. »

(b) Lorsqu'un changement de parcours après le départ ne concerne que certains matches, ces matches seront indiqués par la flamme numérique correspondante.

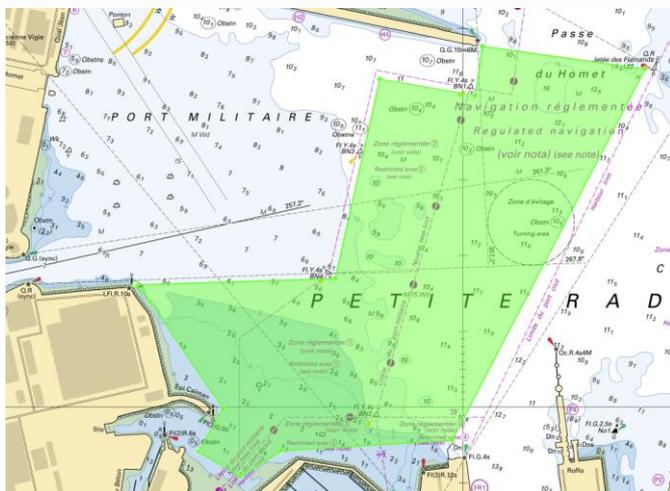
- 8.3 Signaux depuis un bateau

(a) lorsqu'un changement de parcours est fait pour le premier bord du parcours le signal sera envoyé depuis le bateau du CC avec le signal préparatoire pour chaque match concerné. 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 semi-rigide proche de la marque L.

## 9. OBSTACLES

Les zones interdites seront indiquées lors des briefings.



La zone suivante est identifiée 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. Cela modifie la RCV C6.2 et C8.2.

## 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 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.

## 11 TEMPS LIMITE

- 11.1 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 ETABLISSEMENT DES RISQUES

Voir AC 14

### Arbitres désignés :

**Président du comité de course :** Claire BOCQUET

**Chef Umpire :** Christophe SCHENFEIGEL

**Umpires :** Baptiste VERNIEST, Thierry POIREY

**Umpires stagiaires :** Benoît DIJOUX, Simon BERTHEAUX, Bruno LE MAITRE

**PRO :** Claire PRUVOT

## IC ANNEXE A

### LISTE DES BARREUSES ADMISSIBLES

	NOM	PRENOM	CLUB	Ranking WS 01/10/24	WS SAILOR ID
1	COURTOIS	Pauline	CV Saint Aubin Elbeuf	1	FRAPC14
2	COUTARD	Kenza	CV Saint Aubin Elbeuf	6	FRAKC6
3	D'AMODIO	Julia	Cannes jeunesse	17	FRAJD71
4	PHILIPPE	Christelle	APCC Nantes	41	FRACP10
5	BOURIT	Florine	YCC	81	FRAFB58
6	GOUT	Lucie	APCC NANTES	81 en juin, sortie depuis	FRALG61
7	YVEN	Charlotte	S R TEREZEZ	102	FRACY5
8	KHELIF	Thea	GGVLS	357 (open)	FRATK5
9	LE NAGARD	Camille	YCC	NR	FRACL99
10	LENOEL	Lila	YCC	NR	FRALL97
11	PERCHERON	Enora	APCC NANTES	NR	FRAEP23
12	POCHON	Jennifer	CVSAE	NR	FRAJP78

## IC ANNEXE B

### FORMAT DE L'ÉPREUVE et PROGRAMME DES COURSES

Les barreuses seront classées en 2 poules de 6 en se basant sur le classement Match Race Women de World Sailing du 1er novembre 2024, ainsi que par la commission restreinte MR de la FFVoile

#### 1. Première phase - Round Robin A et Round Robin B pour la Poules A et la Poule B

- a. Toutes les barreuses disputeront un Round Robin Aller simple, réparti en 2 poules de 6, soit **RR A et RR B**
- b. Les barreuses classées de la 1<sup>ère</sup> à la 3<sup>ème</sup> place dans les poules A et B seront qualifiées pour la seconde phase **RR C**
- c. Les barreuses classées de la 4<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> place dans les poules A et B seront qualifiées pour la troisième phase **RR D**

#### 2. Seconde phase – Round Robin C

- a. Les barreuses sélectionnées lors de la première phase (1<sup>ère</sup> à la 3<sup>ème</sup> place) disputeront un Round Robin simple **RR C** sans garder les points acquis lors de cette première phase.
- b. Les barreuses classées de la 1<sup>ère</sup> à la 4<sup>ème</sup> place seront qualifiées pour les demi finales.
- c. Les barreuses classées de la 5<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> place seront qualifiées pour des phases finales de classement.

#### 3. Troisième phase – Round Robin D

- a. Les barreuses sélectionnées lors de la première phase (4<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> place) disputeront un Round Robin simple **RR D** sans garder les points acquis lors de cette première phase.
- b. Les barreuses seront classées de la 7<sup>ème</sup> à la 12<sup>ème</sup> place pour des phases finales de classement.

#### 4. Quatrième phase – Demi Finales

- a. Les barreuses sélectionnées à l'issue du **RR C** seront réparties en matchs selon le principe suivant :
  - La barreuse ayant le meilleur classement du **RR C** choisit son adversaire pour le match 1.
  - Les deux autres barreuses disputent le match 2.
- b. La première barreuse de chaque match marquant au moins trois points (3) accédera à la phase suivante.

#### 5. Cinquième phase – Finales

- a. Les vainqueurs des demi-finales se rencontrent en Finale.
- b. Les perdants des demi-finales se rencontrent en Petite Finale.
- c. La première barreuse en Finale marquant au moins trois points (3) sera déclarée Championne de France de Match Racing Féminin 2024. La perdante sera déclarée Vice-Championne de France de Match Racing Féminin 2024.
- d. La première barreuse en Petite Finale marquant au moins deux points sera déclarée 3<sup>ème</sup> du Championnat de France de Match Racing Féminin 2024.

#### 6. Sixième phase - Classement de la 5<sup>ème</sup> à la 12<sup>ème</sup> place : Finale directe

- a. Les barreuses classées de la 5<sup>ème</sup> à 12<sup>ème</sup> place disputeront une finale directe (1 point) la 5<sup>ème</sup>/6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>/8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup>/10<sup>ème</sup>, 11<sup>ème</sup>/12<sup>ème</sup>
- b. La barreuse la mieux classée à la dernière phase précédente rentrera en tribord.

## Programme des courses

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

## IC ANNEXE C

### UTILISATION DES BATEAUX

#### 1. GENERALITES

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

#### 2. [NP] 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 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 Ecrire 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 Croiser les écoute de voile d'avant sur les winchs.
- 2.12 Ne pas passer par les chariots ou poulies de la voile d'avant avant de border sur un winch.
- 2.13 Régler ou modifier la tension du gréement dormant sauf le pataras.
- 2.14 Utiliser un winch pour régler l'écoute de la grand-voile, le pataras ou le halebas.
- 2.15 Attacher des bouts au tissu des spinnakers ;
- 2.16 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.17 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf pour signaler un dommage ou répondre à une demande du CC.
- 2.18 L'utilisation d'instruments électroniques sauf ceux autorisés par l'IC 3.1.
- 2.19 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
- 2.20 L'utilisation des haubans (y compris bas-hauban) 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.
- 2.21 Se tenir à l'extérieur du bateau à l'aide du bout de réglage de hale-bas derrière la tourelle taquet
- 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 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 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 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
- 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 la grande écoute.
- 3.5 **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 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. Laisser la manette du moteur en position de marche arrière pendant la course.
- 4.7. 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 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.

Les éléments suivants, non fixés, fournis par l’AO doivent être embarqués à tout moment à leur place pendant la navigation. Toute perte devra être signalée sur le rapport de dommage journalier.

### **VOILES ET EQUIPEMENTS DES VOILES**

Grand-voile  
Foc  
Spinnaker  
Une manivelle de winch  
Deux écoute de spinnaker  
Une amure de spinnaker  
Deux écoute de voile d'avant  
Une écoute de Grand-Voile

### **EQUIPEMENTS DE SECURITE**

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

### **SYSTÈME DE MOUILLAGE**

Ancre et chaîne  
Ligne de mouillage

### **PARE BATTAGE**

Deux pare battages

### **PAVILLONS**

Pavillons bleu et jaune  
Pavillon L  
Pavillon rouge  
Pavillon Y

### **AUTRES**

Deux baguettes (extensions arrière du bateau)

## ANNEXE E - PENALITES 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	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'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
<b>A</b>	Aucun	Aucun
<b>B</b>	Demi-point	Trois quarts de point
<b>C</b>	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.