

# INSTRUCTIONS DE COURSE

CHAMPIONNAT DE FRANCE MATCH RACING OPEN 2024

20 AU 24 MARS

*APCC NANTES*

*GRADE 3*



PARTENAIRE  
MAJEUR

## 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 est régie par les règles telles que définies dans l'AC 1.
- 1.2 Quand les umpires agissent selon la RCV C8.6, ils suivent l'annexe D des IC.
- 1.3 En complément de l'AC 1, les RCV sont modifiées comme suit :
  - (a) Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, « 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.

## 2 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 2.1 Toute modification aux IC sera affichée 30 minutes avant sa prise d'effet, à l'exception de toute modification au programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 2.2 Le pavillon L envoyé au-dessus de la flamme numérique de la modification la plus récente sera envoyé à terre le jour où il prendra effet, jusqu'à ce que les bateaux soient partis vers la zone de course.
- 2.3 Des modifications à une IC peuvent être faites sur l'eau. Elles seront signalées sur le bateau comité par l'envoi du 3ème substitut avec trois signaux sonores. Un umpire peut communiquer ces modifications du CC oralement ou par écrit.

## 3 COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Un groupe WhatsApp sera créé pour l'évènement 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 bateaux seront identifiés par des numéros sur les étraves des J80.
- 4.2 La combinaison de voile à utiliser sera signalée par le bateau CC avec ou avant le signal d'attention. Les signaux auront les significations suivantes :

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

- 4.3 Le CC 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.
- 4.4 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un Umpire. Le 3e substitut n'est pas nécessaire.

## 5 FLIGHTS ET MATCHES

En complément de l'AC 7 :

- 5.1 La liste d'appariement des matches est en Annexe A des IC.
- 5.2 Le numéro du flight suivant sera affiché sur le bateau CC.
- 5.3 Le CC peut modifier l'ordre des matches dans un flight pour permettre d'avancer les départs afin d'éliminer les départs blancs ou d'ajouter un départ d'un match retardé à la fin d'un flight. Le CC, ou un umpire au nom du CC, informera verbalement les concurrents d'un tel changement.
- 5.4 Lorsqu'un match ne peut pas partir à l'heure prévue, chaque umpire préviendra son match que le match « n » ne partira pas et que l'ordre des départs est modifié en conséquence sans changement de numéro de flamme numérique. Il n'y aura pas de départ blanc.

## 6 PARCOURS

### 6.1 Configuration 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

### 6.2 Signaux de parcours et parcours à effectuer

Les signaux de parcours seront envoyés du bateau CC, avec ou avant le signal d'avertissement.

La marque 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

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

- 7.1 Le bateau du CC sera identifié par un pavillon « APCC Voile Sportive ».  
La marque de la ligne de départ/arrivée sera une bouée conique verte.  
Les marques de la porte Ls et Lp seront des bouées cylindriques jaunes.  
La marque W sera une bouée cylindrique jaune.
- 7.2 La marque de remplacement comme prévu en IC 8 sera une bouée conique verte.
- 7.3 En regardant vers le haut du parcours, la ligne de départ et d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange sur le bateau CC à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ conique verte à l'extrémité bâbord.

## 8 CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- 8.1 Pour changer le bord suivant du parcours, le CC mouillera une nouvelle marque de remplacement et enlèvera la marque d'origine dès que possible. Quand, lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

La RCV 33 et Signaux de course sont modifiés comme suit :

- (a) Le pavillon C et un pavillon ou un tableau de couleur signifient : « La marque au vent a été déplacée. Naviguez vers une marque de la couleur du pavillon ou du tableau ».
- (b) Quand un changement de parcours après le départ n'affecte que certains matches, ils devront être indiqués par la flamme numérique correspondante.
- 8.2 (a) Quand un changement de parcours est fait sur le premier bord, le signal sera envoyé sur le bateau CC avec le signal préparatoire de chaque match concerné. Le signal préparatoire sera suivi d'une série de signaux sonores répétitifs.
- (b) Quand un changement de parcours est fait après le premier bord, il sera envoyé sur un bateau à proximité de la marque L.

## 9 OBSTACLES

- 9.1 Les zones interdites seront indiquées lors des briefings et seront identifiées 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.
- 9.2 Une bouée peut être fixée à la ligne de mouillage du bateau CC juste en dessous de la profondeur de la quille. Les bateaux ne doivent à aucun moment passer entre cette bouée et le bateau CC. Cette zone est identifiée en tant qu'obstacle. Faisant partie de la ligne de mouillage, cette bouée ne fait pas partie de la marque de départ.

## 10 AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER

- 10.1 Avant le signal d'attention d'un flight ou dans les deux minutes suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après un changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer un pavillon « L » (Lima) 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.
- 10.2 Le temps accordé pour les réparations sera 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 :** François FARJAUD **Adjointe :** Hélène PRUD'HOMME

**Chef Umpire :** Thierry POIREY **Umpires :** Corinne AULNETTE, Bertrand CALVARIN, Alain CHENEBAULT, Christophe DUCARROIR, Thibault GRIDEL, Christophe SCHENFEIGEL, Antony DAVEY.

**PRO :** Marc BOUVET

## ANNEXE A

### LISTE DES BARREURS ADMISSIBLES

Classement World Sailing OPEN du 1er Mars 2024.

NOM	PRENOM	CLUB	Ranking WS au 1er mars 2024	WS Sailor ID
MICHELIER	Damian	CN RENNES	5	FRADM12
PIERROZ	Aurelien	SR HAVRE	7	FRAAP39
ROSSI	Timothé	SR ANTIBES	10	FRATR31
GARRETA	Ian	SR ANTIBES	11	FRAIG4
COURTOIS	Pauline	CVSAE	21	FRAPC14
MESNIL	Maxime	YC CHERBOURG	24	FRAMM32
ACKERMAN	Noe	CVSAE	39	FRANA10
DURAND	Mathieu	APCC NANTES	84	FRAMD31
PICOT	Tom	CNCALEDONIEN	91	FRATP24
BERTHEAU	Simon	APCC NANTES	97	FRASB42
ESCURAT	Sylvain	CVSAE	143	FRASE7
IEHL	Damien	YC MAUGUIO CARNON	NC	FRADI1

## ANNEXE B

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

1. Première phase - Round Robin
  - a) Les barreaux seront classés en se basant sur le classement Match Race Open de World Sailing du 1<sup>er</sup> mars 2024.
  - b) Tous les barreaux disputeront un Round Robin simple (RR1).
  - c) Les 6 premiers barreaux seront qualifiés pour la troisième phase (Quarts de finale).
  - d) Les barreaux classés de la 11<sup>ème</sup> à la 12<sup>e</sup> places accéderont à la sixième phase (King of the Castle)
2. Deuxième Phase – Repêchage
  - a) Les barreaux classés 7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> disputeront un Round Robin de repêchage.
  - b) Les points acquis entre les barreaux concernés pendant le RR simple seront cumulés aux points de cette phase de repêchage.
  - c) Le 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> de cette deuxième phase seront qualifiés pour la troisième phase – Quarts de finale
  - d) Les 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> accéderont à la sixième phase (King of Castle)
3. Troisième Phase – Quarts de finale
  - a) Les 8 barreaux sélectionnés lors de la première phase (RR1) et deuxième phase (Repêchage) seront répartis en matchs selon le principe suivant :
    - Le barreur ayant le meilleur classement du RR 1 choisit son adversaire pour le match 1.
    - Le barreur suivant dans le classement du RR1 (et qui n'a pas encore été choisi), choisit son adversaire parmi les barreaux restants pour le match 2 et ainsi de suite.
  - b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins trois points accèdera à la quatrième phase.
  - c) Les perdants de chaque match accéderont à la sixième phase.
4. Quatrième phase - Demi-finales
  - a) Les barreaux sélectionnés lors des phases précédentes seront répartis en matchs selon le principe suivant :
    - Le barreur ayant le meilleur classement du RR 1 choisit son adversaire pour le match 1.
    - Les deux autres barreaux disputent le match 2.
  - b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins trois points accèdera à la phase suivante (5a)
  - c) Les perdants de chaque match accéderont à la phase suivante (5b)
5. Cinquième phase - Finale / Petite finale
  - a) Les vainqueurs des demi-finales se rencontrent en Finale.
  - b) Les perdants des demi-finales se rencontrent en Petite Finale.
  - c) Le premier barreur en Finale marquant au moins trois points sera déclaré Champion de France Open de Match Racing 2024. Le perdant sera déclaré Vice-Champion de France Open de Match Racing 2024.
  - d) Le premier barreur en Petite Finale marquant au moins deux points sera déclaré 3<sup>ème</sup> du Championnat de France Open de Match Racing 2024.
6. Sixième phase - Classement 5<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> place : King of the Castle
  - a) Les barreaux classés de la 9<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> place lors de la première phase (RR1) et de la deuxième phase (Repêchage) et les 4 barreaux n'accédant pas aux demi-finales disputeront le « King of the Castle » :
    - Le barreur classé 12<sup>ème</sup> du RR1 rencontre le barreur classé 11<sup>ème</sup> du RR1.
    - Le vainqueur de ce match rencontre ensuite le barreur classé 10<sup>ème</sup> du RR1 et Repêchage et ainsi de suite.
  - b) Le barreur le mieux classé au RR1 rentrera en tribord.

- c) Les perdants ont terminé l'épreuve. Ils seront classés de la 12ème à la 5ème place.

## Programme des courses

A partir de la deuxième 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 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 ne pourront 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.
- 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 Laisser le point d'amure de GV libre est interdit. Il doit être fixé au mousqueton à poste sur le vit de mulet.
- 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 grande 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, 2.22 ou 2.23 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 AUTORISEES

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 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 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'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 et jeu de lattes  
Petite voile d'avant  
Spinnaker  
Une manivelle de winch  
Un bout-dehors de spinnaker  
Une écoute de spinnaker double  
Deux écoutes de voile d'avant  
Un stick  
2 Chariots de Génois

### EQUIPEMENT DE SECURITE

Extincteur  
Gilet de sauvetage pour chaque membre de l'équipage (non fournis mais devront être à bord)  
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 pare-battages

## 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
<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 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.