



Pays de la Loire

INSTRUCTIONS DE COURSE

SELECTIVE OPEN DE MATCH- RACING / ETAPE N°3

SNO NANTES
03/04 FEVRIER 2024

GRADE 4

Préambule :

SURVEILLER ET ENTREtenir LE MATÉRIEL

Avant et après chaque navigation, vous devez :

- Éponger le bateau
- Vérifier l'état de fatigue des drisses et écoute, filières, etc...
- Vérifier les voiles (nombre de lattes, déchirures, ...)
- Lover les écoute
- Signaler toutes les avaries survenues dans la journée et participer aux réparations le cas échéant.

ASSURANCES

Assurance des bateaux :

En ce qui concerne les bateaux du SNO NANTES, ils sont assurés tous risques, mais une franchise de 1500€ est applicable en cas de sinistre, aucune démarche d'assurance ne sera faite en dessous de ce montant, **l'équipage se verra donc facturé le montant des réparations.**

L'assurance ne couvre pas les dommages causés aux voiles.

Assurance de la licence FF Voile :

L'assurance de la FF Voile couvre les pratiquants pendant l'activité, elle permet aussi en cas de sinistre avec un autre bateau, de couvrir les dégâts causés à cet autre bateau, cependant là aussi une franchise s'applique d'un montant de 900€. Cette franchise peut être de 0€ si le skipper du bateau en cause a souscrit au rachat de franchise (ce que nous conseillons vivement.).

Les concurrents étrangers doivent posséder une assurance responsabilité civile d'un montant de couverture minimum de 2 millions d'€ ou l'équivalent en devise de la nationalité du concurrent. Ils peuvent aussi, prendre une licence FFV.

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. RÈGLES

1.1 La régata 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. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.
- Le règlement du Championnat de France Match Racing Open 2024.

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

2. INSCRIPTIONS et ADMISSIBILITE

- 2.1 Seuls les barreurs 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 barreurs sont listés dans l'annexe A des IC.
- 2.2 Pour rester admissible, l'équipage complet doit, le 03/02/2024 entre 8^h30 et 9^h15, sauf prolongation par l'AO, confirmer son inscription, régler tout droit d'inscription, payer la caution 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 J peut autoriser un membre d'équipage d'origine à le remplacer.
- 2.7 Quand un membre d'équipage inscrit est dans l'incapacité de continuer à participer à l'épreuve, le J peut autoriser un remplacement, un remplacement temporaire ou une autre mesure.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront affichés au tableau officiel d'information situé au Club House et sur le site Internet du club :
- 3.2 <https://www.snonantes.fr/event-details/selective-open-match-racing-bassin-atlantique-etape-n-3>
- 3.3 Les signaux faits à terre seront envoyés aux mâts officiels situés au club
- 3.4 **Les barreurs doivent assister au premier briefing qui aura lieu au club à 9h30 le 03 février 2024, sauf s'ils sont excusés par l'AO. Le dimanche matin un briefing aura lieu à 9h00.**
- 3.5 La première réunion avec les umpires aura lieu à la suite du premier briefing.
- 3.6 Le 1^{er} signal d'attention ne sera pas fait moins de 15 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 30 minutes avant le départ de toute course concernée et seront signées par les représentants du CC.
- 4.2 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 22.
(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 par l'envoi des pavillons ci-dessous, avant le signal d'attention.

Signal	Combinaison de voiles
Pas de Pavillon	GV haute + Foc + Spi autorisé.
Pavillon « J »	GV haute + Foc + Spi interdit

- 5.3 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.
- 5.4 D'autres restrictions ou instructions peuvent être données oralement aux bateaux par un umpire. Le 3^e Substitut n'est pas nécessaire.

6. IDENTIFICATION ET ATTRIBUTION DES BATEAUX

- 6.1 Les bateaux seront identifiés par des numéros sur la coque de 1 à 7
- 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.
- 7 NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE**
- 7.1 Le nombre total d'équipiers (incluant le barreur) doit être de 3 ou 4 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 262,5 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 est précisé dans l'annexe B des IC.
- 8.2 Dans une série éliminatoire entre deux barreaux,
 (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 barreaux a été décidée, les matchs ultérieurs entre ces deux barreaux ne seront pas courus.
 (c) Les équipages changeront de bateaux à l'issue des matchs impairs de chaque série éliminatoire, sauf si les deux barreaux en décident autrement.
- 8.3 Les jours de course sont programmés les 3 et 4 février 2024.
- 8.4 L'heure limite pour un signal d'attention le dernier jour de course sera **16h30**
- 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 **10h samedi 3 février et 9h30 dimanche 4 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 SNO.
- 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.

Signal

Pas de Signal :

« S » :

« T » :

Parcours

départ - W – Ls/Lp - W – arrivée

départ - W – arrivée

départ – W – Ls/Lp – W – Ls/Lp – W - arrivée

La marque au vent W doit être contournée à tribord.

La marque sous le vent L est une porte Ls/Lp. Au cas où une des bouées de cette porte serait absente, la marque restante serait à contourner à tribord.

(c) **Description des marques :**

Le bateau du CC sera identifié par un pavillon **Orange**.

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

La marque W est une bouée cylindrique de couleur **rouge-orangée**.

Les marques de la porte L seront des bouées cylindriques de couleur **jaune**.

La marque W de changement de parcours est une bouée cylindrique de couleur **blanche**.

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 **Limites du parcours**

(a) Les zones interdites seront indiquées lors des briefings et pourront être matérialisées par des petites bouées rouges cylindriques.

Pendant la course, aucune partie de la coque d'un bateau ne doit couper la ligne droite imaginaire entre deux bouées adjacentes du même côté du parcours.

(b) Ces lignes ont rang d'obstacles et représentent les limites d'un pilotage sûr dans l'optique du chapitre 2 des RCV.

(c) Il n'y a pas de pénalité pour avoir touché les bouées ou objets définissant cette zone.

(d) Une infraction à cette IC ne peut pas faire l'objet d'une réclamation par les bateaux, mais peut faire l'objet d'une action par les umpires suivant la RCV C8.2. (Ceci modifie les RCV C6.2 et C8.2).

10.4 **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 REPARER**

11.1 Avant le signal d'attention d'un flight ou dans les deux minutes suivant l'arrivée ou dans les cinq minutes après changement de bateau, selon ce qui est le plus tard, un bateau peut arborer le pavillon L pour signaler une avarie ou un dommage du bateau, de ses voiles ou une blessure d'un équipier et demander un retard pour le prochain départ. **Il doit se diriger aussitôt que possible du côté sous le vent du bateau du CC et y rester, sauf indication autre.**

11.2 Le temps accordé pour les réparations sera à la discrétion du CC.

11.3 Après le signal d'attention d'un flight, un match ne sera pas retardé ni annulé en raison d'une avarie, sauf si le signal d'avarie a été envoyé comme requis par l'IC 11.1.

11.4 Sauf lorsque la RCV 62.1(b) s'applique, le fait de ne pas effectuer les réparations dans le temps imparti ou des avaries survenues après le signal d'attention ne pourront donner lieu à réparation (ceci modifie la RCV 62).

12. **PROCEDURE DE DEPART**

- 12.1 Les signaux d'avertissement d'un match seront les flammes numériques.
12.2 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

- 13.1 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.
- 13.2 **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 matchs, ces matchs seront indiqués par la flamme numérique correspondante.
- 13.3 **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.

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 accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal d'avertissement jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.
- 15.2 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.

[DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs doivent avoir à bord :

- Des gilets de sauvetage (mini 50N) portés en permanence par toutes les personnes à bord
- Une VHF
- Un couteau
- Une ancre et une ligne de mouillage adaptée
- Un bout de remorquage flottant de 10mm de diamètre et de 15m de long
- Un dispositif de coupe circuit en cas de chute qui doit être connecté au pilote tant que le moteur est en marche.

Les pilotes des bateaux accompagnateurs doivent se conformer à toute demande des arbitres ou des représentants de l'autorité organisatrice, particulièrement celles concernant l'assistance.

Les bateaux accompagnateurs doivent respecter les règles de navigation en vigueur localement, en particulier le respect des limitations de vitesse dans les différentes zones.

16. PRIX

A la discrétion de l'AO

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 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 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 J 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 du Comité de Course : **THOMAS ROMONT**
- Adjoint Comité de Course : Nicole Pincemy, Nicolas Monsterleet, Briec Huon
- Chef umpire : **MATHIEU RICHARD**
- Umpires : Baptiste Verniest, Christophe Ducarroir, JP, Maxence Guezangar

ANNEXE A
LISTE DES BARREURS ADMISSIBLES

RANKING LIST WORLD SAILING 5/01/2024

	Nom	Prénom	Club	Ranking WS 05/01/2024	WS Sailor ID
1	MICHELIER	DAMIAN		5	
2	FOUCHER	TOM		31	
3	EON	VICTORIEN		119	
4	BERTHEAU	SIMON		150	
5	CHANTERELLE	ROBIN		213	
6	DIJOUX	BENOIT		216	
7	DURAND	MATHIEU		251	
8	LE PEN	ETIENNE		267	
9	LAVENANT	FRANK		541	
10	RIOU	MORGAN		NC	

ANNEXE B

FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

1. Première phase - Round Robin

- (a) Les barreurs seront classés en se basant sur le classement Match Race Open Français du 05/01/2024
- (b) Tous les barreurs disputeront un Round Robin simple (RR1).
- (c) Les barreurs classés de la 1^{ère} à la 4^e place seront qualifiés pour la deuxième phase.

2. Deuxième Phase - Demi-finales

- (a) Les barreurs sélectionnés lors de la phase précédente seront répartis en matchs selon le principe suivant :
 - Le barreur ayant le meilleur classement du RR 1 choisit son adversaire.
 - Les deux autres barreurs disputent l'autre match.
- (b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins deux points accédera à la phase suivante.

3. Troisième 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 deux points sera déclaré 1^{er} de l'étape n°3 de la sélective atlantique au Championnat de France Open de Match Racing 2024. Le perdant sera déclaré 2^{ème}.
- (d) Le premier barreur en Petite Finale marquant au moins deux points sera déclaré 3^{ème} de l'étape.

4. Matchs de classement

Des matchs de classement pourront être organisés, à la discrétion du CC

Soit sous forme « King of Castle »

Soit sous forme de rencontres 5-6, 7-8, 9-10 (en s'appuyant sur le classement du RR 1)

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.

ANNEXE C

REGLES D'UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, d'éventuelles 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 Comité de Course.
- 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 Quitter l'emplacement à quai ou le mouillage sans avoir reconstitué le montant total de la caution pour dommages, ou sans avoir eu l'autorisation du CC, ou pendant les jours de course, alors que la flamme Aperçu est envoyée à terre.
- 2.8 Gruter un bateau sans autorisation expresse du CC ou nettoyer des surfaces sous la ligne de flottaison.
- 2.9 Marquer directement sur la coque, le pont ou les cordages 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 Utiliser une ligne de ris comme bordure.
- 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.
- 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 Mettre des pennons sur le spinnaker.
- 2.17 Laisser le point d'amure de la GV libre.
- 2.18 Transpercer les voiles, même pour mettre des pennons.
- 2.19 Les transmissions radio (y compris les téléphones portables), sauf en cas d'urgence ou pour signaler un dommage ou répondre à une demande du Comité de course.
- 2.20 Utiliser des instruments électroniques, sauf si l'IC C3.1 l'autorise.
- 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 Utiliser les 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.
- 2.23 Une infraction à l'article 2.21 ou 2.22 ci-dessus 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 C8.2.

3. EQUIPEMENT ET ACTIONS AUTORISES

Ce qui suit est autorisé :

- 3.1 Embarquer les équipements suivants :
 - (a) principaux outils,
 - (b) ruban adhésive (sauf grey tape),
 - (c) bouts ou élastiques de 4 mm de diamètre ou moins,
 - (d) montre, chronomètres, compas à main et petit équipement vidéo (GoPro par exemple),
 - (f) manilles et manillons,
 - (g) velcro,
 - (h) pavillons de remplacement,
 - (i) équipement individuel de flottabilité.
- 3.2 Utiliser les éléments listés en 3.1 pour :
 - (a) éviter que les bouts, voiles et écoutes ne s'emmêlent,

- (b) empêcher que les voiles ne soient endommagées ou tombent par-dessus bord,
- (c) marquer les repères de réglage,
- (d) effectuer des réparations mineures et réglages autorisés,
- (e) faire des signaux requis par l'Annexe C6
- (f) sécurité personnelle.

3.3 Modifier le nombre de palans de l'écoute de grand-voile.

3.4 Utiliser un cunningham. Celui-ci devra comporter deux brins et être fixé au vit-de-mulet, passer par l'œillet de la grand-voile prévu à cet effet et passer dans le taquet fixé sur le mât.

3.5 Réparation de fortune, sous réserve d'utiliser le matériel de réparation autorisé et que la réparation soit réalisée en « bon marin » et n'entraîne aucun risque de détérioration supplémentaire.

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 Comité de Course et à la Commission Technique, 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 courses ultérieures.

4.2 A la fin de chaque journée de navigation :

- (a) rincer le bateau, plier et ranger dans les sacs et à leur place les voiles, comme demandé,
- (b) laisser le bateau dans le même état que lors du premier embarquement ce même jour,

4.3 A la fin de chaque jour de navigation du bateau, nettoyer le bateau (intérieur et pont), enlever tous les déchets,

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.

4.7 En cas de réparation de fortune, il est obligatoire d'avertir aussitôt que possible et avant la course suivante la commission technique pour une remise en conformité.

ANNEXE D

LISTE des EQUIPEMENTS

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

Grand-voile et jeu de lattes,
Voile d'avant,
Spinnaker,
Un tangon de spinnaker,
Deux écoutes de spinnaker,
Deux bouts de barbers de spinnaker,
Deux écoutes de voile d'avant,
Une écoute de grand-voile,
Un stick,
Chariots de Génois,
Trois manilles,
Une manivelle de winch,
Pavillon blanc ou « L ».
Pavillon rouge
Pavillon « Y »
Pavillons bleu et jaune

EQUIPEMENT DE SECURITE

Seau et amarre,
Pompe de cale.

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
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.

Annexe 1: ZONE DE COURSES

