CHAMPIONNAT DE FRANCE JEUNES MATCH RACING

INSTRUCTIONS DE COURSE

CHAMPIONNAT DE FRANCE JEUNES MATCH RACING 2026

12 AU 15 NOVEMBRE

Yachting Club de la Pointe Rouge

GRADE 3

CHAMPIONNAT DE FRANCE
JEUNES MATCH RACING

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 régate sera régie par :

(a) les « *règles* » telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile,* 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 Jeunes Match Racing 2026.

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

1.3 La RCV 40.2 est supprimée et remplacée par : « La règle 40.1 s'applique à tout moment sur l'eau. ».

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 Jeunes 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 12/11/2026 entre 8h30 et 11h00, 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 sur le tableau officiel électronique disponible à l'adresse suivante : https://evenements.ffvoile.fr/championnats-de-france-jeunes/cfemr-infos-sur-lepreuve/cfemr-tableau-officiel/

3.2 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 pourront pas donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62).

3.3 Les signaux faits à terre seront envoyés depuis le mât de pavillons devant l'YCPR.

3.4 Les barreurs doivent assister au premier briefing qui aura lieu au club à 11h45 le 12/11/2026, sauf s'ils sont excusés par l'AO.

3.5 La première réunion avec les umpires aura lieu à la suite du premier briefing.

3.6 Une réunion aura lieu tous les matins à 9h00 au club.

3.7 Le 1er signal d'attention ne sera pas fait moins de 30 minutes après l'affalée du pavillon « APERÇU » à terre (ceci modifie Signaux de course).

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 et du J.

4.2 Les modifications faites sur l'eau seront signalées par l'envoi du 3ème 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 J70.
(b) Les voiles devant être utilisées seront attribuées par le CC.

5.2 L'ensemble de voiles à utiliser sera signalé oralement par le bateau du CC, les umpires, le PRO ou la Commission Technique.

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 3e substitut n'est pas nécessaire.

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.

7 NOMBRE ET POIDS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

7.1 Le nombre total d'équipiers (incluant le barreur) doit être de 4 ou 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 est précisé dans l'annexe B des IC.

8.2 Il sera considéré que l'on a commencé une nouvelle phase du format, uniquement si au moins le départ d'un match d'une série éliminatoire a été donné.

8.3 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.

8.4 Les jours de course sont programmés du 12 au 15/11/2026.

8.5 L'heure limite pour un signal d'attention le dernier jour de course sera approximativement 16h00.

8.6 Le nombre de matchs courus chaque jour sera déterminé par le CC.

8.7 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.

8.8 L'heure prévue du premier signal d'attention est 10h00 chaque jour sauf le 12 novembre où le premier signal d'attention est fixé à 13h00.

8.9 Le départ de chaque flight ultérieur sera donné aussitôt que possible après le flight précédent.

8.10 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.

8.11 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.

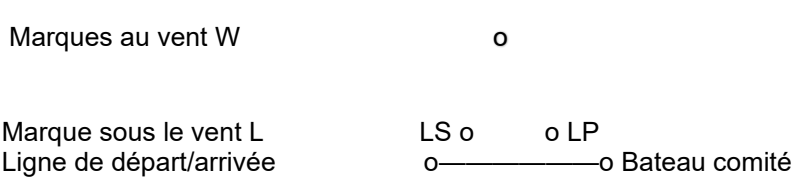
9 ZONE DE COURSE

La zone de course sera en rade sud de Marseille

10 PARCOURS

10.1 Configuration, signaux et parcours à effectuer

(a) **Configuration du parcours** *(pas à l'échelle)*



(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	Parcours
Pas de Signal :	départ - W – Ls/Lp - W – arrivée
« S » :	départ - W – arrivée
« T » :	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 de couleur blanche.

La marque W sera une bouée tétraédrique géostationnaire de couleur jaune ou une bouée cylindrique de couleur verte.
Au signal préparatoire d'un match, le CC annoncera la marque au vent soit par l'envoi d'un pavillon P, alors la marque W sera une bouée tétraédrique géostationnaire de couleur jaune, soit par l'envoie d'un pavillon de la couleur vert, alors la marque W de changement de parcours sera une bouée cylindrique de couleur verte, conformément à l'IC 12.3.
Les marques de la porte L seront des bouées tétraédriques géostationnaires de couleur jaunes.
La marque W de changement de parcours sera une bouée cylindrique de couleur verte ou une bouée tétraédrique géostationnaire de couleur jaune.

10.2 **Ligne de départ/arrivée**
(a) La ligne de départ et d'arrivée sera entre le côté parcours de la marque de départ/arrivée et un mât arborant un pavillon **orange** sur le bateau du CC.
(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 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 PROCÉDURE DE DÉPART

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.

12.3 Le pavillon P pourra être remplacé par un pavillon vert (ceci modifie la RCV C3.1).

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 de couleur signifie : « La marque au vent a été remplacée par une marque de la même couleur que le pavillon. »
(b) Lorsqu'un changement de parcours après le départ ne concerne que certains matchs, ces matchs seront indiqués par la flamme numérique correspondante.
(c) La position de toute marque géostationnaire pourra être modifiée de plus ou moins 10 degrés et jusqu'à environ 200 mètres au vent ou sous le vent par rapport à la position précédente, sans signaler de changement de parcours.

13.3 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 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

Le prix pour la 1ère place sera le titre de « Champion de France Jeunes de Match Racing 2026 ». Des médailles seront remises aux trois premiers équipages.

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 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).

Président du comité de course : Dominique Giorgi
Adjoint Comité de Course : Thomas Giorgi

Chef Umpire : Philippe Michel
Arbitres désignés : Thierry Poirey, Robin Desserouer, Baptiste Verniest, Mathieu Aurejac, Raphael Maniglier

ANNEXE A

LISTE DES BARREURS ADMISSIBLES
RANKING LIST WORLD SAILING 01/11/2026

	World Ranking	Skippers	Club	WS ID
1	7	Ange DELERCE	S R ANTIBES	FRAAD93
2	13	Timothée ROSSI	S R ANTIBES	FRATR31
2	14	Tom FOUCHER	APCC NANTES	FRATF14
4	22	Victorien EON	FCJ PORNIC	FRAVE9
5	26	Marin MICOULOT	SNPH	FRAMM157
6	62	Anatole THOMAS	SNO NANTES	FRAAT22
7	94	Jean Philippe BOUDARD	SNO NANTES	FRAJB111
8	320	Charles TROLARD	YCMG	FRACT32
9	NC	Nolann HUET DES AUNAY	CNBPP	FRANH9
10	NC	Tugdual BRAND-GAZEAU	SRH	FRATB65

ANNEXE B
FORMAT DE L'ÉPREUVE ET PROGRAMME DES COURSES

1. **Première phase - Round Robin A** (RRA)
a) Les barreurs seront classés en se basant sur le classement World Sailing du 1/11/2026
b) Les barreurs rencontrent une fois tous les autres
c) Les barreurs classés de la 1ère à la 8e place ou de 2ème à 7ème seront qualifiés pour la deuxième phase - ¼ de finales (Long or Shorter)
d) En cas de « Shorter ¼ », le barreur classé 1er du RRA est qualifié pour la troisième phase
e) Les barreurs non qualifiés pour la deuxième phase rejoignent la cinquième phase.

2. Deuxième Phase – ¼ de finales (Long or Shorter)
a) Les barreurs classés de 1er à 8ème ou de 2ème à 7ème du RRA seront répartis en matchs selon le principe suivant :
- Le barreur ayant le meilleur classement du RRA choisit son adversaire pour le match 1
- Le barreur suivant dans le classement du RRA (et qui n'a pas encore été choisi), choisit son adversaire parmi les barreurs restants pour le match 2 et ainsi de suite
b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins trois points accédera à la troisième phase
c) Les perdants de chaque match accèderont à la cinquième phase.

3. Troisième phase - Demi-finales
a) Les 4 barreurs sélectionnés lors des phases précédentes seront répartis en matchs selon le principe suivant :
- Le barreur ayant le meilleur classement du RRA choisit son adversaire pour le match 1
- Les deux autres barreurs disputent le match 2
b) Le premier barreur de chaque match marquant au moins trois points accédera à la phase suivante.

4. Quatrième 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 Jeunes de Match Racing 2026. Le perdant sera déclaré Vice-Champion de France Jeunes de Match Racing 2026.
d) Le premier barreur en Petite Finale marquant au moins deux points sera déclaré 3ème du Championnat de France Jeunes de Match Racing 2026.

5. Cinquième phase - Classement 5ème à la 10ème place : King of Castle
a) Les barreurs non qualifiés pour les phases deux et trois et les 4 barreurs n'accédant pas aux demi-finales disputeront le « King of Castle » :
- Le barreur classé 10ème du RRA rencontre le barreur classé 9ème du RRA
- Le vainqueur rencontre ensuite le skipper classé 8ème du RRA et ainsi de suite
b) Les perdants ont terminé l'épreuve. Ils seront classés de la 10ème à la 5ème place.

Programme des courses
A partir de la troisième phase (toutes phases en série éliminatoire), le cotés et le nombre de points à obtenir pour la victoire seront communiqués avant le début de la phase par le PRO ou le CC.

ANNEXE C

UTILISATION DES BATEAUX

1. GENERALITES

Tous les efforts étant faits pour que les bateaux soient identiques, des variations ou casses matérielles 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 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 Marquer 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 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 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 Mettre des pennons sur le spinnaker.
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, 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 L'utilisation des haubans (bas hauban y compris) au-dessus des ridoirs inférieurs, ou du pataras, 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 Aucun bout, écoute, câble, sangle ou autre matériau ne pourra être accroché aux haubans pour étendre, améliorer, faciliter la position de rappel de l'équipage.
2.24 Laisser le point d'amure de la GV libre
2.25 Une infraction au point 2.12, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23, 2.24, 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 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 pas fourni par l'organisation

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 EQUIPEMENTS DES VOILES
- Grand-voile
- Foc et 2 lattes
- Spinnaker
- Chariot de GV
- Chariot de Foc
- Une manivelle de winch
- Deux écoutes de spinnaker
- Une amure de spinnaker
- Une écoute continue de voile d'avant
- Une écoute de Grand-Voile
- Un stick

EQUIPEMENTS DE SECURITE
- Seau et amarre
- Eponge
- Pompe de cale
- Bouée de sauvetage
- Trousse médicale

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

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.