

# Instructions de course

## Match.racing



# HYÈRES EUROPA CUP 12mJI

12 AU 14  
JUN 2026



Credit photo et design : Sarah Varlet

INTERNATIONAL YACHT CLUB D'HYÈRES



Métropole   
Toulon Provence  
Méditerranée

[www.iych.fr](http://www.iych.fr)

## Préambule

Les abréviations suivantes s'appliquent à l'Avis de Course et aux Instructions de Course :

JI : Jury ou Jury International

AC : Avis de Course

AO : Autorité Organisatrice

RCV : Règles de Course à la Voile

IC : Instructions de Course

CC : Comité de Course

DT : Délégué Technique

### 1. RÈGLES

1.1 L'épreuve est régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile incluant l'annexe c.*

1.2 En cas de traduction de ces IC, le texte français prévaudra

1.3 Les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents, aux concurrentes, aux accompagnateurs et aux accompagnatrices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants, participantes, accompagnateurs ou accompagnatrices. Un concurrent, une concurrente, un accompagnateur ou une accompagnatrice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69.

1.4 Quand les umpires agissent selon la RCV C8.6, ils suivent l'annexe D des IC.

1.5 Les règles d'utilisation des bateaux et la liste d'équipement, détaillées en annexe s'appliquent à tous moments sur l'eau y compris pour tout entraînement et aux courses des partenaires. Les règles de classe ne s'appliqueront pas.

1.6 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.

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

- 2.1 Toute modification aux IC sera publiée au plus tard 2 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, ou lors du briefing journalier, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera publié avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 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 Les avis aux concurrents seront publiés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est sur les vitres du local de l'IYCH à la base nautique.
- 3.2 Quand il est sur l'eau, en complément de l'AC 3, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal VHF 77.

## **4. CODE DE CONDUITE [DP] [NP]**

- 4.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

## **5. BATEAUX ET VOILES**

- 5.1 Les bateaux seront identifiés par leurs numéros de voiles ou leurs noms.
- 5.3 La combinaison de voiles à utiliser sera libre.

## **6. PROGRAMME DES FLIGHTS ET MATCHS / FORMAT**

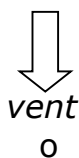
- 6.1 Dates des flights et matches possibles

Date au choix selon la météo	Heure du 1 <sup>er</sup> signal d'avertissement du premier flight
Vendredi 12/06/26	11h 00
Samedi 13/06/26	11h 00
Dimanche 14/06/26	11h 00


- 6.2 La liste d'appariement des matches est en Annexe A des IC.
- 6.3 Le numéro du flight pourra être affiché sur le bateau CC
- 6.4 Le format prévu est un Round Robin Aller et Retour

## 7. LES PARCOURS

7.1 Configuration (*pas à l'échelle*)  
Marque au vent W



Porte sous le vent L o-----o

Ligne de départ/arrivée o-----o 

La marque W doit être contournée à tribord. Au cas où l'une des marques de la porte manque, la marque restante doit être contournée à tribord.

Signal	Parcours
Pas de Signal	départ - W - L - W - arrivée
Pavillon S	départ - W - arrivée

## 10. MARQUES

10.1 Les marques sont :

Marque W	2 Marques L	Marque de départ/arrivée	Changement de parcours
Cylindrique JAUNE TPM	Cylindriques JAUNE TPM	Sphérique rouge	ORANGE

10.2 Un bateau du comité de course signalant un changement d'un bord du parcours est une marque.

## 11. ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

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.

## 12. LE DÉPART

12.1 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

12.2 Application de l'annexe C3.1 modifiée comme suit :

Supprimer : 7 minutes pavillon F envoyé

Remplacer par : 10 minutes pavillon F envoyé.

## 13. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

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 changement »

13.2 (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.

Pour changer le bord suivant du parcours, le CC mouillera une nouvelle marque, déplacera la porte ou déplacera la ligne d'arrivée et enlèvera la marque d'origine si possible. Quand lors d'un changement ultérieur, une nouvelle marque est remplacée, elle sera remplacée par une marque d'origine.

13.2 Sauf à une porte, les bateaux doivent passer entre le bateau du comité de course signalant le changement du bord suivant et la marque la plus proche, en laissant celle-ci du côté requis (ceci modifie la RCV 28).

#### **14. L'ARRIVÉE**

La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant le pavillon orange et le côté parcours de la marque d'arrivée.

#### **15. AVARIE ET TEMPS POUR RÉPARER**

15.1 Avant le signal d'attention (pavillon F) d'un flight ou dans les dix 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.

15.2 Le temps accordé pour les réparations est à la discrétion du CC.

15.3 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.

15.4 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.

#### **16. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES**

Un bateau qui ne finit pas dans les vingt minutes après que son adversaire a effectué le parcours marquera zéro point. Ceci modifie la RCV 35.

Le dernier jour de course il n'y aura pas de signal d'avertissement après 15h 00.

## **17. REMPLACEMENT DE CONCURRENT**

Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

## **18. BATEAUX OFFICIELS**

Les bateaux officiels sont identifiés par le pavillon du IYCH

## **19. ACCOMPAGNATEURS**

19.1 [DP] [NP] Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

19.3 La réglementation des conditions d'intervention des accompagnateurs sur les compétitions de la FFVoile s'appliquera.

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

- Des gilets de sauvetage norme CE (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.

## **20. EVACUATION DES DETRITUS**

Les détritrus peuvent être placés à bord des bateaux officiels et/ou accompagnateurs.

## **21. EMBLEMENTS**

[DP][NP] Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée quand ils se trouvent dans le port.

## **22. PRIX**

Un classement match race sera annoncé lors de la remise des prix

## **ARBITRES DÉSIGNÉS**

Président du comité de course : Philippe Faure / Corinne Aubert  
Comité de course adjoint : Ludovic Jego

Chief Umpire : Peter Lamass  
Umpire : Isabelle Barbeau  
Président du jury : Abel Bellaguet  
Stagiaire : Mathilde Roels

## ANNEXE A

### LISTE DES MATCHS

First Round Robin									
Flight 1					Flight 2				
Match	Boats	Blue	Boats	Yellow	Match	Boats	Blue	Boats	Yellow
1	0	SOUTH AUSTRALIA	0	FRANCE 1	1	0	FRANCE 1	0	KIWI MAGIC
2	0	FRENCH KISS	0	KIWI MAGIC	2	0	FRENCH KISS	0	SOUTH AUSTRALIA
Flight 3									
Match	Boats	Blue	Boats	Yellow					
1	0	KIWI MAGIC	0	SOUTH AUSTRALIA					
2	0	FRANCE 1	0	FRENCH KISS					
Second Round Robin ( Usare questo in caso di unico Round Robin - Use this in case of single Round Robin)									
Flight 1					Flight 2				
Match	Boats	Blue	Boats	Yellow	Match	Boats	Blue	Boats	Yellow
1	0	FRANCE 1	0	SOUTH AUSTRALIA	1	0	KIWI MAGIC	0	FRANCE 1
2	0	KIWI MAGIC	0	FRENCH KISS	2	0	SOUTH AUSTRALIA	0	FRENCH KISS
Flight 3									
Match	Boats	Blue	Boats	Yellow					
1	0	SOUTH AUSTRALIA	0	KIWI MAGIC					
2	0	FRENCH KISS	0	FRANCE 1					

## **ANNEXE B**

### **UTILISATION DES BATEAUX**

#### **1. GENERALITES**

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. 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 cf annexe C.

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 Régler la tension des filières.

2.12 Croiser les écoute 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 Utiliser le tangon de spinnaker pour écarter la voile d'avant.

2.17 Attacher des bouts au tissu des spinnakers ;

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 ceux autorisés par l'IC 3.1.

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 l'écoute de grand-voile avec la poulie fixée au fond du cockpit et le

2.22 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.

2.23 Avoir la tête du spinnaker au-dessus du vit-de-mulet sur un bord du parcours entre les marques WP et WS jusqu'à ce que l'étrave soit dans la zone des deux longueurs de la marque de la fin du bord.

2.24 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.

2.25 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.

2.26 Une infraction à l'IC <B 2.16, 2.21, 2.22, 2.23, 2.24 ou 2.25 > 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.

## **ANNEXE C - 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.

<b>Niveau</b>	<b>Étendue</b>	<b>Conséquence</b>
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) ;***

<b>Niveau</b>	<b>Round Robin</b>	<b>Séries éliminatoires</b>
<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.