

ANNEXE C

REGLES DU MATCH RACING

Note du traducteur : dans cette annexe, le mot anglais « Umpire » désigne un arbitre sur l'eau chargé de juger directement les courses en match racing.

Les courses de match racing doivent être courues selon Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe. Les matches doivent être arbitrés sur l'eau, sauf si l'avis de course et les instructions de course le prescrivent différemment.

C1 TERMINOLOGIE

« Concurrent » désigne le skipper, l'équipe ou le bateau tel qu'approprié selon l'épreuve. « Flight » désigne deux ou plusieurs matches lancés au cours de la même séquence de départs.

C2 MODIFICATIONS AUX DEFINITIONS ET AUX REGLES DES CHAPITRES 2 ET 4

C2.1 La définition de *finir* est remplacée par

Un bateau *finit* quand une partie quelconque de sa coque, ou de son équipage ou équipement en position normale, coupe la ligne d'arrivée dans la direction du parcours depuis la dernière *marque*, après avoir effectué toutes pénalités. Cependant, quand les pénalités sont annulées selon la règle C7.2(d) après que l'un ou les deux bateaux ont *fini*, chacun doit être enregistré comme ayant *fini* quand il a coupé la ligne.

C2.2 Ajouter à la définition de *route normale* : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une *route normale*. »

C2.3 La dernière phrase de la définition de *route libre devant* et *route libre derrière ; engagement* est remplacée par « Ces termes ne s'appliquent pas à des bateaux sur des *bords* opposés sauf si la règle 18 s'applique ou si les deux bateaux sont soumis à la règle 13.2. »

C2.4 La règle 13 est remplacée par

13 PENDANT LE VIREMENT DE BORD OU L'EMPANNAGE

13.1 Quand un bateau a dépassé la position *bout au vent*, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près.

13.2 Après que la bordure de la grand-voile d'un bateau naviguant *vent arrière* a traversé son axe, il doit *se maintenir à l'écart* des autres bateaux jusqu'à ce que sa grand-voile soit pleine.

13.3 Pendant que la règle 13.1 ou 13.2 s'applique, les règles 10, 11 et 12 ne s'appliquent pas. Cependant, si deux bateaux sont soumis à la règle 13.1 ou 13.2 au même moment, celui qui est du côté *bâbord* de l'autre ou celui qui est *derrière* doit *se maintenir à l'écart*.

C2.5 Les règles 16.2 et 17.2 sont supprimées.

C2.6 La règle 18.3 est remplacée par

Si deux bateaux étaient sur des *bords* opposés et que l'un d'eux termine un virement de bord à l'intérieur de la *zone des deux longueurs* pour passer une *marque* à contourner, et si par la suite l'autre bateau ne peut pas, en lofant, éviter de devenir *engagé* sur son intérieur, le bateau qui a viré doit *se maintenir à l'écart* et les règles 15 et 18.2 ne s'appliquent pas. Si l'autre bateau peut, en lofant, éviter de devenir *engagé* à l'intérieur, la règle 18.2(c) doit alors s'appliquer comme si les bateaux avaient été *en route libre devant* et *en route libre derrière* à la *zone des deux longueurs*.

C2.7 Quand la règle 19.1 s'applique, les signaux de bras suivants sont, en plus des appels à la voix, exigés du barreur :

- (a) pour «Place pour virer », pointer vers la direction au vent clairement et plusieurs fois ; et
- (b) pour «Virez », pointer vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent clairement et plusieurs fois.

C2.8 La règle 20.2 est remplacée par « Un bateau effectuant une pénalité doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau qui ne fait pas de même. »

C2.9 La règle 22.1 est remplacée par « Si cela est raisonnablement possible, un bateau qui n'est pas *en course* ne doit pas gêner un bateau *en course* ou un bateau umpire. »

C2.10 La règle 22.2 est remplacée par «Sauf quand il navigue sur une *route normale*, un bateau ne doit pas gêner un bateau effectuant une pénalité ou naviguant sur un autre bord du parcours. »

C2.11 Ajouter une nouvelle règle 22.3 : « Quand des bateaux de matches différents se rencontrent, toute modification de route d'un de ces bateaux doit être cohérente avec le respect d'une *règle* ou la volonté de gagner son propre match. »

C2.12 Ajouter au préambule du chapitre 4 : «La règle 42 doit également s'appliquer entre le signal d'avertissement et le signal préparatoire. »

C2.13 La règle 42.2(d) est remplacée par « godiller : mouvement répété de la barre pour propulser le bateau vers l'avant ; ».

C3 SIGNAUX DE COURSE ET MODIFICATIONS AUX REGLES CORRESPONDANTES

C3.1 Signaux de départ

Les signaux pour donner le départ d'un match doivent être les suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels ; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération. Si plusieurs matches vont être courus, le signal de départ d'un match doit être le signal d'avertissement pour le match suivant.

<i>Temps en minutes</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
10	Envoi du pavillon F	Un	Signal d'attention
6	Amenée du pavillon F	Aucun	
5	Envoi de la flamme numérique*	Un	Signal d'avertissement

4	Envoi du pavillon P	Un	Signal préparatoire
2	Envoi du pavillon Bleu ou Jaune ou des deux**	Un**	Fin de la période pré-départ d'entrée
0	Amenée des signaux d'avertissement et préparatoire	Un	Signal de départ

* Dans un flight, la flamme numérique 1 signifie Match 1, la flamme 2 signifie Match 2, etc., sauf si les instructions de course prescrivent différemment.

** Ces signaux doivent être faits seulement si un ou les deux bateaux manquent à satisfaire à la règle C4.2. Le(s) pavillon(s) doit(vent) rester déferlé(s) jusqu'à ce que les umpires aient signalé une pénalité ou pendant une minute, selon ce qui est le plus tôt.

C3.2 Modifications aux règles correspondantes

(a) La règle 29.1 est remplacée par

- (1) Quand, au signal de départ d'un bateau, une partie quelconque de sa coque, de son équipage ou de son équipement se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de ses prolongements, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau, avec un signal sonore. Le pavillon doit rester déferlé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.
- (2) Quand, au signal de départ d'un bateau, aucune partie de sa coque, de son équipage ou de son équipement ne se trouve du côté parcours de la ligne de départ ou de ses prolongements, et qu'avant de *prendre le départ*, il navigue vers le côté parcours en franchissant un des prolongements, le comité de course doit rapidement envoyer un pavillon bleu ou jaune identifiant le bateau. Le pavillon doit rester déferlé jusqu'à ce que le bateau soit entièrement du côté pré départ de la ligne de départ ou de ses prolongements ou jusqu'à deux minutes après son signal de départ, selon ce qui est le plus tôt.

b) Dans le signal de course Aperçu, la dernière phrase est remplacée par « Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalée sauf si à ce moment la course est *retardée* à nouveau ou *annulée*. »

(c) Dans le signal de course N, la dernière phrase est remplacée par « Le signal d'attention sera fait 1 minute après l'affalée sauf si à ce moment la course est *annulée* à nouveau ou *retardée*. »

C3.3 Signaux de ligne d'arrivée

Le signal de course Pavillon ou voyant bleu ne doit pas être utilisé.

C4 OBLIGATIONS AVANT LE DEPART

C4.1 A son signal préparatoire, chaque bateau doit être à l'extérieur de la ligne perpendiculaire à la ligne de départ, passant par la *marque* de départ à l'extrémité de la ligne qui lui a été attribuée. Dans la liste d'appariement du programme de course, le bateau inscrit sur le côté gauche se voit attribuer l'extrémité bâbord et doit porter un pavillon bleu à sa poupe pendant qu'il est *en course*. L'autre bateau se voit attribuer

l'extrémité tribord et doit porter un pavillon jaune à sa poupe pendant qu'il est *en course*.

C4.2 Dans la période des deux minutes qui suivent son signal préparatoire, un bateau doit franchir et dégager la ligne de départ, en premier lieu depuis le côté parcouru vers le côté pré-départ.

C5 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES

C5.1 Un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « Pas de pénalité. »

C5.2 Un pavillon bleu ou jaune identifiant un bateau avec un long signal sonore signifie « Le bateau identifié doit effectuer une pénalité conformément à la règle C7. »

C5.3 Un pavillon rouge avec ou peu après un pavillon bleu ou jaune avec un long signal sonore signifie « Le bateau identifié doit effectuer une pénalité conformément à la règle C7.3(d). »

C5.4 Un pavillon noir avec un pavillon bleu ou jaune et un long signal sonore signifie « Le bateau identifié est disqualifié et le match est terminé et attribué à l'autre bateau. »

C5.5 Un signal sonore bref signifie « Une pénalité vient d'être effectuée. »

C5.6 De brefs signaux sonores répétés signifient « Un bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité et la pénalité est maintenue. »

C5.7 Un pavillon ou voyant bleu ou jaune arboré depuis un bateau umpire signifie « Le bateau identifié a une pénalité en suspens. »

C6 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION PAR DES BATEAUX

C6.1 Un bateau peut réclamer contre un autre bateau

(a) selon une règle du chapitre 2, sauf la règle 14, en arborant clairement le pavillon Y immédiatement après un incident dans lequel il a été impliqué ;

(b) selon une règle non listée dans la règle C6.1(a) ou C6.2 en arborant clairement un pavillon rouge aussitôt que possible après l'incident.

C6.2 Un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau selon

(a) la règle 14, sauf en cas de dommage ou de blessure ;

(b) une règle du chapitre 2, sauf s'il a été impliqué dans l'incident ;

(c) la règle 31 ou 42 ; ou

(d) la règle C4 ou C7.

C6.3 Un bateau ayant l'intention de demander réparation suite à des circonstances survenues avant qu'il *finisse* ou abandonne doit clairement arborer un pavillon rouge aussitôt que possible après qu'il a eu connaissance de ces circonstances, mais au plus tard deux minutes après avoir *fini* ou abandonné.

C6.4 (a) Un bateau réclamant selon la règle C6.1(a) doit affaler le pavillon Y avant, ou aussitôt que possible après le signal des umpires.

- (b) Un bateau réclamant selon la règle C6.1(b) ou demandant réparation selon la règle C6.3 doit, pour que sa *réclamation* ou demande soit recevable, garder son pavillon rouge déferlé jusqu'à ce qu'il ait ainsi informé les umpires après avoir *fini* ou abandonné. Une *réclamation* ou demande de réparation écrite n'est pas exigée.

C6.5 Décisions des umpires

- (a) Après que le pavillon Y a été arboré, les umpires doivent décider s'ils pénalisent un bateau ou non. Ils doivent signaler leur décision conformément à la règle C5.1, C5.2 ou C5.3.
- (b) La pénalité du pavillon rouge dans la règle C5.3 doit être utilisée quand un bateau a obtenu le contrôle en conséquence d'une infraction à une *règle*, mais que les umpires ne sont pas certains que les conditions pour une pénalité supplémentaire à l'initiative des umpires aient été remplies.

C6.6 Décisions du comité de réclamation

- (a) Le comité de réclamation peut recueillir des faits de toute façon qu'il estime appropriée et peut communiquer sa décision verbalement.
- (b) Si le comité de réclamation décide qu'une infraction à une *règle* n'a eu aucun effet significatif sur le résultat du match, il peut
 - (1) imposer une pénalité d'un point ou d'une fraction de point.
 - (2) ordonner de recourir. ou
 - (3) prendre toute autre disposition qu'il décide équitable, qui peut être de n'infliger aucune pénalité.
- (c) La pénalité pour une infraction à la règle 14 quand un dommage ou une blessure en a résulté sera à la discrétion du comité de réclamation, et peut comprendre l'exclusion des courses ultérieures de l'épreuve.

C7 SYSTEME DE PENALITE

C7.1 Modifications aux règles

Les règles 31.2 et 44 sont supprimées.

C7.2 Toutes pénalités

- (a) Un bateau pénalisé peut différer l'exécution d'une pénalité dans les limites de la règle C7.3 et doit l'effectuer comme suit :
 - (1) Quand il est sur un bord du *parcours* vers une *marque* au vent, il doit empanner et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, lofer jusqu'à une route au plus près.

- (2) Quand il est sur un bord du parcours vers une *marque* sous le vent ou vers la ligne d'arrivée, il doit virer de bord et, aussitôt que cela est raisonnablement possible, laisser porter sur une route au portant.
- (b) Ajouter à la règle 2 : «Quand il est *en course*, un bateau peut attendre la décision d'un umpire avant d'effectuer une pénalité. »
- (c) Un bateau termine un bord du parcours quand son étrave franchit le prolongement de la ligne partant de la *marque* précédente et passant par la *marque* qu'il est en train de contourner, ou, sur le dernier bord, quand il *fini*t.
- (d) Un bateau pénalisé ne doit pas être compté comme ayant *fini* tant qu'il n'a pas effectué sa pénalité et est revenu entièrement du côté parcours de la ligne, puis a *fini*, sauf si la pénalité est annulée avant ou après qu'il franchisse la ligne d'arrivée.
- (e) Si un bateau a une ou deux pénalités en suspens et que l'autre bateau dans son match est pénalisé, une pénalité pour chaque bateau doit être annulée sauf qu'une pénalité pavillon rouge ne doit pas annuler une pénalité en suspens.
- (f) Si un bateau a plus de deux pénalités en suspens, les umpires doivent lui signaler sa disqualification selon la règle C5.4.

C7.3 Limitations aux pénalités

- (a) Un bateau effectuant une pénalité qui comprend un virement de bord doit avoir la tête du spinnaker au-dessous du vit-de-mulet de sa bôme principale à partir du moment où il passe bout au vent jusqu'à ce qu'il soit sur une route au plus près.
- (b) Aucune partie de pénalité ne peut être effectuée à moins de deux longueurs de coque d'une *marque* à contourner.
- (c) Si un bateau a une pénalité en suspens, il peut l'effectuer à tout moment après avoir *pris le départ* et avant de *finir*. Si un bateau a deux pénalités en suspens, il doit en effectuer une dès que cela est raisonnablement possible, mais pas avant de *prendre le départ*.
- (d) Quand les umpires arborent un pavillon rouge avec ou peu après un pavillon de pénalité, le bateau pénalisé doit effectuer une pénalité aussitôt que cela est raisonnablement possible, mais pas avant de *prendre le départ*.

C7.4 Effectuer et terminer les pénalités

- (a) Quand un bateau avec une pénalité en suspens est sur un bord du parcours vers une *marque* au vent et empanne, ou est sur un bord du parcours vers une *marque* sous le vent ou vers la ligne d'arrivée et dépasse la position bout au vent, il est en train d'effectuer une pénalité.
- (b) Quand un bateau effectuant une pénalité soit n'effectue pas la pénalité correctement soit ne termine pas la pénalité aussitôt que cela est raisonnablement possible, il n'est plus en train d'effectuer une pénalité. Les umpires doivent le signaler conformément à la règle C5.6.

- (c) Le bateau umpire de chaque match doit arborer des pavillons ou des voyants bleus ou jaunes, chaque pavillon ou voyant indiquant une pénalité en suspens. Quand un bateau a effectué une pénalité, ou qu'une pénalité a été annulée, un pavillon ou voyant doit être enlevé. Le manquement des umpires à arborer ou enlever des pavillons ou voyants ne doit pas affecter le nombre des pénalités en suspens.

C8 PENALITES A L'INITIATIVE DES UMPIRES

C8.1 Modifications aux règles

- (a) Les règles 60.2(a) et 60.3(a) ne s'appliquent pas aux *règles* pour lesquelles des pénalités peuvent être imposées par les umpires.
- (b) La règle 64.1(b) est modifiée en ce sens que la disposition pour exonérer un bateau peut être appliquée par les umpires sans instruction, et elle l'emporte sur toute règle contradictoire de cette annexe.

C8.2 Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 31, 42, C4, C7.3(c) ou C7.3(d), il doit être pénalisé en le lui signalant selon la règle C5.2 ou C5.3. Cependant, un bateau qui arbore un pavillon incorrect ou qui n'arbore pas le pavillon adéquat doit être prévenu verbalement et il doit avoir la possibilité de corriger son erreur avant d'être pénalisé.

C8.3 Quand les umpires décident qu'un bateau a

- (a) obtenu un avantage en enfreignant une *règle*, après avoir mesuré l'effet d'une pénalité,
- (b) a délibérément enfreint une *règle*, ou
- (c) a commis une violation de la sportivité,

il doit être pénalisé selon la règle C5.2, C5.3 ou C5.4.

C8.4 Si les umpires ou les membres du comité de réclamation décident qu'un bateau peut avoir enfreint une *règle* autre que celles listées dans les règles C6.1(a) et C6.2, ils doivent en informer le comité de réclamation pour qu'il agisse selon la règle 60.3 et la règle C6.6, quand cela est approprié.

C8.5 Quand, après qu'un bateau a *pris le départ*, les umpires sont convaincus que l'autre bateau ne *prendra pas le départ*, ils peuvent signaler selon la règle C5.4 que le bateau qui n'a pas *pris le départ* est disqualifié et que le match est terminé.

C9 DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

C9.1 Il ne doit y avoir ni demande de réparation ni appel d'une décision prise selon la règle C5, C6, C7 ou C8. Dans la règle 66, la troisième phrase est remplacée par « Une *partie* dans l'instruction ne peut pas demander de réouverture. »

C9.2 Un concurrent ne peut pas fonder une demande de réparation en prétextant une action inadéquate d'un bateau officiel. Le comité de réclamation peut décider d'envisager de donner réparation en de telles circonstances, mais seulement s'il estime qu'un bateau officiel, y compris un bateau d'umpire, peut avoir sérieusement gêné un bateau concurrent.

C9.3 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en fonction d'une action ou non-action quelle qu'elle soit de la part des umpires, sauf tel que permis dans la règle C9.2.

C10 CLASSEMENT

C10.1 Le concurrent vainqueur de chaque match marque un point (un demi-point chacun s'ils sont ex aequo) ; le perdant ne marque pas de point.

C10.2 Quand un concurrent se retire d'une partie d'une épreuve, les scores de toutes les courses validées doivent être maintenus en l'état.

C10.3 Quand un round robin multiple est terminé avec un round robin incomplet, un seul point doit être attribué comme suit pour l'ensemble des matches courus entre deux concurrents :

<i>Nombre de matches validés entre deux concurrents</i>	<i>Points pour chaque victoire</i>
1	un point
2	un demi-point
3	un tiers de point
(etc.)	

C10.4 Dans une série de round robin,

- (a) les concurrents doivent être classés dans l'ordre de leur total de points, le score le plus élevé en tête ;
- (b) un concurrent qui a gagné un match mais qui est disqualifié pour une infraction à une règle à l'encontre d'un concurrent dans un autre match doit perdre le point pour ce match (mais le point ne doit pas être attribué au concurrent perdant) ; et

(c) la position finale entre des concurrents qui ont couru dans des groupes différents doit être déterminée par le score le plus élevé.

C10.5 Dans une série éliminatoire, les instructions de course doivent spécifier le nombre minimum de points nécessaire pour gagner une série entre deux concurrents. Quand une série éliminatoire est terminée, elle doit être attribuée au concurrent avec le score le plus élevé.

C11 EGALITES

C11.1 Série de round robin

Une série de round robin désigne un groupe de concurrents qui naviguent tous l'un contre l'autre une ou plusieurs fois. Chaque phase distincte identifiée dans le format de l'épreuve doit constituer une série de round robin différente quel que soit le nombre de fois où chaque concurrent rencontre chacun des autres au cours de cette phase.

Les égalités entre deux concurrents ou plus dans une série de round robin doivent être départagées selon les méthodes suivantes, dans l'ordre, jusqu'à ce que toutes les égalités soient départagées. Si une ou plusieurs égalités sont seulement partiellement départagées, les règles C11.1(a) à C11.1(e) doivent leur être de nouveau appliquées. Les égalités doivent être départagées en faveur du(des) concurrent(s) qui

- (a) placé dans l'ordre, a le score le plus élevé dans les matches entre les concurrents à égalité.
- (b) quand l'égalité concerne deux concurrents dans un round robin multiple, a gagné le dernier match entre les deux concurrents.
- (c) a le plus de points contre le concurrent le mieux placé dans la série de round robin ou, si nécessaire, le deuxième mieux placé, et ainsi de suite jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. Quand deux égalités distinctes doivent être départagées mais que le départage de l'une dépend du départage de l'autre, les principes suivants doivent être utilisés dans la procédure de la règle C11.1(c) :
 - (1) l'égalité pour la meilleure place doit être départagée avant l'égalité pour la place la plus mauvaise, et
 - (2) tous les concurrents à égalité pour la plus mauvaise place doivent être considérés comme un seul concurrent pour les besoins de la règle C11.1(c).
- (d) après l'application de la règle C10.4(c), a la meilleure place dans les différents groupes, quel que soit le nombre de concurrents dans chaque groupe.
- (e) a la meilleure place dans la phase préalable la plus récente de l'épreuve (course en flotte, round robin, etc.).

C11.2 Séries éliminatoires

Les égalités (y compris 0-0) entre deux concurrents dans une série éliminatoire doivent être départagées selon les méthodes suivantes, dans l'ordre, jusqu'à ce que l'égalité soit départagée. L'égalité doit être départagée en faveur du concurrent qui

- (a) a la meilleure place dans la série préalable de round robin la plus récente, en appliquant si nécessaire la règle C11.1 ;
- (b) a gagné le match préalable le plus récent dans l'épreuve, ayant opposé les concurrents à égalité.

C11.3 Egalités restantes

Quand la règle C11.1 ou C11.2 ne départage pas une égalité,

- (a) si l'égalité doit être départagée pour une phase ultérieure de l'épreuve (ou pour une autre épreuve s'il s'agit d'une épreuve de qualification directe), l'égalité doit être départagée par une course décisive si cela est réalisable. Si le comité de course décide qu'une course décisive n'est pas réalisable, l'égalité doit être départagée par tirage au sort.
- (b) pour déterminer le vainqueur d'une épreuve qui ne sert pas de qualification directe pour une autre épreuve, ou le classement final entre des concurrents éliminés lors d'un round d'une série éliminatoire, une course décisive peut être utilisée (mais pas un tirage au sort).

- (c) quand une égalité n'est pas départagée, tous prix en espèces ou tous points de classement destinés aux places ex aequo doivent être additionnés et divisés à parts égales entre les concurrents à égalité.

Note : Un avis de course standard et des instructions de course standard pour le match racing sont disponibles à la FFVoile et à l'ISAF.