

INSTRUCTIONS DE COURSE (IC) du CLUB NAUTIQUE des MINAHOUE de LOCMIQUELIC

((FFV version Mars 2025))

Challenge USHIP-LORIENT 2025

CNML 40 rue du Gélén 56570 Locmiquelic

Grade 5C

Le vendredi 30 mai, le samedi 31 mai et le dimanche 1er juin 2025

dans les Courreaux de Groix, autour de Groix et en rade de Lorient

La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1. La mention [DP] (Discretionary penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification

1. RÈGLES

- 1.1 L'épreuve est régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile.2025-2028*
- 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.

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, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera publié avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.
- 2.2 Des modifications à une instruction de course peuvent être faites sur l'eau par VHF sur le canal de course

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront publiés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est dans le local du club . Ils seront également mis en ligner à l'adresse www.cnml.eu
- 3.2 Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal VHF, numéro qui sera précisé au briefing le vendredi 30 mai

4. CODE DE CONDUITE [DP] [NP]

- 4.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 4.2 Les concurrents et les accompagnateurs doivent gérer tout équipement ou placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions

d'utilisation et sans gêner son fonctionnement. (visibilité des cagnards bâbord et tribord s'ils sont requis)

5. SIGNAUX FAITS À TERRE

- 5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé dans l'enceinte du CNML
 5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 60 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).
 5.3 Le signal d'avertissement ne sera pas fait avant l'heure prévue.
 5.4 Le pavillon Y sera opérationnel tout au long de la régates.

6. PROGRAMME DES COURSES

6.1.1 Dates des courses

Date	Classe	Nb de courses
'Vendredi 30 mai 2025	Toutes	Course de nuit de 20h à 2h
'Samedi 31 mai 2025	Toutes	2 Courses
'Dimanche 1er juin 2025	Toutes	1 Course

6.1.2 Briefing au club

Date	Classe	Heure Briefing
'Vendredi 30 mai 2025	Toutes	19h
'Samedi 31 mai 2025	Toutes	10h
'Dimanche 1er juin 2025	Toutes	8h15

6.1.3 Signal d'avertissement pour la 1ère course du jour

Date	Signal d'avertissement pour la 1ère course du jour
'Vendredi 30 mai 2025	20h
'Samedi 31 mai 2025	11h
'Dimanche 1er juin 2025	9h30

- 6.3 Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, **un pavillon Orange** sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

Une course supplémentaire par jour peut être courue, à condition qu'aucune classe ne soit en avance de plus d'une course par rapport au programme et que la modification soit effectuée conformément à l'IC 2.1.

- 6.4 Le dimanche 1er juin aucun signal d'avertissement ne pourra être donné après 13h.

7. GROUPES ET PAVILLONS DE CLASSE

7.1 Pavillons de classe

Flamme **Bleue** pour le groupe **HN1** (rating égal ou supérieur à 17,0)

Flamme **Jaune ou Blanche** pour le groupe **HN2** (rating inférieur à 17,0)

7.2 La référence est le coefficient HN Net

8. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en **annexe ZONES DE COURSE**.. Ce sont principalement les Courreaux de Groix

9. LES PARCOURS

- 9.1 Les parcours sont décrits en **annexe PARCOURS** en précisant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée, ainsi que la longueur indicative des parcours.
- 9.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera par VHF le parcours à effectuer. Ces informations seront également affichées sur un tableau placé à l'arrière du bateau Comité .
- 9.3 **Parcours Côtiers** : Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course) .
- 9.4
- 9.4.1 Les portes ou les marques à contourner où le parcours pourra être réduit sont précisées en **annexe PARCOURS**
- 9.4.2 Si l'arrivée est reportée devant le port de Sté Catherine une mention « + » sera ajoutée au n° du parcours affiché au tableau
- 9.5 **Pointage officiel à une marque** : Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques à contourner précisées en annexe PARCOURS (ceci modifie la RCV 32). Les modalités d'application sont fixées en annexe POINTAGE OFFICIEL A UNE MARQUE. .
- 10. MARQUES**
- 10.1 Les marques sont les bouées et les balises dans la rade et à l'extérieur
- 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**
Les zones considérées comme des obstacles sont la zone d'élevage des moules devant Port Lay et les zones de mouillage de Port Louis et de Locmiquelic
- 12. LE DÉPART**
Le départ de la course sera donné en application de la règle 26, avec le signal d'avertissement envoyé **5 minutes avant le signal de 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 bateau viseur à l'extrémité bâbord ou le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord
- 12.2 [DP] [NP] Bateaux en attente : les bateaux dont le signal d'avertissement n'a pas été donné doivent éviter la zone de départ pendant la procédure de départ des autres bateaux.
- 12.3 Si une partie quelconque de la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et qu'il est identifié, le comité de course pourra donner son numéro de voile ou son nom sur le canal VHF de course. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).
- 12.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 4 minutes après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).
- 13. CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS**
- 13.1 Il n'y a pas de changement de parcours.

14. L'ARRIVÉE

- 14.1.1 La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon bleu et le côté parcours de la marque d'arrivée. ou une bouée cylindrique gonflable jaune. son emplacement sera donné avec le parcours du jour. Pour finir, les concurrents devront passer cette ligne en venant directement depuis la dernière marque.
- 14.1.2 Si le parcours est prolongé en rade, l'arrivée devant le port de Ste Catherine se fera en laissant la bouée latérale M5 à tribord et le bateau comité à laisser à bâbord.
- 14.2 [DP] Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit effectuer un auto-pointage (imprimé disponible au secrétariat du CNML) et informer le comité de course à la première occasion raisonnable.

14.3 Arrivée sous pavillon "O" (pavillon Oscar)

Un bateau commissaire à proximité d'une marque arborant le pavillon « O », **pavillon Oscar** (modification des signaux de course) indique que la prochaine marque sera la bouée L-banc des Truies (à laisser à tribord) puis A2 (à contourner et à laisser à tribord) puis

Les bouées latérales A4,A6,A8 du chenal Ouest d'accès à Lorient à laisser à tribord et arrivée entre le bateau Comité à laisser à bâbord et la bouée ECREVISSE à laisser à tribord Ceci modifie l'article 13.1 des présentes IC

Le pavillon "O" peut être utilisé dans le cas de parcours construits et côtiers

14.4 Spécifications supplémentaires pour la course de nuit du vendredi 30 mai

=> 1er signalement: Les bateaux devront obligatoirement signaler leur passage à la bouée A2 au Comité de course sur le canal VHF de la course

=> 2ème signalement: Les bateaux devront obligatoirement signaler leur arrivée dès qu'ils auront la ligne d'arrivée en visualisation au Comité de course sur le canal VHF de la course

15. SYSTÈME DE PÉNALITÉ

- 15.1 Pour toutes les classes , la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour.
- 15.2 Quand les règles du chapitre 2 des RCV ne s'appliquent plus et sont remplacées par la partie B section II du RIPAM, la RCV 44.1 ne s'applique pas.

16. TEMPS LIMITES

- 16.2 Les bateaux manquant à finir dans un délai de : 25% du temps de course du troisième bateau du groupe » après l'arrivée du troisième bateau ayant effectué le parcours et fini, sont classées « »DNF ». Ceci modifie les RCV 35, A4 et A5. Cependant le comité se réserve la possibilité de classer les bateaux hors délai conformément au paragraphe 14.2

17. DEMANDES D'INSTRUCTION

- 17.1 Pour chaque classe, le temps limite de réclamation est de 60 minutes après que le dernier bateau a fini la dernière course du jour ou après que le comité de course a signalé qu'il n'y aurait plus de course ce jour, selon ce qui est le plus tard. L'heure sera publiée sur le tableau officiel d'information.
- 17.2 Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au secrétariat du jury situé dans les locaux du CNML

18 CLASSEMENT

18.1 1 course doit être validée pour valider la compétition. « Challenge USHIP-LORTENT 2025 »

18.2 Courses retirées

Aucune course ne sera retirée

18.3 Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système temps sur distance. avec application du CVL

18.4 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés seront publiés au tableau officiel d'information, le vendredi 30 mai à 18h30, et au plus tard 1h30 avant l'heure prévue pour le départ de la première course. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à l'heure limite de réclamation du premier jour.

19. RÈGLES DE SÉCURITÉ

19.1.1 L'émergement est obligatoire au local du CNML, exceptionnellement l'émergement pourra être effectué par VHF au minimum 15 minutes avant le signal d'avertissement de la 1^o course du jour. Pour l'émergement retour, le pointage arrivé ou l'abandon dès son signalement conforme au 19.2 des IC, en fera office

19.1.2 **De part son émergement (écrit ou VHF) le skipper du bateau inscrit atteste sur l'honneur que la liste d'équipage mentionnée est conforme à la réalité et que tous ses équipiers ont une licence FFV à jour.**

19.1.3 Un bateau qui n'a pas émergé avant son départ sur l'eau sera sanctionné par une pénalité sans instruction. Sauf motif majeur la pénalité sera DNS pour la course du jour concernée.

19.2 [DP] [NP] Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

19.3 La VHF est obligatoire ainsi que la veille sur le canal 16. Le canal de vacation utilisé en course est précisé au briefing

19.4 Utilisation du Bout dehors . La sortie du bout dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

19.5 Les ancres devront être rangées sur ou sous le pont ; elles ne devront pas dépasser de la proue.

20. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'ÉQUIPEMENT

20.1 [DP] Toute modification dans l'équipage devra être signalée par écrit au comité de course, au début du briefing ou au plus tard 1h30 avant le signal d'avertissement de la 1^o course du jour, en fournissant tous les renseignements d'identification utiles. Un imprimé de déclaration est à disposition des concurrents au secrétariat du CNML

20.2 [DP] Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

20.3 La présence effective à bord des membres inscrits sur la liste d'équipage peut être contrôlée avant le signal d'avertissement ou après l'arrivée de chaque course

20.4 Toutefois en cas de force majeure (maladie, accident, circonstances particulières, ...) le chef de bord pourra mentionner par écrit au plus tard lors de l'émergement toute modification de l'équipage et, présenter les licences FFV des équipiers non prévus.
En cas d'émergement par VHF au minimum 15 minutes avant le signal d'avertissement, le n^o de licence des équipiers non prévus devra être communiqué au Comité de Course.

20.5 **En cas d'absence de licence FFV à jour d'un ou de plusieurs membres de l'équipage, le bateau sera retiré du classement**

21. CONTRÔLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENT

21.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux exigences de la FFV, à l'avis de course et aux instructions de course.

21.2 [DP] Sur l'eau, un membre du comité technique peut demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.

21.3 [DP] Un bateau doit être conforme aux règles 60 minutes avant le signal d'avertissement de la 1ère course du jour.

Chaque skipper devra plus particulièrement vérifier

a) **Que son bateau possède l'armement et le matériel de sécurité exigés par la Division 240 pour la navigation côtière jusqu'à 6 milles d'un abri et que ses feux de navigation sont en bon état de fonctionnement**

b) **Que chaque membre de son équipage est équipé d'un gilet VFI valide avec sous-cutané et muni d'un dispositif lumineux individuel. Ce dispositif doit être étanche et posséder une autonomie d'au moins 6 heures.**

r

21.4 **Identification** : En l'absence de numéro de voile les cagnards (2 par bateau) seront fournis sous caution par le CNML pour identification. Ils devront être fixés à l'avant tribord et à l'avant bâbord.

22. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels arborent le pavillon du CNML.

23. ACCOMPAGNATEURS

23.1 [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.

23.2 [DP] [NP] Les bateaux accompagnateurs arborent le pavillon du CNML

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

23.4 [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.

24. EVACUATION DES DETRITUS

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

25 EMBLEMENTS

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

26. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

[DP] [NP] Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régata sauf accord du comité de course

27. EQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION

27.1 [DP] [NP] Les appareils de respiration sous-marine et les housses sous-marines de protection ou leur équivalent ne doivent pas être utilisés à proximité de quillards entre le signal préparatoire de la première course et la fin de la dernière course de l'épreuve.

27.2 [DP] [NP] Les quillards ne doivent pas être nettoyés en-dessous de la ligne de flottaison par quelque moyen que ce soit au cours de l'épreuve

28. PRIX

Des prix seront distribués lors de la remise des prix le dimanche 1er juin à 15h dans les locaux du CNML

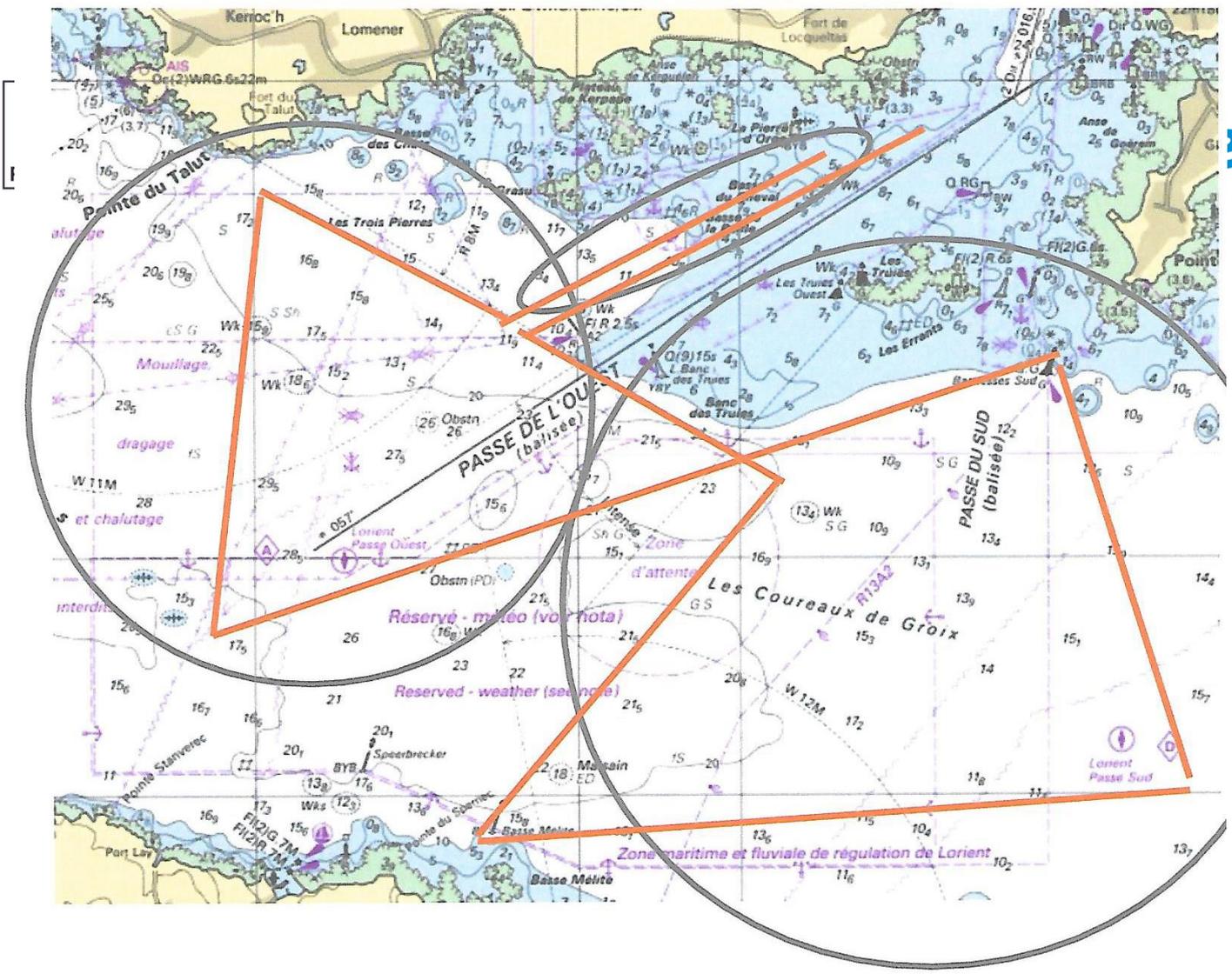
ARBITRES DÉSIGNÉS

Président du comité de course : Jean-François OPPE:

Présidente du comité de course adjoint : Philippe LIEFFROY

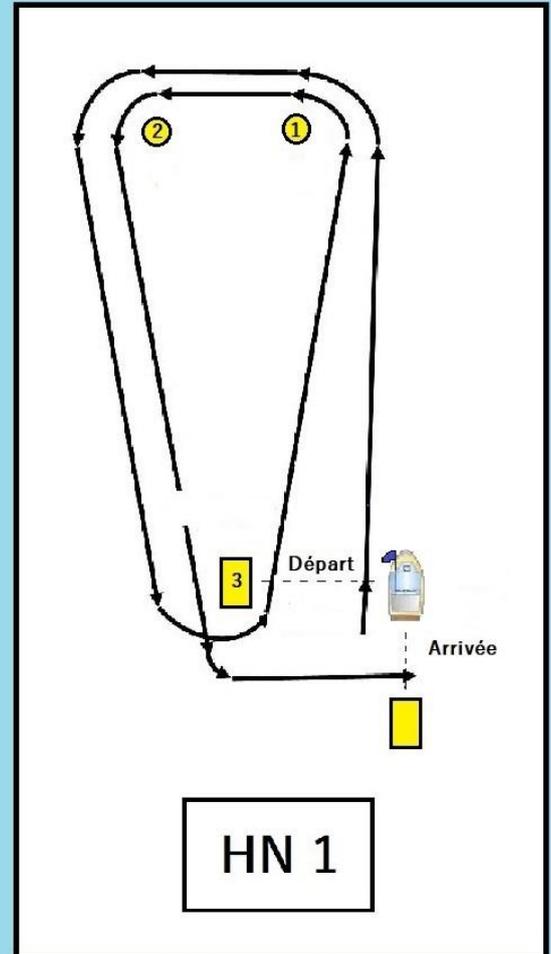
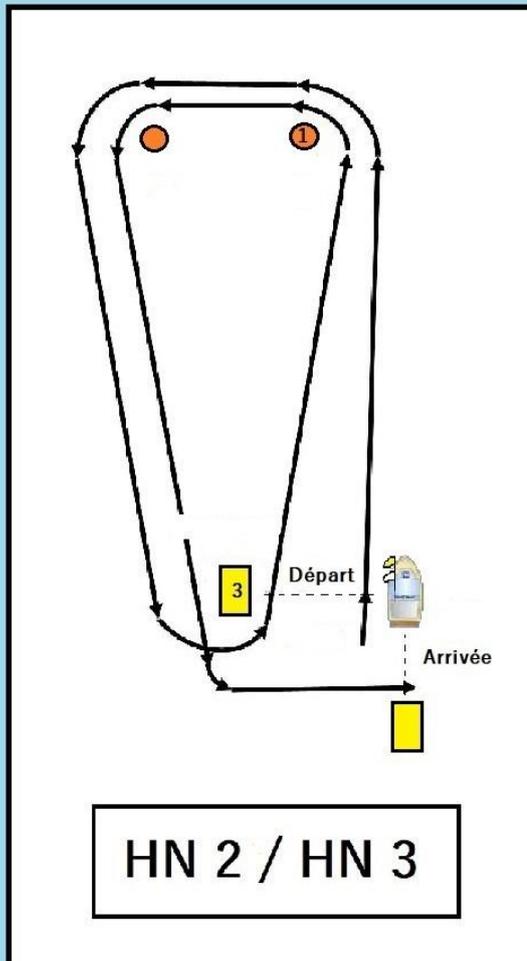
Président du jury . André LE NEURES ou Laurence BOURDONNAIS

ANNEXE ZONES DE COURSE



Annexe PARCOURS

1/Parcours construit



- / Départ entre Comité à tribord et bouée crayon Départ
- / Laisser la bouée 1 au vent à babord
(Cap et Distance indiqués sur bateau Comité)
- / Laisser la bouée 2 "Dogleg" à babord
- / Laisser la bouée crayon 3 (sous le vent) à babord
- / Laisser la bouée 1 au vent à babord
- / Laisser la bouée 2 " Dogleg" à babord
- / Arrivée entre Comité à laisser à babord et bouée crayon Arrivée

Ce parcours pourra être réduit (Un tour en moins) ou allongé (Un ou deux tour en plus).

Parcours COTIERS N°

Ils seront communiqués au plus tard le jeudi 29 mai 2025 et seront aussi disponibles aussi sur le site du club www.cnml.eu/ressources/documents-regates

Nota : La marque de parcours intitulée **bouée au vent** pourra être une **bouée CNML** ou une **balise**, dans tous les cas cap et distance seront précisés sur le tableau situé à l'arrière du bateau comité.

Les cartes de référence pour l'épreuve sont les cartes SHOM suivantes : 7139 - Lorient de la pte du Talus à la pte de Gâvres (1/20 000) – 7032 - Abords de Lorient de Groix à Belle-Ile (1/50 000).

ANNEXE « POINTAGE OFFICIEL A UNE MARQUE »

Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la règle 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage officiel à une des marques ci-dessous (ceci modifie la règle RCV 32)

Si un bateau du comité de course arborant Pavillon "H" et le « Pavillon de Série » des séries concernées (si plus d'une série en course) (ceci modifie Signaux de Course) se tient près d'une des marques précisées ci-dessous, l'ensemble marque et bateau comité constitue une porte où un pointage officiel des concurrents est effectué.

Les concurrents devront passer cette porte et continuer leur course.

Le pointage sera effectué en application de la définition de Finir des RCV

Si par la suite, le comité de course décide d'interrompre la course, il arborera les pavillons "S" sur "H" accompagnés de deux signaux sonores et, si nécessaire, le «Pavillon de Série» des séries concernées (ceci modifie Signaux de course) signifiant :

«La course est interrompue et le dernier pointage officiel sera pris en compte comme ordre d'arrivée. Le comité de course confirmera, si possible, ces indications par V.H.F.»

Si une interruption est signalée selon cette annexe, la porte où le dernier pointage officiel a été effectué, est devenue ligne d'arrivée pour les classes concernées.

Si un incident pouvant donner lieu à réclamation survient entre le moment où les bateaux ont dégagé cette ligne d'arrivée et le moment où l'interruption a été signalée, aucun bateau ne doit être pénalisé pour une infraction à une règle du chapitre 2, sauf s'il enfreint la RCV 14 quand l'incident a causé une blessure ou un dommage sérieux, ou la RCV 23.1.

LISTE DES MARQUES OU UN POINTAGE OFFICIEL PEUT ETRE EFFECTUE :

Toutes marques de parcours, y compris les bouées jaunes CNML

Ile de Groix :

Bouée Basse Melite - Bouée Edouard de Cougy - Bouée Les Chats – Bouée à but spécial « Basse du Guihel »

Lorient passe de l'ouest :

Bouée A2, bouée A4 - Bouée A6 - Bouée A8 - Bouée Ecrevisse – Bouée Toulhars.

Lorient passe sud :

Bouée Bastresses Sud - Bouée Les Errants -

Rade de Port Louis :

Bouée Banc de Kerzo - Bouée M2 - Bouée M4 - Bouée M2 - Bouée M6 - Bouée Banc du Turc –
Bouée M1 Basse de l'Amiral - Bouée M5.

Locmiquelic Sainte Catherine Port de Plaisance :

Brise clapot, Extrémité poteau vert - Brise clapot, Extrémité poteau rouge.

Rade de Pen Mané :

Pengarne, Tourelle verte,

Le Blavet :

Bouée n°1 - Bouée n°2 - Bouée n°3 et toutes les bouées CNML

ANNEXE « INFORMATIONS DIVERSES »

NAVIGATION DANS LA RADE ET LES CHENAUX D'ACCES AU PORT DE LORIENT :

Informations concernant les circulations des navires de transport de passagers dans la rade et les chenaux.

Il est expressément demandé de ne pas gêner ces navires.

• Bateaux desservant l'île de Groix :

Dans les chenaux d'accès au port de Lorient et dans la rade, zone entre la Citadelle de Port-Louis et l'appontement se situant au niveau de la bouée de chenal n°13.

• Bateaux de la rade "BATOBUS", ou vedettes blanches :

Ces bateaux ont une activité continue, et font des navettes régulières entre :

- Le port de plaisance de Lorient et Pen Mané à Locmiquelic.
- Le port de pêche de Lorient et le port de Sainte Catherine à Locmiquelic
- Le port de pêche de Lorient et le port de La Pointe à Port-Louis.

3) Les feux d'entrée et de sortie de la rade installés sur la vigie de la Citadelle sont à respecter impérativement.

En naviguant dans la rade de Lorient, les concurrents doivent dans tous les cas céder la priorité aux navires à propulsion mécanique prioritaires. Il est impérativement demandé aux concurrents de passer sur l'arrière de ces navires et de ne pas les gêner.

Tout concurrent n'ayant pas respecté ces règles de priorité et ayant gêné un navire prioritaire sera disqualifié pour l'ensemble des courses.