

INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)
Régate Nationale TDF Pyrénées – OSIRIS et MICRO
20 & 21 juin 2026
Lac de Montbel – Rives de Lérans
Club de Voile des Rives de Lérans (CVRL)
5A

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*.
- 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 1 heure 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.
- 2.1.1 Les modifications aux instructions de course seront disponibles sur le tableau officiel d'information et sur le groupe WhatsApp dédié.
- 2.2 Des modifications à une instruction de course peuvent être faites sur l'eau selon la procédure suivante : Pavillon « Lima » sur le bateau comité, affichage sur un tableau à bord du Comité de course, et information aux coureurs par WhatsApp et par le **canal VHF 77 (soixante dix sept)**

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

- 3.1 Les avis aux concurrents seront publiés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est **à l'entrée du club house. Le groupe WhatsApp dédié reprendra les avis aux concurrents mais n'est pas le tableau officiel**
- 3.2 Sur l'eau, 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. SIGNAUX FAITS À TERRE

5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé côté sud du club à proximité de la plage.

5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 30 minutes après l'affaler de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME DES COURSES

6.1 Dates des courses :

Date	Classe	Briefing	1 ^{er} signal d'avertissement	Nb de courses
20 juin 2026	Toutes classes	13:15	14:00	4
21 juin 2026	Toutes classes	Aucun	10:00	4

6.2 Le programme avec les heures afférentes sont indiquées dans le tableau ci-dessus.

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

6.4 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.

6.4.1 Le dernier jour de course programmé, aucun signal d'avertissement ne sera fait après 15h30.

7. PAVILLONS DE CLASSE

7.1 Le pavillon de la classe Micro sera utilisé comme signal d'avertissement pour toutes les classes.

8. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en **annexe ZONES DE COURSE**.

9. LES PARCOURS

9.1 Les parcours sont décrits en **annexe PARCOURS**.

9.2 Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course indiquera par un tableau sur le bateau comité le parcours à effectuer.

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 Le parcours côtier pourra être réduit à n'importe quelle marque.

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 :

Départ	Parcours	Dégagement	Changement de parcours	Arrivée
Bateau comité et Rouge	Jaunes	Blanche	Blanche	Bateau Comité et Rouge

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 précisées en **annexe ZONES DE COURSE**.

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 [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 **Sans objet**

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 Pour changer le bord suivant du parcours, le comité de course mouillera une nouvelle marque (ou déplacera la ligne d'arrivée) et enlèvera la marque d'origine aussitôt que 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

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

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 **L'annexe jugement semi-direct s'appliquera.**

16. TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

16.1 Les temps sont les suivants :

Classe	Parcours	Temps cible	TLE pour finir pour le 1 ^{er}	TLE pour finir après le 1 ^{er}
Toutes	Construit	40 mins	60 minutes	30 minutes
Toutes	Côtier	1h15 mins	2h30	60 minutes

16.2 Les bateaux ne finissant pas 30 minutes pour les parcours construits, ou 60 minutes pour les parcours côtiers, après le premier bateau ayant effectué le parcours et finit, seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A5.1 et A5.2).

16.3 Le non-respect du temps cible ne sera pas un motif de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

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 et sur le WhatsApp de l'épreuve.

17.2 Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au secrétariat du jury situé au bureau du CVRL.

17.3 Des avis seront publiés au plus tard 30 minutes après le temps limite de réclamation pour informer les concurrents des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme

témoins .Les instructions auront lieu dans la salle du jury située au CVRL. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.

17.3.1 A titre informatif seulement, ces avis seront diffusés sur le WhatsApp de la régate.

17.3.2 L'annexe T « conciliation » s'appliquera.

18. CLASSEMENT

18.1 Deux courses doivent être validées pour valider la compétition.

18.2 Courses retirées

(a) Quand moins de quatre courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses.

(b) Quand quatre courses ou plus ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses à l'exclusion de son plus mauvais score.

18.3 Le calcul du temps compensé des bateaux sera fait selon le système temps sur temps avec CVL.

18.4 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés seront affichés par WhatsApp dès que possible. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à l'heure limite de réclamation du premier jour.

18.5 Un classement OSIRIS sera établi pour toute l'inter-série, un classement Micro en temps réel sera établi pour la classe Micro.

19. RÈGLES DE SÉCURITÉ

19.1 A la demande de la Protection Civile, la course peut être interrompue pour permettre l'écopage par les canadiens. Le Comité de Course annulera la course en cours (RCV 32.1 (d) Aux signaux sonores des bateaux de sécurité ou de la sirène municipale, tous les bateaux doivent s'écarter de la zone d'écopage (voir plan du lac).

Après le dernier passage des canadiens, la course pourra être recourue.

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

19.3 Le canal VHF utilisé en course est **77 (soixante-dix-sept)**

19.4 **Utilisation du Bout dehors :**

Sauf si les règles de classe le précisent autrement, la sortie du bout dehors est autorisée uniquement pour établir et porter le spinnaker.

20. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'ÉQUIPEMENT

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

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.

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 règles de classe, 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 75 minutes avant son signal d'avertissement.

22. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels sont identifiés : **pavillon du CVRL**

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 doivent être déclarés aux inscriptions.
- 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 débris peuvent être placés à bord des bateaux officiels et/ou accompagnateurs.
- 25 EMBLEMES**
[DP][NP] Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée quand ils se trouvent dans le parc à bateaux.
- 26. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU**
[DP] [NP] Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régate sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course ou du comité technique.
- 27. EQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION** - Sans objet.
- 28. PRIX**
Les prix seront distribués comme suit : médailles et lots.

ARBITRES DÉSIGNÉS

Président du comité de course : Alain Bachellerie

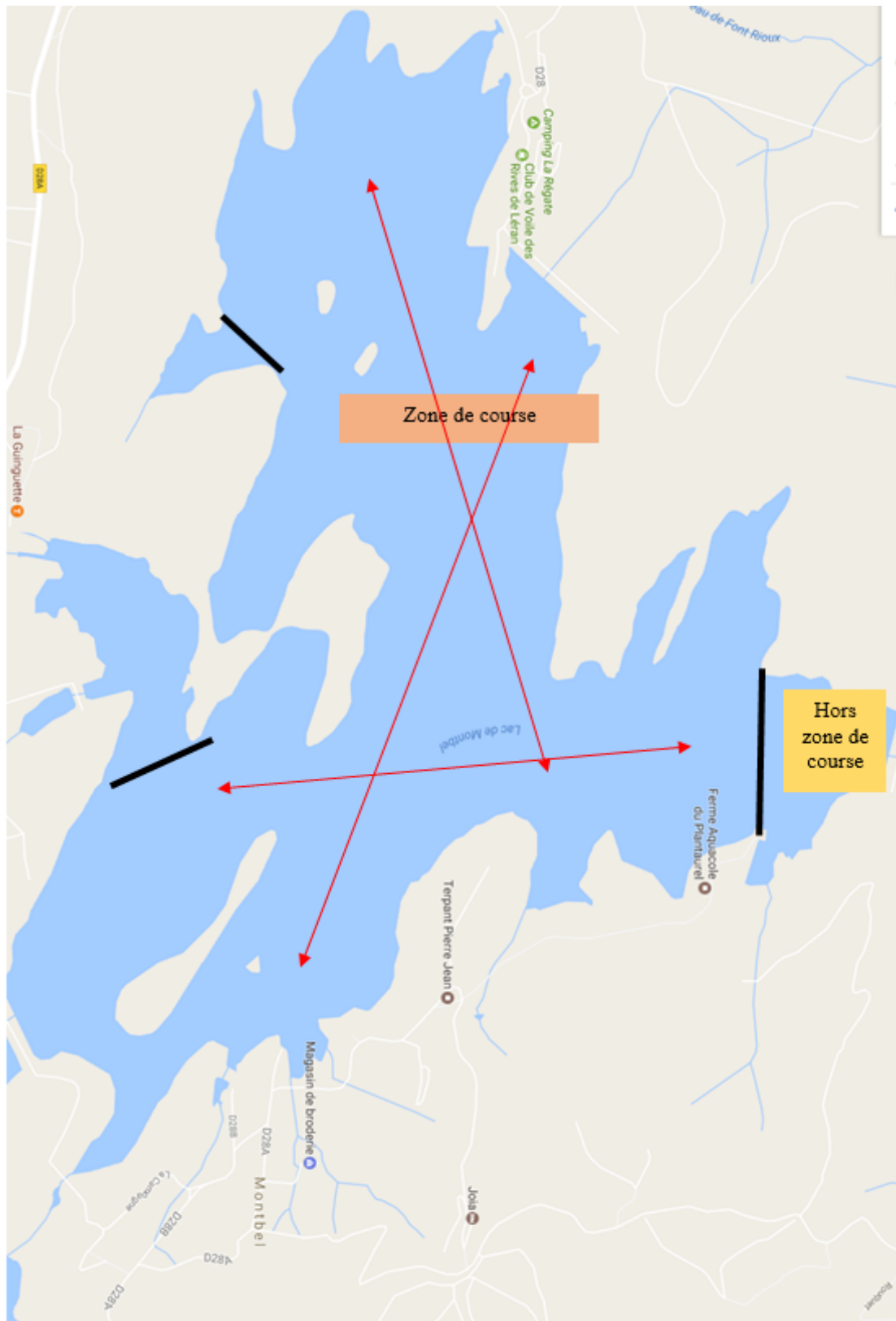
Comité de course stagiaire : Christophe Noel

Président du jury : Théo Wendling

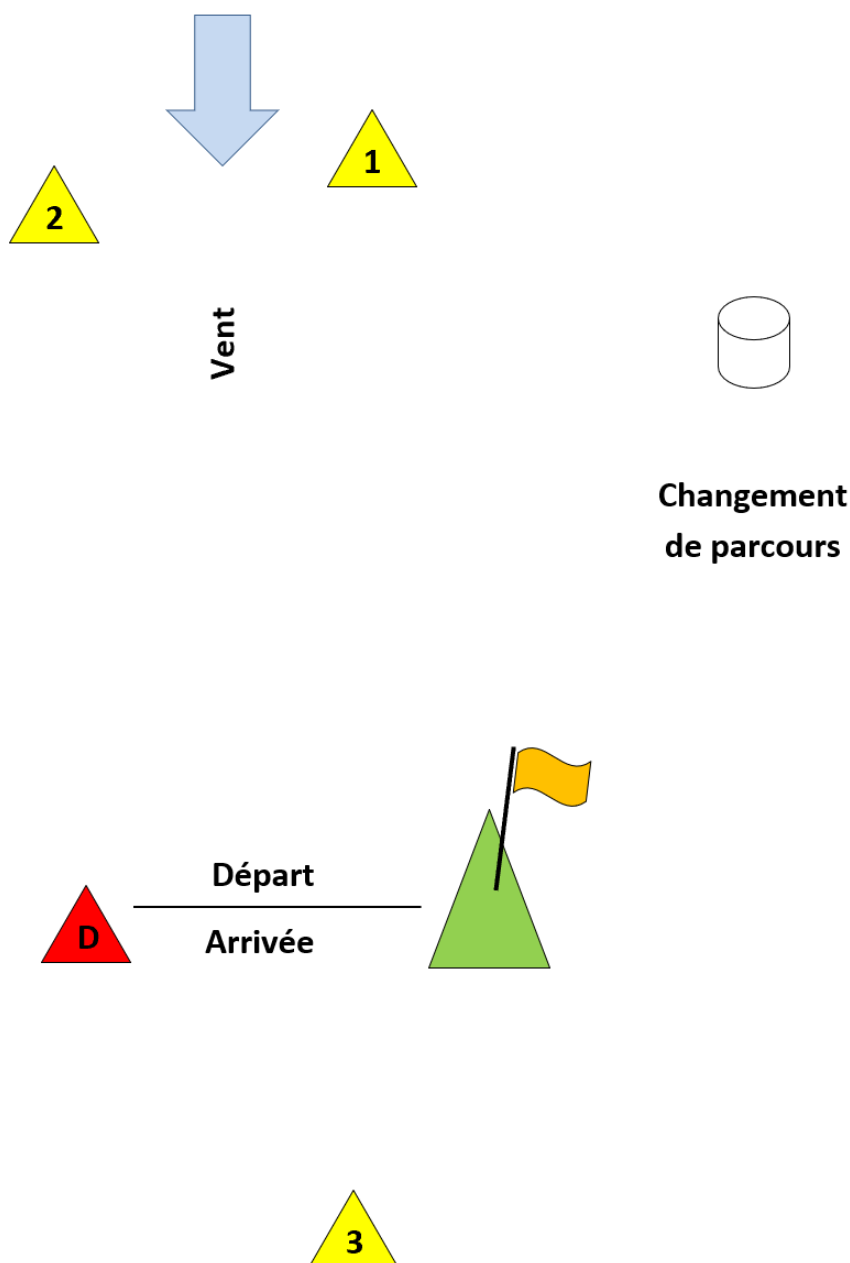
Commissaire aux résultats: Jean-Pierre Finazzi

ANNEXE ZONES DE COURSE

La zone de course se situe sur l'ensemble du lac excepté les zones qui se trouvent après les lignes symbolisées par des traits noir. Les flèches rouges symbolisent les couloirs d'écopage des Canadiens.



ANNEXE PARCOURS CONSTRUITS

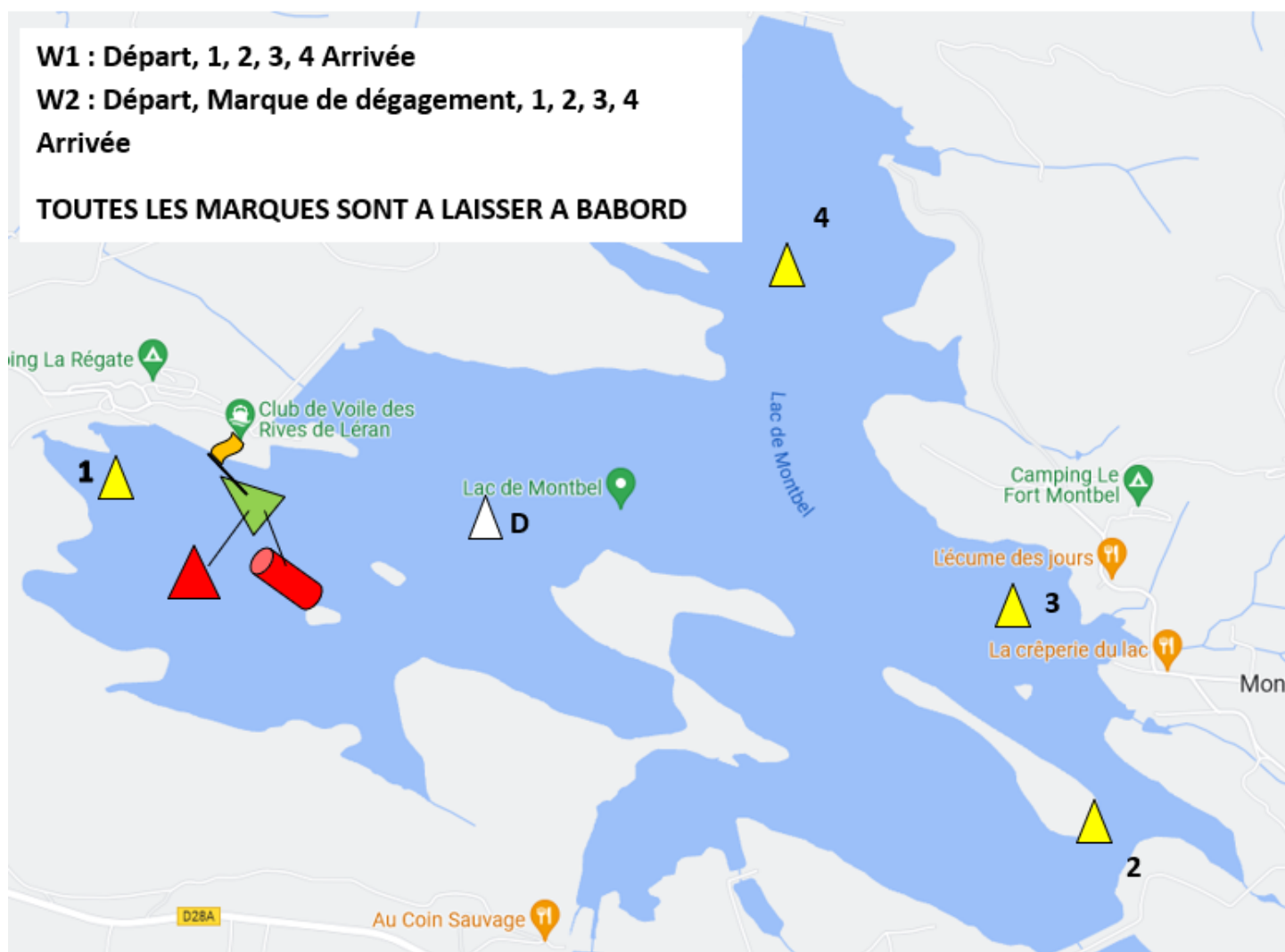


Parcours B1 : Départ, 1, 2, 3, Arrivée

Parcours B2 : Départ, 1, 2, 3, 1, 2, 3, Arrivée

Les marques 1, 2 et 3 doivent être laissées à bâbord.

ANNEXE PARCOURS COTIER



ANNEXE POINTAGE OFFICIEL A 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 précisées en **annexe PARCOURS** (ceci modifie la RCV 32).

Si un bateau du comité de course arborant le 2ème substitut et le pavillon de classe des classes concernées (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 bateaux est effectué.

Les bateaux devront passer cette porte et continuer leur course.

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 classe des classes 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.

Un **pointage officiel** peut être effectué à la **marque 3** du parcours côtier.

ANNEXE JUGEMENT SEMI-DIRECT 2025-2028

Introduction

La Fédération Française de Voile a mis en place depuis plusieurs années le système de jugement semi-direct dans les régates de courses en flotte.

Ce système de pénalité est utile dans les flottes de plus grande taille pour lesquels les juges sur l'eau ne peuvent matériellement pas couvrir toute la flotte, en offrant la possibilité aux concurrents n'ayant pas eu de réponse sur l'eau d'obtenir une instruction de jury classique.

Cette version de l'annexe semi-direct 2025-2028 - **juillet 2025** diffère de la version 2021 2024 en plusieurs points :

- Le texte a été harmonisé avec celui de l'annexe UF, car il apparaît de moins en moins utile d'avoir des textes différents pour traiter des mêmes sujets.
- Pour maintenir le concept fondamental de l'annexe SD qu'en l'absence de réponse d'un juge sur l'eau une instruction peut être ouverte, les règles SD2(b) et SD6 précisent: "sauf pour les incidents n'ayant pas fait l'objet d'une action du jury sur l'eau "
- Les juges utilisent un pavillon vert et blanc selon SD4(a) pour indiquer qu'il n'y a pas de pénalité supplémentaire et ainsi clore l'incident sur l'eau, toujours pour harmoniser les pratiques.
- Le texte de l'annexe UF a été repris à la fin de SD3 pour un bateau n'ayant pas effectué ou pas effectué correctement sa pénalité. A chaque fois qu'un pavillon rouge est montré, la pénalité initiale est annulée.

Pour rappel :

- L'utilisation de cette annexe sur une épreuve est soumise à l'accord écrit préalable de la CCA pour s'assurer que les conditions d'application nécessaires sont réunies, tant pour les concurrents que pour les arbitres.
- L'avis de course ou les instructions de course doivent préciser que l'« Annexe Jugement semi-direct », ainsi qu'une partie de l'annexe P (cf introduction de l'annexe P) s'appliquent :
Pour cela, ajouter au sous-paragraphe « X.Y Jugement sur l'eau » du paragraphe « X. Système de pénalité » :
« L'annexe jugement semi-direct s'applique et, si les règles de classe le prévoient, les exigences de la RCV P5 s'appliquent à la règle SD3. »
- Le texte ci-dessous doit être ajouté, dans son intégralité et sans modification, en annexe spécifique des instructions de course : l'« Annexe Jugement semi-direct ».
- Toute suggestion de modification peut être adressée à cca@ffvoile.fr .

Cette annexe étant évolutive au fil des retours d'expérience, il appartient aux comités de course, rédacteurs des IC d'une épreuve, de s'assurer que la version utilisée est bien la dernière version figurant sur le site : <http://espaces.ffvoile.fr/media/87955/Annexe-jugement-semi-direct-IC.pdf>

ANNEXE JUGEMENT SEMI-DIRECT 2025-2028

Version : juillet 2025

SD1

La règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est en course (sauf la règle 14 quand il a causé un dommage sérieux ou blessure), la règle 31 ou la règle 42. Cependant,

(a) quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31;

(b) s'il a causé une blessure ou un dommage sérieux ou, malgré une pénalité effectuée, a obtenu un avantage significatif dans la course ou la série grâce à son infraction, sa pénalité doit être d'abandonner.

La pénalité dans la règle 44.2 est une pénalité d'un tour.

SD2 (a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer

- contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) pour un incident dans lequel il était impliqué
- ou selon la règle 31
- ou la règle 42 modifiée selon les modalités de la RCV P5 si les règles de classe le prévoient.

Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « Protest » et arborer ostensiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable (sauf si sa longueur est inférieure ou égale à 6m). Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'un juge.

- (b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle SD2(a) n'a pas droit à une instruction, sauf pour les incidents n'ayant pas fait l'objet d'une action du jury sur l'eau. À la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un juge peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

SD3 (a) Quand un bateau

- (1) enfreint une IC ou une règle de classe régissant l'utilisation du bout dehors,
- (2) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
- (3) enfreint la règle 42,
- (4) enfreint la règle 49 ou une règle de classe régissant la position de l'équipage,
- (5) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
- (6) commet une infraction à la sportivité, ou

- (7) ne respecte pas la règle SD5 ou n'effectue pas une pénalité quand un juge lui impose de le faire,

un juge peut le pénaliser sans réclamation d'un autre bateau. Le juge peut imposer une pénalité ou plus, chacune d'entre elles étant signalée conformément à la règle SD4(b), ou rapporter l'incident au jury pour action supplémentaire. Si un bateau est pénalisé selon la règle SD3(a)(7) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, la pénalité initiale est annulée,

- (b) Un juge qui décide, en se basant sur sa propre observation ou sur un rapport reçu de quelque source que ce soit, qu'un bateau peut avoir enfreint une règle, autre qu'une règle listée dans la règle SD2(a), peut informer le jury pour qu'il prenne une action supplémentaire selon la règle 60.1. Cependant, il n'informerait pas le jury d'une infraction alléguée à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

SD4 Un juge signalera une décision de la façon suivante :

- (a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
- (b) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ». Le juge hêlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas.

SD5 Un bateau pénalisé selon la règle SD4(b) doit effectuer une pénalité.

SD6 Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un juge sur l'eau. Un bateau peut réclamer ou demander réparation pour les incidents n'ayant pas fait l'objet d'une action du jury sur l'eau en accord avec SD2(b).

SD7 Un bateau ayant l'intention de

- (a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle SD5,
- (b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommage ou blessure, ou
- (c) demander réparation

doit réclamer ou demander réparation dans le temps limite dont le bateau dispose.