



# **16<sup>ème</sup> TROPHEE SNSM**

## **Piriac sur Mer**

### **17 MARS 2019**

#### **INSTRUCTIONS DE COURSE**

##### **A) GENERALITES**

- 1. REGLES APPLICABLES**
- 2. RESPONSABILITE DES CONCURRENTS ET SECURITE**
- 3. INSCRIPTIONS**
- 4. IDENTIFICATION SUR L'EAU**
- 5. CENTRE DE COURSE**
- 6. MODIFICATIONS DES IC ET AVIS AUX CONCURRENTS**
- 7. SIGNAUX ET PAVILLONS**

##### **B) DEPART**

- 1. DECLARATION DE DEPART**
- 2. ZONE ET LIGNE DE DEPART**
- 3. DEPARTS**
- 4. SIGNAUX DE DEPART**
- 5. PENALITES**

##### **C) PARCOURS ET ARRIVEE**

- 1. PARCOURS**
- 2. ARRIVEE ET REDUCTION DE PARCOURS**
- 3. TEMPS LIMITE**

##### **D) DIVERS**

- 1. ABANDON**
- 2. RECLAMATIONS ET PENALITES DE ROTATION**
- 3. PENALITES**
- 4. RESULTATS**

## CHAPITRE A.

### 1. REGLES APPLICABLES

1.1 L'épreuve est réservée aux monocoques, armés suivant la nouvelle réglementation, en catégorie côtière (moins de 6M d'un abri) et dont le groupe HN net est supérieur ou égal à 3.

1.2 L'épreuve est régie par :

- les règles de course à la voile édition 2017/2020 (LES R.C.V)
- les prescriptions de la FFV
- les règles du Handicap National
- les avis de course et leurs avenants
- les présentes instructions de course, qui prévaudront en cas de contradiction
- pour les monotypes, les règles propres à chaque classe

1.3 Feux :

Les feux de navigation réglementaires doivent être allumés de l'heure légale du coucher du soleil à l'heure légale du lever.

Dans ce cas, les règles du chapitre 2 des RCV NE S'APPLIQUENT PLUS et sont remplacées par la partie B du Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).

1.4 Protection et respect de l'environnement :

Aucun concurrent ne devra jeter de débris dans l'eau. Ceux-ci devront être déposés à terre dans les récipients à cet effet.

### 2. RESPONSABILITE DES CONCURRENTS ET SECURITE

2.1 La responsabilité du club organisateur se limite à assurer la régularité sportive des courses. Toute vérification que le comité de course serait amené à faire, aurait pour seul but de s'assurer que les instructions de course ont été respectées.

2.2 L'attention des concurrents est particulièrement attirée sur les règles fondamentales des R.C.V :

- AIDER CEUX QUI SONT EN DANGER
- NAVIGATION LOYALE
- ACCEPTATION DES REGLES
- DECISION DE COURIR : la décision d'un bateau de courir ou de rester en course relève de sa seule responsabilité.

2.3 La veille (et la veille radio VHF) ne doivent être considérées que comme facultatives et aléatoires. L'usage de la VHF (**canaux 16 et 77**) est seulement une

aide. Cependant, il est demandé aux bateaux équipés d'une VHF de veiller sur le canal 16.

### 3. INSCRIPTIONS

3.1 Licences : les concurrents devront présenter lors de leur inscription et à tout moment leur licence FFV 2019 Compétition, *Des licences journalières pourront être délivrées*

3.2 Carte d'identité HN : les concurrents devront avoir une carte d'identité à jour, avec numéro de voile, coefficient HN Osiris et signée du chef de bord.  
*Exceptionnellement, le CNP pourra délivrer un coefficient HN Osiris pour cette journée qui permettra ce bateau d'être intégré à un groupe de classement.*

3.3 Port de publicité : l'épreuve est classée en catégorie C.

3.4 Liste d'équipage : l'équipage est au MINIMUM de deux personnes.  
L'autorisation parentale est obligatoire pour les mineurs n'étant pas à bord sous la garde d'un détenteur de cette autorité.

3.5 Assurance : les chefs de bord ou ceux qui font usage des bateaux sont personnellement responsables des accidents matériels ou corporels subis ou causés au cours des régates par leur bateau ou leur équipage.  
Il leur appartient de contracter une assurance couvrant leur responsabilité civile.

3.6 Sanctions : Tout bateau n'ayant pas satisfait aux articles 3.1 à 3.5 sera considéré hors course (DNC).

### 4. IDENTIFICATION SUR L'EAU

4.1 Les voiliers doivent porter leur numéro de carte HN dans la grand voile.

4.2 Un double cagnard est attribué à chaque concurrent. Ils devront être installés sur TRIBORD et BABORD, à hauteur du cockpit, durant toute la course, et être suffisamment tendu pour être lisible à tout moment.

4.3 Le non respect des articles 4.1 et/ou 4.2 pourront entraîner une pénalité pour difficulté d'identification du bateau.

4.4 Le BATEAU COMITE et les éventuels bateaux commissaires seront identifiés par la flamme du CNP, ou de la SRT, ou de la SNSM.

## 5. CENTRE DE COURSE

5.1 Le centre de course sera situé à la Base Nautique 3 rue de Port Boucher à Piriac, où se trouvera également le tableau officiel.

## 6. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE ET AVIS AUX CONCURRENTS

6.1 Le comité de course se réserve le droit de modifier les instructions de course.


6.2 Ces modifications se font par écrit, au plus tard UNE HEURE avant le signal d'avertissement du départ, affichées au tableau officiel, et signalées au briefing.


## 7. SIGNAUX AUX CONCURRENTS ET PAVILLONS DE CLASSE

7.1 Les pavillons, flammes, et substituts sont ceux du code international des signaux.

7.2 Les marques de parcours sont constituées par des bouées gonflables et par le balisage existant.

7.3 Pavillons de classe :

PAVILLON N  : bateaux groupe A dont le groupe HN net est égal ou supérieur à 17.1

PAVILLON C  : bateaux groupe B dont le groupe HN net est inférieur ou égal à 17.

7.4 Signaux à terre : pas de mât de Pavillon

## CHAPITRE B.

### 1. DECLARATION DE DEPART

1.1 Avant le départ, chaque concurrent DOIT avoir confirmé sa participation au moyen du bulletin d'inscription et avoir réglé les droits d'inscriptions.

### 2. ZONE ET LIGNE DE DEPART

2.1 La zone de départ sera à proximité du bateau comité mouillé du CNP, arborant un pavillon orange.

2.2 La ligne de départ est composée de :

- extrémité tribord : mat arrière du bateau comité.
- extrémité bâbord : bouée gonflable CNP rouge.

### 3. DEPART

3.1 A disposition du Comité de course à partir de 11h heures (heure locale) sauf précision spéciale lors du briefing avec avenant aux I.C.

3.2 Il n'y a aura qu'un seul départ commun pour les A et B.

### 4. SIGNAUX DE DEPART

4.1 L'envoi du pavillon D sur le bateau comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement.

Cette marque sera située à environ un demi-mille de la ligne de départ.

En cas de mauvaise visibilité, le relèvement magnétique de cette marque pourra être affiché sur le bateau comité.

Cette marque est à laisser à BABORD, à moins qu'un pavillon vert ne soit envoyé sur le bateau comité, auquel cas elle sera à laisser à TRIBORD.

### 4.3 PROCEDURE et PAVILLONS DE DEPART:

- H – 10 minutes : envoi du pavillon Orange, une procédure va débiter  
1 signal sonore
- H – 5 minutes : envoi du signal d'avertissement  
Pavillons N groupe A et C du groupe B  
1 signal sonore
- H – 4 minutes : envoi du signal préparatoire : pavillon P, Z ou Noir  
1 signal sonore
- H – 1 minute : amenée du pavillon P, Z ou Noir  
1 signal sonore long
- H 0 départ : amenée des pavillons de classe + 1 signal sonore

Rappels :

- Individuel sous « P » (pavillon X et 1 signal sonore) : règle 29.1 des RCV
- général (1<sup>er</sup> substitut et 2 signaux sonores) : règle 29.2 des RCV

## 5. PENALITES DE DEPART

Pavillon P : tout bateau se trouvant au-dessus de la ligne au moment du départ devra revenir couper la ligne directement et entièrement avant de prendre le départ.

Dans le cas d'un rappel individuel, pavillon X, non réparé :

- Sous pavillon P, il sera appliqué la règle de 20% (*des inscrits dans son groupe de classement*) en point et au minimum 2 places.

Pavillon Z : règle 30.2 des RCV

Sous pavillon Z, il n'y aura pas de rappel individuel

- Tous les bateaux doivent se trouver derrière la ligne dans la dernière minute avant le départ. Si un bateau enfreint cette règle, et est identifié, **il reçoit sans instruction une pénalité de 20%** (*des inscrits dans son groupe de classement*) **en point et au minimum 2 places.**

Pavillon NOIR : Le pavillon noir peut être envoyé comme signal préparatoire à la place du pavillon I. Dans ce cas, la règle est la même que pour le pavillon Z, mais la pénalité diffère : le bateau sera DISQUALIFIE sans instruction.

Si le départ de la course est redonné ou la course recourue, il ne doit pas y participer.

## CHAPITRE C.

### 1. PARCOURS

1.1 Le parcours remis lors de l'inscription, pourra être adapté en fonction des conditions du plan d'eau. Toute modification sera annoncée par le Comité de Course. Le but étant de rendre la régata la plus attractive possible.

1.2 Le parcours est à effectuer en conformité avec les RCV (règle 28.1). Les marques sont à laisser du côté requis et dans l'ordre chronologique.

### 2. ARRIVEE ET REDUCTION DE PARCOURS

2.1 La ligne d'arrivée est située entre l'arrière du bateau comité portant un pavillon BLEU à laisser à BABORD et la bouée CNP rouge à laisser à TRIBORD.

2.2 Lorsque le parcours est réduit à une marque du parcours à contourner, la ligne d'arrivée se situe entre l'arrière du bateau comité, qui arbore le pavillon S et Bleu, et la marque du parcours qui devient marque d'arrivée.

2.3 Le parcours peut être réduit à une porte : dans ce cas les bateaux doivent finir entre le bateau comité arborant le pavillon S à laisser à BABORD et une bouée à laisser à TRIBORD.

2.4 La décision de réduction est prise par le Président du bateau comité.

### 3. TEMPS LIMITE POUR FINIR UNE COURSE

3.1 La fermeture de la ligne d'arrivée est fixée à **16h30** pour tous les bateaux.

3.2 Les bateaux n'ayant pas terminé seront classés DNF.

3.3 Si aucun bateau ne termine avant l'heure de fermeture de ligne, la course sera annulée.

## CHAPITRE D.

### 1. ABANDON

1.1 Tout concurrent qui abandonne une manche DOIT en informer le bateau comité ou le comité de course dès que possible, c'est-à-dire SANS DELAI si le bateau est équipé d'une VHF, sinon dès son retour à terre.

1.2 Le manquement à cette règle pourra entraîner la disqualification du bateau pour tout ou partie des manches à courir.

### 2. RECLAMATIONS. PENALITE DE ROTATION. DEMANDE DE REPARATION.

2.1 Un bateau qui à l'intention de réclamer doit toujours informer l'autre bateau à la première occasion, et montrer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable.

Il est tenu de montrer ce pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus en course.

2.2 En course, un bateau qui reconnaît sa faute et qui a enfreint une règle du chap.2 des RCV doit se racheter en effectuant deux tours (720°) c'est-à-dire 2 virements de bord et 2 empannages, ceci après s'être suffisamment écarté des autres concurrents pour ne leur occasionner aucune gêne. Toutefois, s'il a causé un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif grâce à son infraction, il DOIT abandonner.

2.3 La pénalité pour avoir abordé une marque de parcours est un tour (360°) comprenant un virement de bord et un empannage.

2.4 Les réclamations ou demandes de réparation devront être rédigées sur les imprimés adéquats (voir comité de course), et déposées au plus tard dans les 15 minutes après l'amarrage du bateau comité au ponton.

2.5 Le comité de réclamation examinera les demandes dans l'ordre de leur dépôt et convoquera les réclamants et réclamés en leur fixant une heure d'instruction.

2.6 Réparation et reclassement : une demande de réparation doit être basée sur la prétention que la place d'un voilier a été aggravée de façon significative sans qu'il y ait eu faute de sa part (art 62.1 des RCV). Dans ce cas un pavillon de réclamation n'est pas nécessaire.

Un bateau classé DNC, qui estime avoir effectué correctement une manche, peut demander son reclassement s'il considère qu'il y a eu erreur. Sa demande devra être rédigée par écrit et motivée, et remise au comité de réclamation dans l'heure suivant la proclamation des résultats.



### 3. PENALITES

3.1 Infraction à une règle du chap.2 des RCV, n'ayant pas fait l'objet d'une réparation sur l'eau :

- reconnue avant instruction : 20% du nombre des inscrits et au moins 2 places.
- non reconnue et établie par le comité de réclamation : disqualification.

3.2 Infraction à une règle autre que celles du chap2 des RCV : 10% au minimum du nombre des inscrits et au moins une place.

3.3 Dans tous les cas, le comité de réclamation se réserve le droit de disqualifier, notamment si l'infraction a causé un dommage.

### 4. RESULTATS

4.1 Les bateaux courent en temps compensé selon le système du HANDICAP NATIONAL (HN Osiris) en temps sur distance et calculé avec FREG.

4.2 Le classement est réalisé avec le système de point « a minima ISAF »

4.3 Deux classements seront effectués:

Trophée SNSM Groupe B : bateaux dont le groupe HN est inférieur ou égal à 17

Trophée SNSM Groupe A : bateaux dont le groupe HN est égal ou supérieur à 17.1

Mars 2019

Le comité de course du CNP

