

INSTRUCTIONS DE COURSE (IC) TYPES HABITABLE 2025-2028
mises à jour mars 2025

19^e Trophée Port Médoc
3 mai 2026 Estuaire de la Gironde Le Verdon sur Mer
Cercle Nautique du Verdon
Grade 5 B

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*.

Le règlement du championnat de l'estuaire de la Gironde

Les bateaux doivent être conformes aux prescriptions d'équipement de sécurité de la division 240.

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.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

3.1 Les avis aux concurrents seront publiés sur le tableau officiel d'information dont l'emplacement est au local du Cercle Nautique du Verdon, Port Médoc.

3.2 Sur l'eau, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal **VHF 72**. Pour s'assurer de la bonne communication à tous, le Comité de Course pourra demander aux bateaux de relayer les communications VHF du ou vers le comité de course. En cas d'urgence, il est rappelé aux concurrents de passer par le canal VHF 16.

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 devant la capitainerie de Port Médoc.

5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de **20 minutes** après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME DES COURSES

6.1 Dates des courses

Date	Classe
3 mai 2026	Flottes 1, 3 et 5
Briefing au local du Cercle Nautique du Verdon	8 h 45
Emargement	8h30
Heure du 1er signal d'avertissement	10 h

6.2 L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la première course chaque jour est **10 heures**.

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.

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.

Les voiliers jaugés en OSIRIS seront scindés en catégories, rating net, selon le tableau suivant :

Flotte 1	de 6 à 13,4
Flotte 3	de 13,5 à 20,4
Flotte 5	de 20,5 à 33

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** en incluant les angles approximatifs entre les bords de parcours, 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 le parcours à effectuer, et, si nécessaire, le cap et la longueur approximatifs du premier bord du parcours.

Les signaux définissant le parcours à effectuer sont :

Parcours	Signal
N°1	Flamme n°1
N°2	Flamme n°2
N°3	Flamme n°3
N°4	Flamme n°4
N°5	Flamme n°5
N°6	Flamme n°6
N°7	Flamme n°7
N°8	Flamme n°8
N°9	Flamme n°9
N°10	Flamme n°1 plus flamme n°0
N°11	Flamme n°1 plus flamme n°1
N°12	Flamme n°1 plus flamme n°2
N°13	Flamme n°1 plus flamme n°3
N°14	Flamme n°1 plus flamme n°4

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 Les portes ou les marques à contourner où le parcours pourra être réduit sont précisées en **annexe PARCOURS**.

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.

Si pointage à une marque à contourner : le bateau Comité arborera le pavillon 2^{ème} Substitut

Si arrivée à une marque à contourner : le bateau Comité arborera le pavillon S

10. MARQUES

10.1 Les marques sont :

Départ	Parcours	Dégagement	Changement	Arrivée
bouée « Port-Médoc Atlantique » conique jaune.	Sans objet	bouée cylindrique blanche « FFVoile »	Sans objet	Bouée « Port-Médoc Atlantique » conique jaune.

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 citée en 10.1 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 sur le canal VHF donné en IC 3.2. 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 **20 minutes** après son signal de départ sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).
- 12.5 **Pour des raisons de sécurité : le Comité de Courses enverra le pavillon I : si un bateau franchit la ligne de départ dans la minute avant le départ, il doit revenir par l'extérieur de la ligne de départ (RCV 30.1)**
Une pénalité de temps discrétionnaire (DPI) pourra leur être appliquée
- 12.6 **Pour toutes les courses**, la procédure de départ sera la suivante : procédure de départ VHF et signaux sonores, les signaux visuels restent la référence

- 8 mn	Signal d'Avertissement - Envoi Pavillon National
- 4 mn	Envoi du Pavillon I
- 1 mn	Amené du Pavillon I
0 mn	Top Départ - Amené Pavillon National

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.
- 14.2 [DP] Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer au comité de course son heure d'arrivée et sa position par rapport aux bateaux à proximité, à la première occasion raisonnable.

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 CIBLE ET TEMPS LIMITES

- 16.1 Les temps sont les suivants :

Classe	Parcours	Temps cible	Temps limite pour finir pour le 1 ^{er}	Temps limite pour finir après le 1 ^{er}
Toutes	Construit temps compensé	Sans objet	4 heures	60 minutes
Toutes	Côtier temps compensé	Sans objet	4 heures	60 minutes

- 16.2 Pour chaque classe, les bateaux ne finissant pas **60 minutes** après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini 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.
- 17.2 Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au secrétariat du jury situé au local du Cercle Nautique du Verdon, Port Médoc.
- 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 local CNV Port Médoc. Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel d'information.
- 17.4 **L'utilisation de la Conciliation (RCV Annexe T) est encouragée**

18. CLASSEMENT

- 18.1 **1** course doit être validée pour valider la compétition.
- 18.2 Courses retirées
- (a) Quand moins de **3** courses ont été validées, le classement général d'un bateau sera le total des scores de ses courses.
- (b) Quand **3 à 4** courses 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 qui y sont soumis sera fait selon le système **temps sur temps avec application du CVL**

18.4 Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés seront publiés au tableau officiel d'information, à 9 heures, et au plus tard une heure 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 [DP] [NP] Un émargement obligatoire (avant le départ et au retour) sera mis en place suivant les modalités suivantes : feuilles d'émargement au local CNV de Port Médoc, émargement réalisé par les chefs de bord qui devront mentionner le nom et prénom de chaque équipier prenant part à la course.

Par sécurité, un minimum de 2 membres d'équipage est nécessaire pour concourir.

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 précisé en IC 3.2.

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.

24. EVACUATION DES DÉTRITUS

Les bateaux ne doivent pas jeter de débris dans l'eau. Les débris doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

25. EMBLEMES

[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 sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course ou du comité technique.

27. ÉQUIPEMENTS DE PLONGÉE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION

27.1 [DP] [NP] Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

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 décernés : lots en nature distribués au podium de chaque catégorie.

ARBITRES DÉSIGNÉS

Président du Comité de Course : Vanessa Chavanneau

Président du Jury : Francis Gardon

ANNEXE ZONES DE COURSE

Les zones considérées comme des obstacles sont :

**La digue submersible fermant l'anse de la Chambrette, protégée par un espar à laisser à Tribord.
Le banc de Saint Georges entre sa cardinale et la bouée R1**

La zone de course se situe à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, dont les limites en latitude sont comprises entre la bouée « 10 » de la grande passe de l'Ouest et la bouée « 16 » du Chenal de Bordeaux.

Position des bouées :

Attention : Les coordonnées ci-après, le sont à titre d'information, et n'ont qu'une valeur indicative. Seules les données éditées par le SHOM ont comme réputation d'être exactes et ont une valeur réglementaire.

<i>Cardinales :</i>	
• Sud Banc de St Georges : 45°34.56 N 1°01.10 W	
<i>Latérales Tribord :</i>	<i>Latérales Bâbord :</i>
• 11 : 45°39.1 N 1°10.6 W	• 10 : 45°39.6 N 1°10.8 W
• 13 : 45°37.3 N 1°06.4 W	• 10a : 45°39.1 N 1°08.2 W
• 13a : 45°35.7 N 1°04.2 W	• 12a : 45°33.2 N 1°01.5 W
• 13b : 45°34.6 N 1°03.0 W	• 16 : 45°.30.6 N 0°57.9 W
• G5 : 45°34.0 N 01°06.4 W	
• R1 : 45°36.6 N 1°01.9 W	

 **PARCOURS N°1 : ≈ 7,4 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 1 »**

Départ devant Port Médoc,
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée Latérale Tribord « 13a » à contourner à Tribord
Bouée Latérale Bâbord « 12a » à contourner à Tribord (cap ≈ 143°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 275°)

 **PARCOURS N°2 : ≈ 7,4 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 2 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée Latérale Bâbord « 12a » à contourner à Bâbord
Bouée Latérale Tribord « 13a » à contourner à Bâbord (cap ≈ 323°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 163° pour la pointe)

 **PARCOURS N°3 : ≈ 7,1 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 3 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée Latérale Tribord « 13b » à contourner à Tribord
Bouée Cardinale Sud Banc de St Georges à contourner à tribord (cap ≈ 78°)
Bouée Latérale Bâbord « 12a » à contourner à Tribord (cap ≈ 187°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 275°)

 **PARCOURS N°4 : ≈ 7,1 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 4 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée Latérale Bâbord « 12a » à contourner à Bâbord
Bouée Cardinale Sud Banc de St Georges contourner à Bâbord (cap ≈ 7°)
Bouée Latérale Tribord « 13b » contourner à Bâbord (cap ≈ 258°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 192°)

 **PARCOURS N°5 : ≈ 11,7 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 5 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée latérale Bâbord « 16 » à contourner à Bâbord
Bouée latérale Tribord « 13b » à contourner à Bâbord (cap ≈ 319°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 192°)

 **PARCOURS N°6 : ≈ 11,7 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 6 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée latérale Tribord « 13b » à contourner à Tribord
Bouée latérale Bâbord « 16 » à contourner à Tribord (cap ≈ 139°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 307° pour l'extrémité du môle)

 **PARCOURS N°7 : ≈ 8,9 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 7 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée latérale Tribord « 13a » à contourner à Tribord
Bouée latérale Tribord « R1 » (devant Royan) à contourner à Tribord (cap ≈ 61°)
Bouée cardinale Sud Banc de St Georges à contourner à Tribord (cap ≈ 162°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 225°)

 **PARCOURS N°8 : ≈ 8,9 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 8 »**

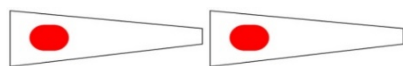
Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée cardinale Sud Banc de St Georges à contourner à Bâbord
Bouée latérale Tribord « R1 » (devant Royan) à contourner à Bâbord (cap ≈ 342°)
Bouée latérale Tribord « 13a » à contourner à Bâbord (cap ≈ 241°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 163° pour la pointe)

 **PARCOURS N°9 : ≈ 10,9 Milles Nautiques ; Flamme numérique « 9 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée Latérale Tribord « G5 » à contourner à tribord
Bouée latérale Tribord « 13 » à contourner à tribord (cap ≈ 359°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 146° pour la pointe)

  **PARCOURS N°10 : ≈ 10,9 Milles Nautiques ;
Flamme numérique « 1 » plus Flamme numérique « 0 »**

Départ devant Port Médoc
Bouée de dégagement éventuelle
Bouée latérale Tribord « 13 » à contourner à Bâbord
Bouée Latérale Tribord « G5 » à contourner à Bâbord (cap ≈ 179°)
Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 76° pour la pointe)



PARCOURS N°11 : ≈ 15,8 Milles Nautiques ;

Flamme numérique « 1 » plus Flamme numérique « 1 »

Départ devant Port Médoc

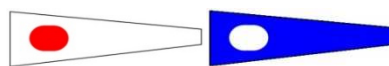
Bouée de dégagement éventuelle

Bouée latérale Tribord « 11 » à contourner à Tribord

Bouée latérale Bâbord « 10 » à contourner à Tribord (cap ≈ 350°)

Bouée latérale Bâbord « 10a » à contourner à Tribord (cap ≈ 106°)

Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 145° pour la pointe)



PARCOURS N°12 : ≈ 15,8 Milles Nautiques ;

Flamme numérique « 1 » plus Flamme numérique « 2 »

Départ devant Port Médoc

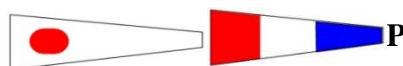
Bouée de dégagement éventuelle

Bouée latérale Bâbord « 10a » à contourner à Bâbord

Bouée latérale Bâbord « 10 » à contourner à Bâbord (cap ≈ 286°)

Bouée latérale Tribord « 11 » à contourner à Bâbord (cap ≈ 170°)

Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 134° pour la pointe)



PARCOURS N°13 : ≈ 4,5, Milles Nautiques ;

Flamme numérique « 1 » plus Flamme numérique « 3 »

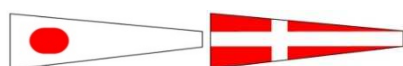
Départ devant Port Médoc

Bouée de dégagement éventuelle

Bouée latérale Tribord « 13b » à contourner à Tribord

Bouée latérale Bâbord « 12a » à contourner à Tribord (cap ≈ 145°)

Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 143°)



PARCOURS N°14 : ≈ 4,5 Milles Nautiques ;

Flamme numérique « 1 » plus Flamme numérique « 4 »

Départ devant Port Médoc

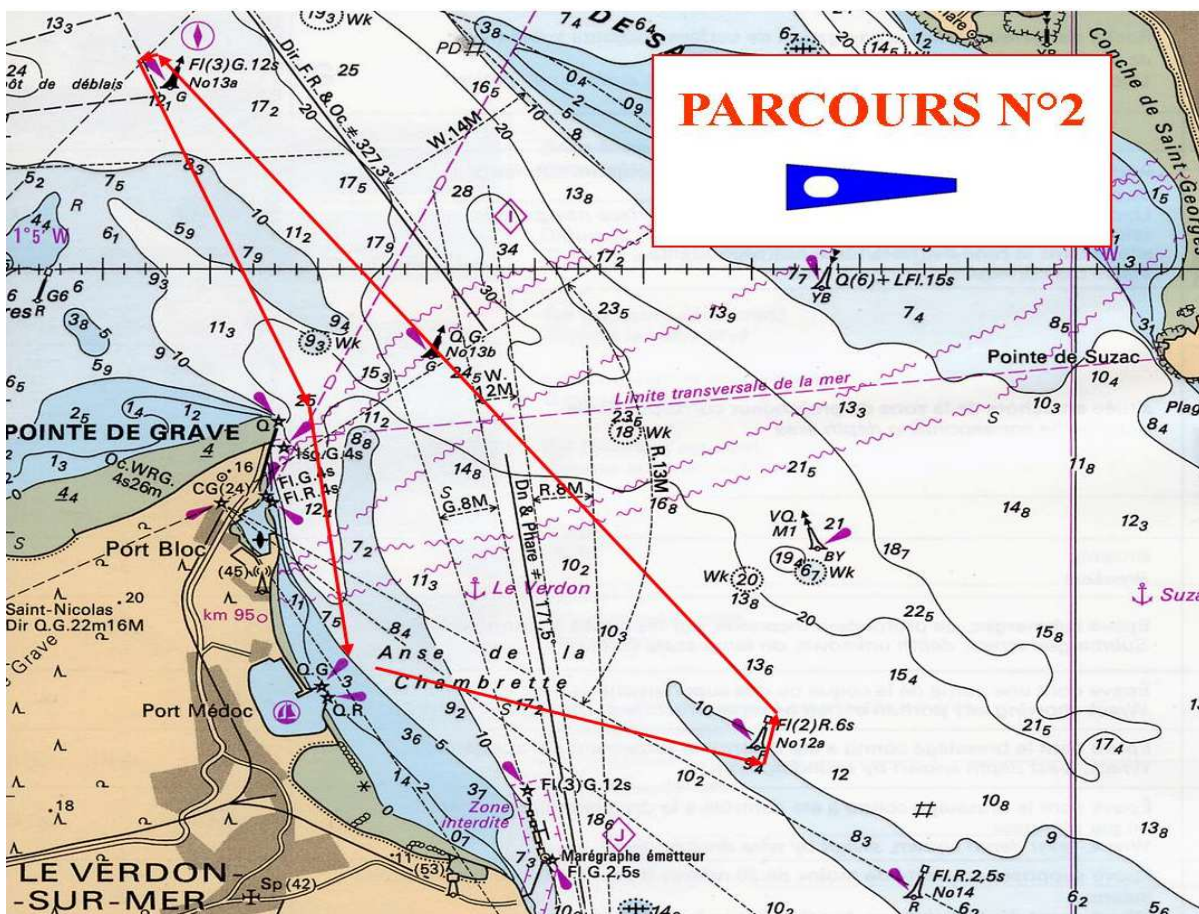
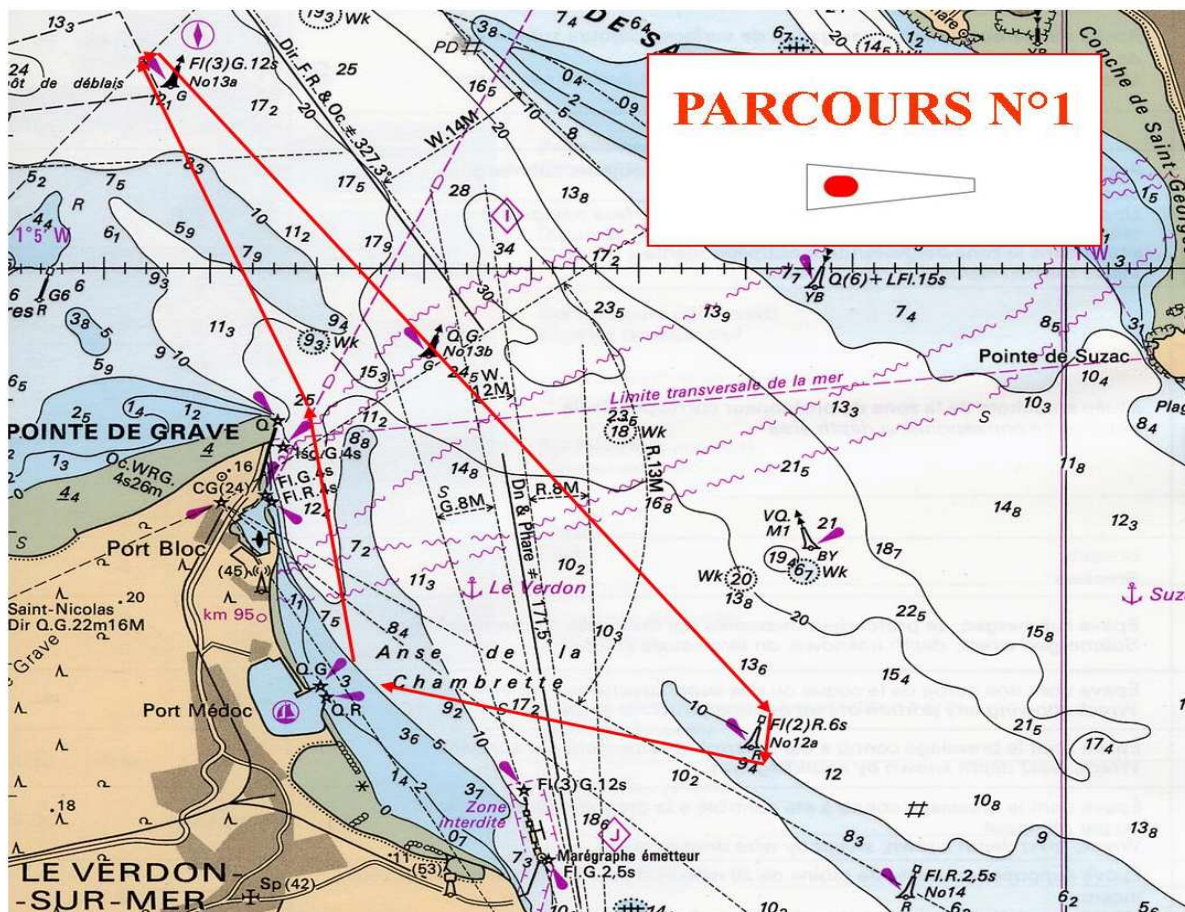
Bouée de dégagement éventuelle

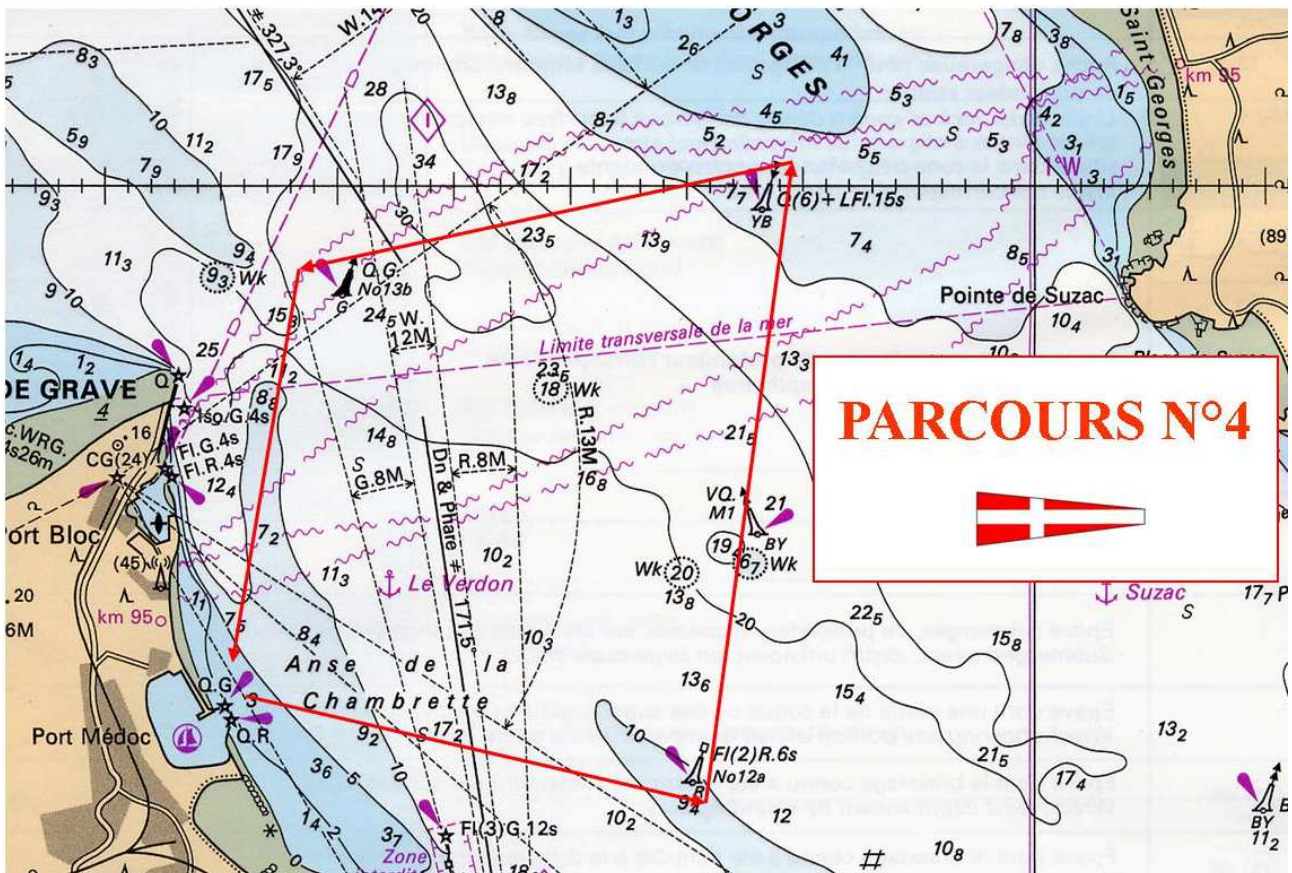
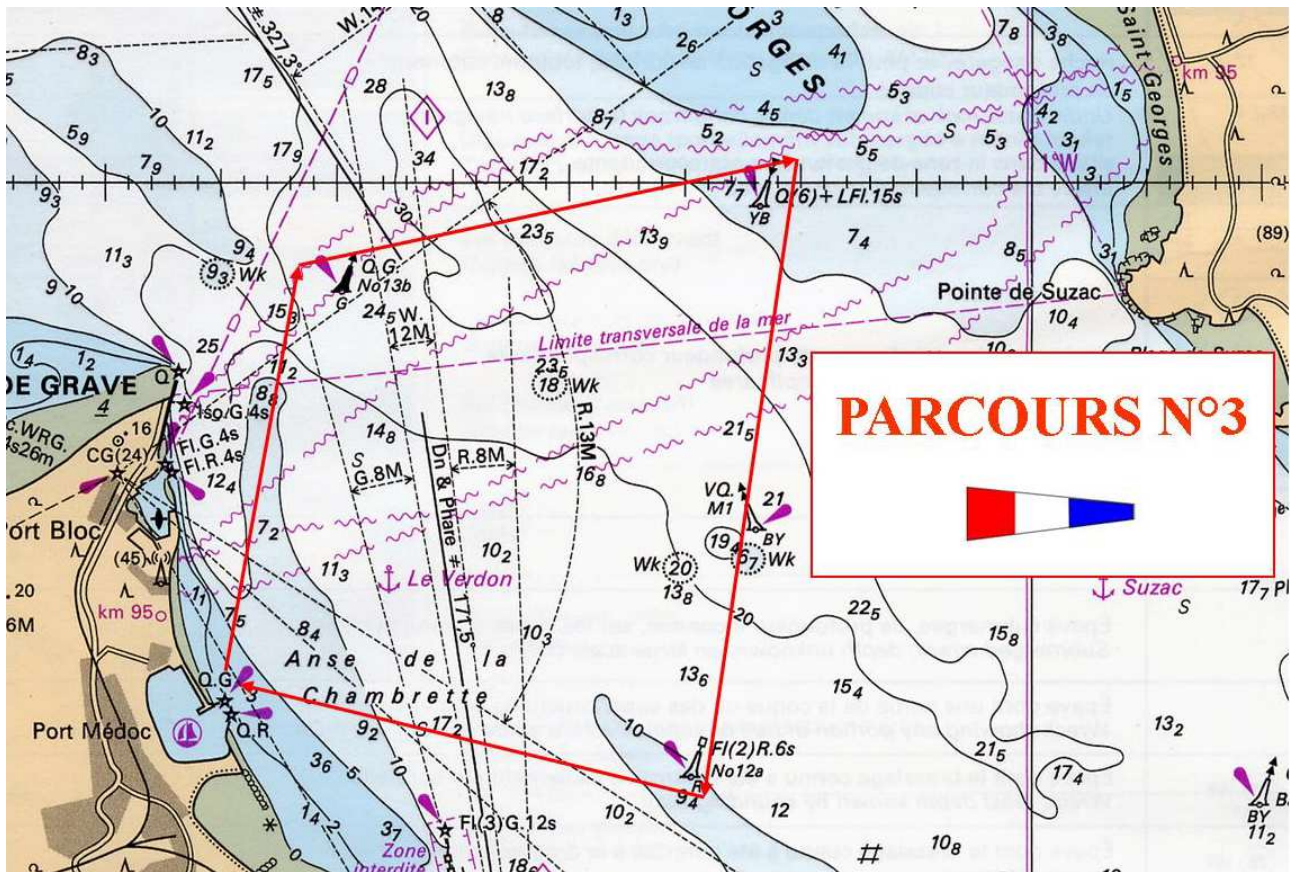
Bouée latérale Bâbord « 12a » à contourner à Bâbord

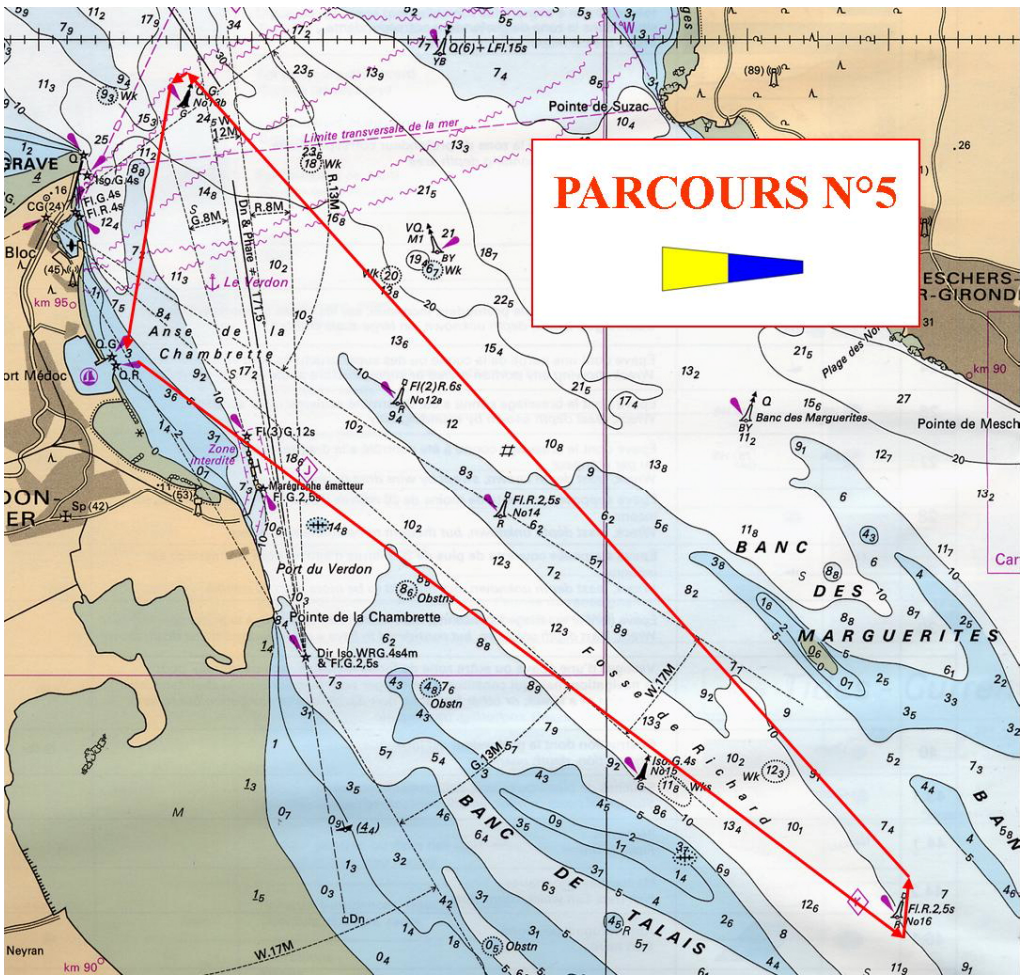
Bouée latérale Tribord « 13b » à contourner à Bâbord (cap ≈ 325°)

Arrivée devant Port Médoc (cap ≈ 192°)

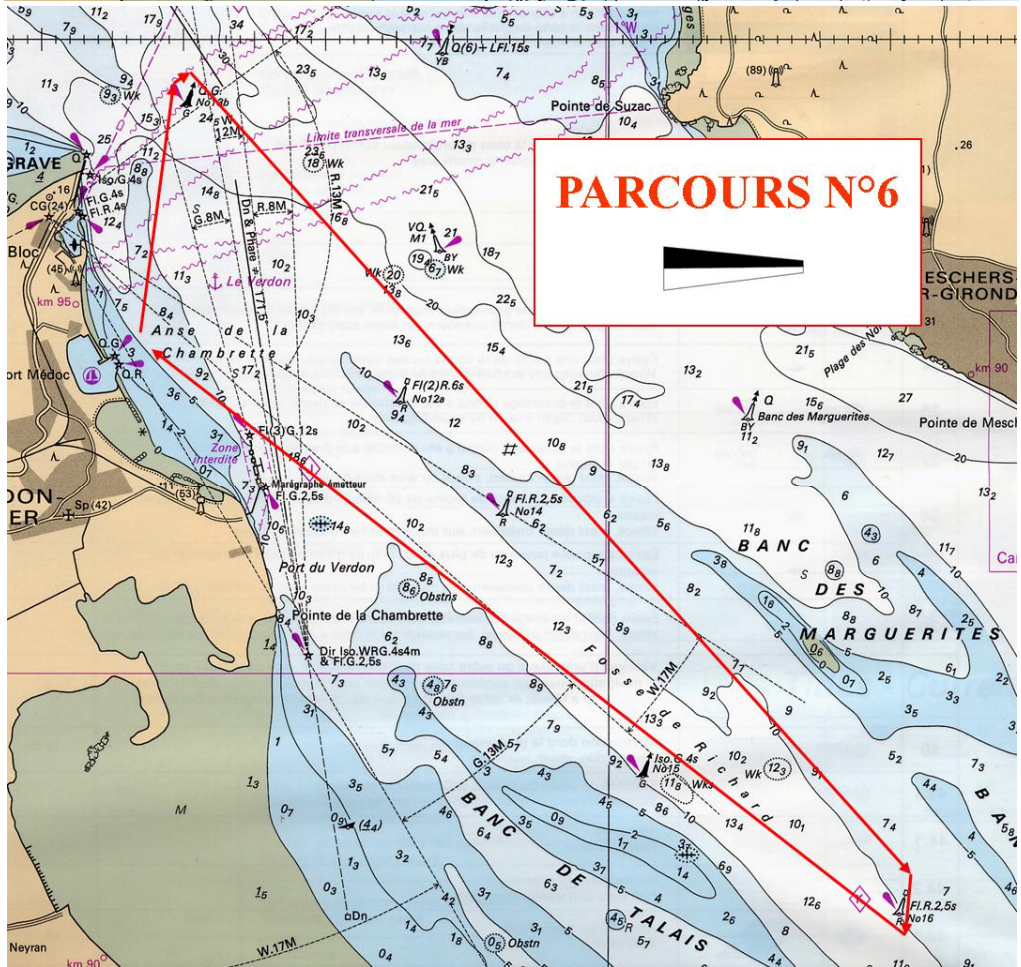
Ces illustrations sont données à titre indicatif seulement.





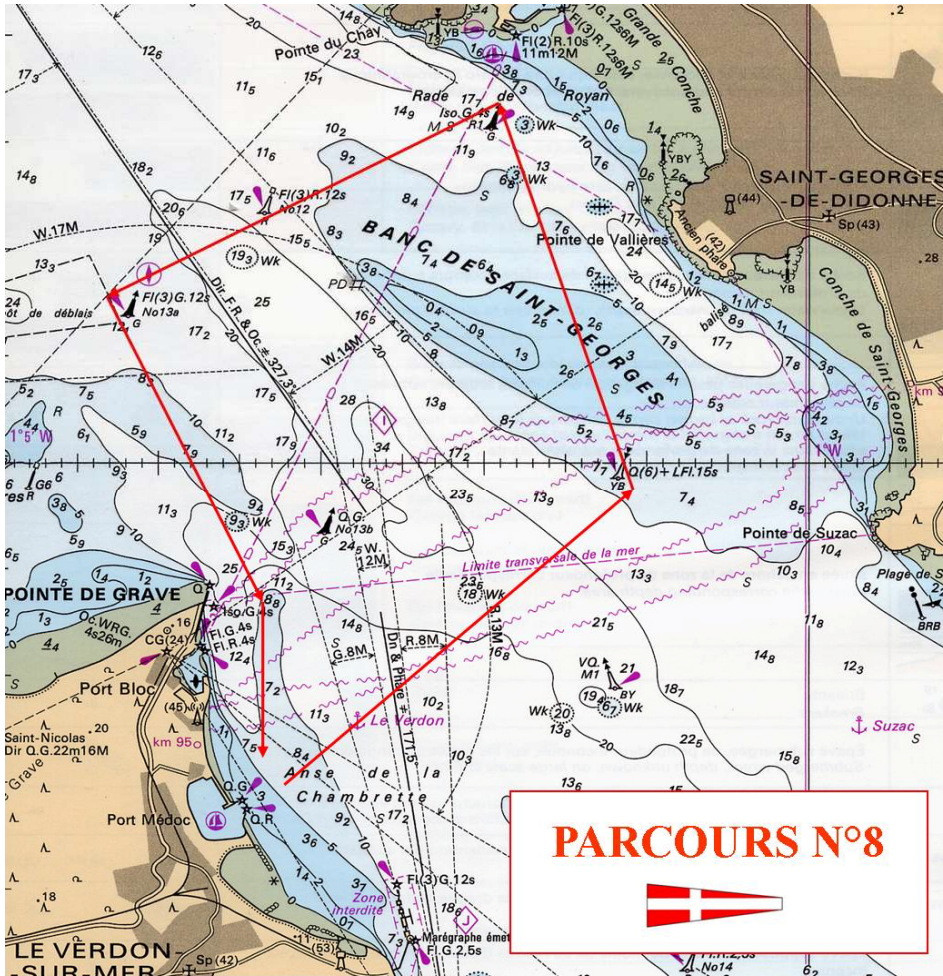
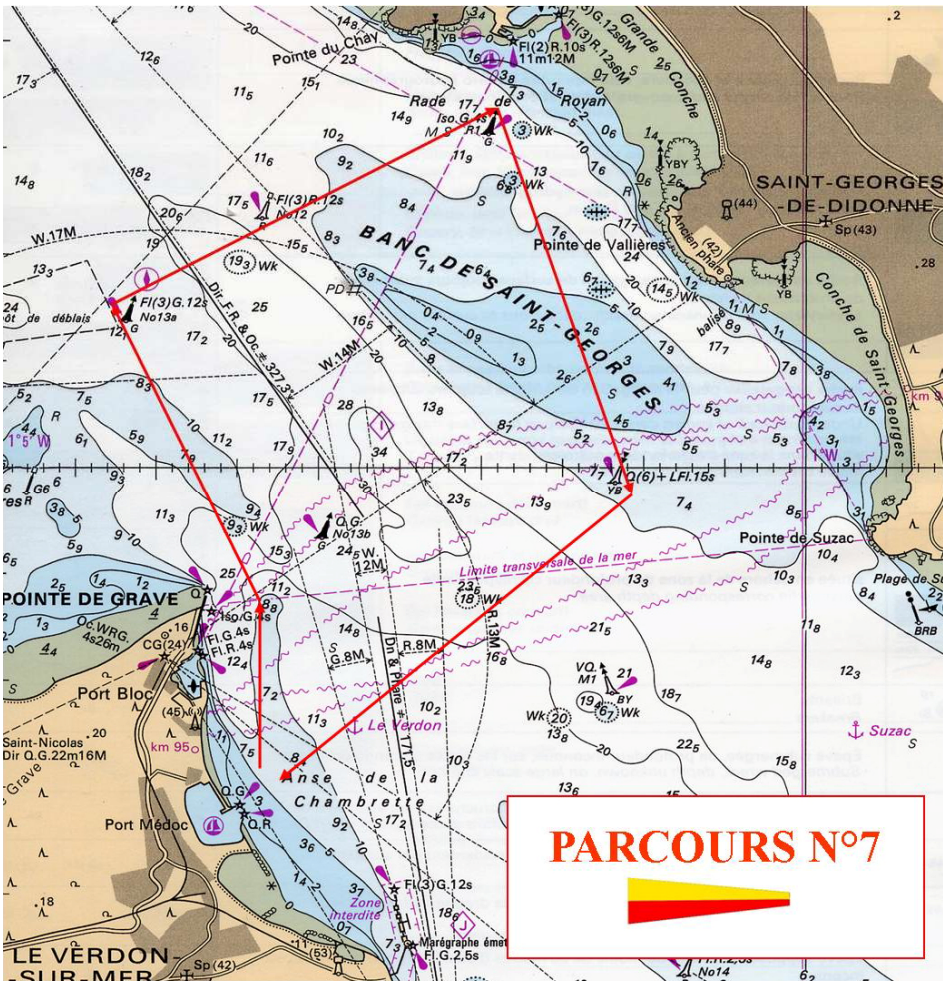


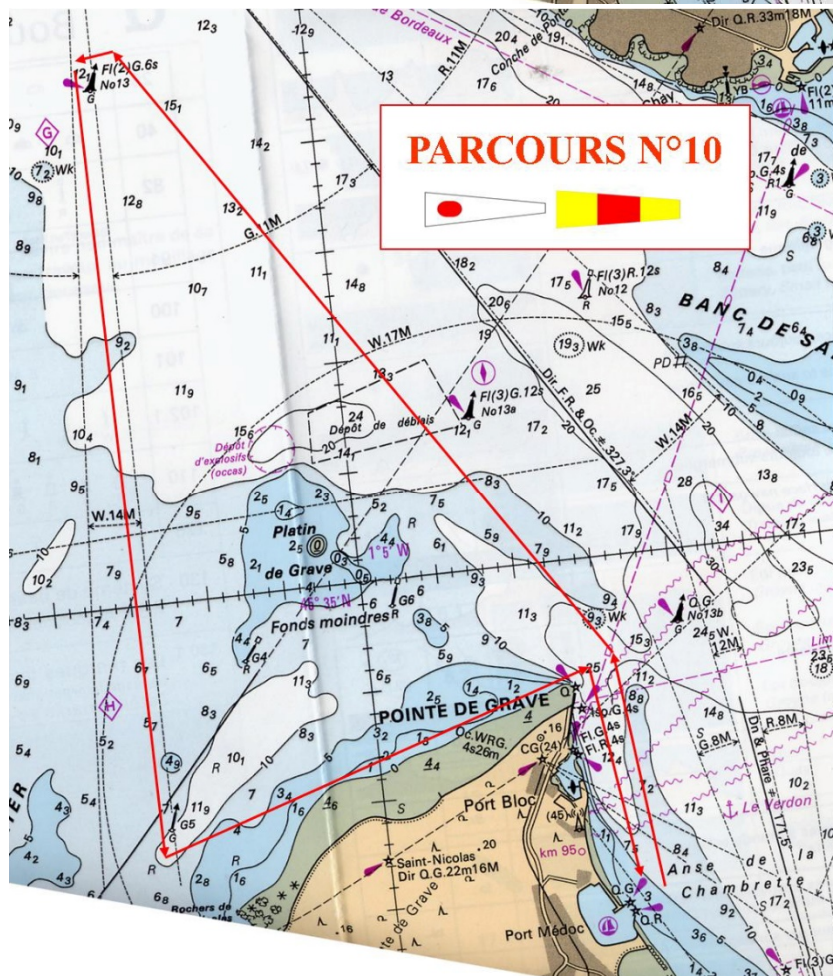
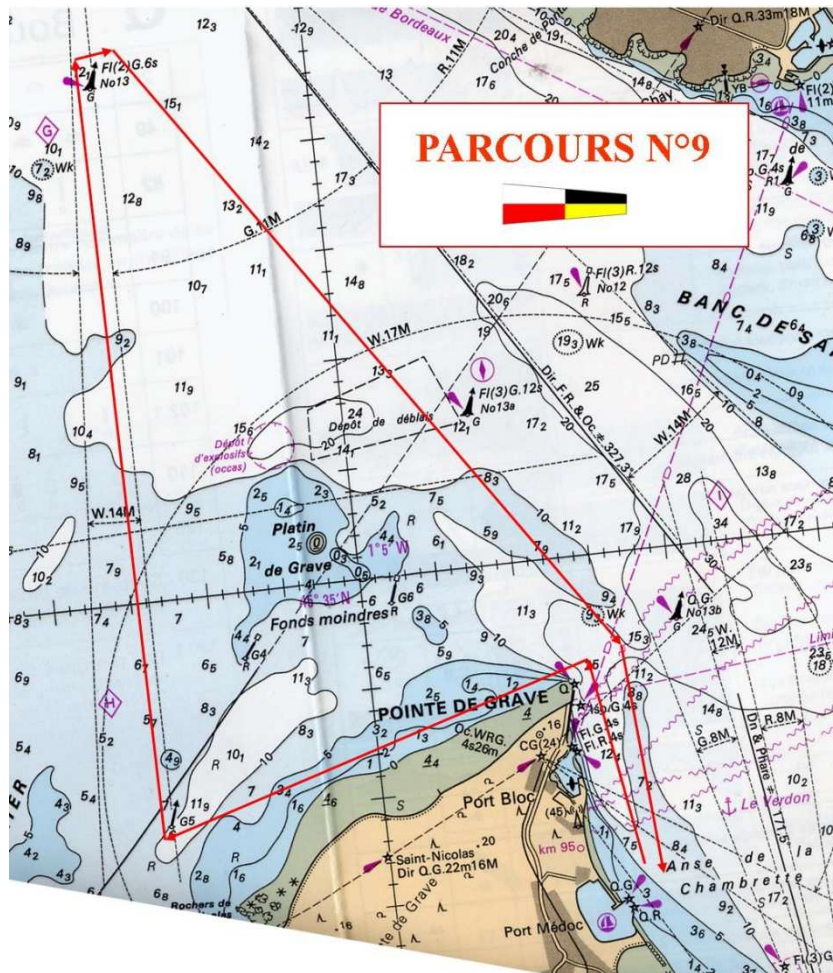
PARCOURS N°5

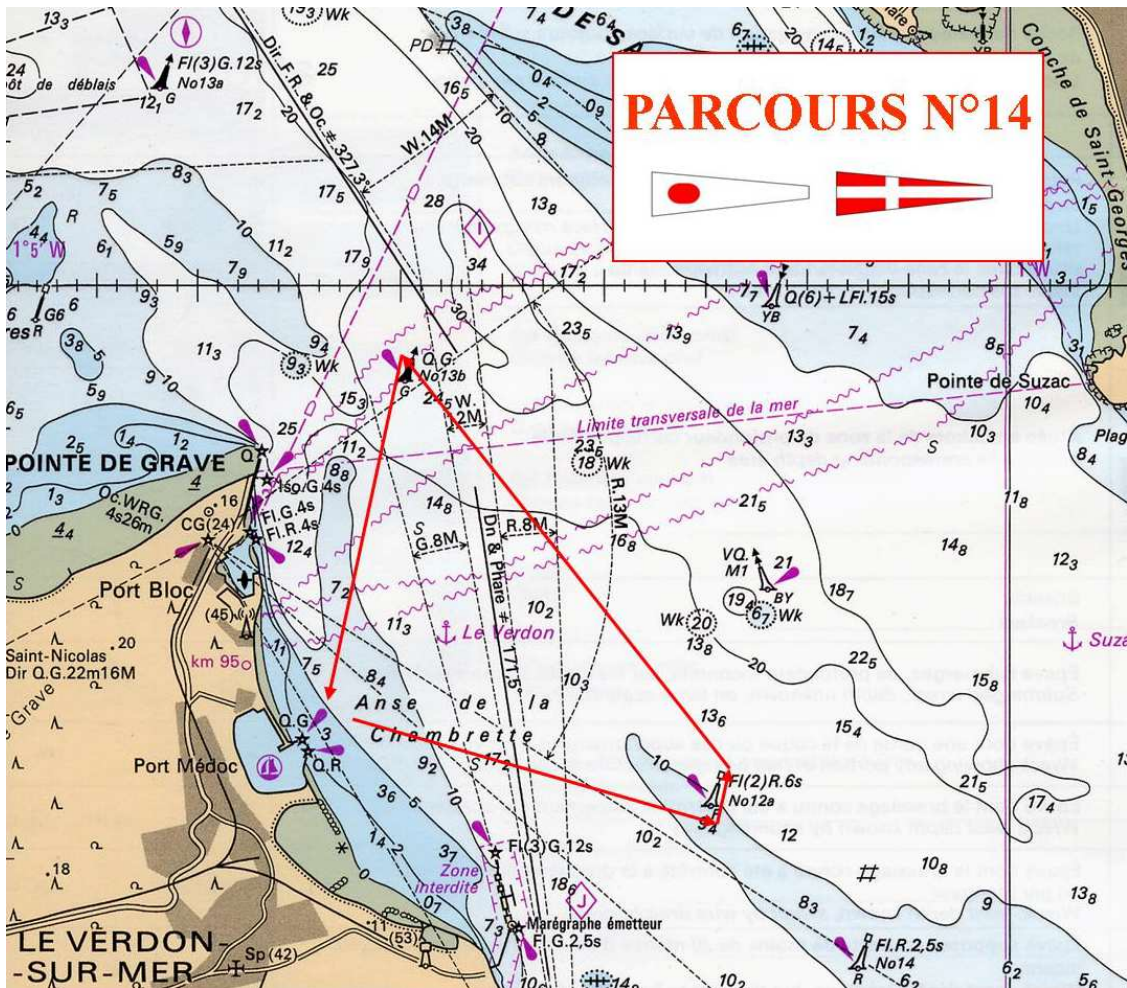
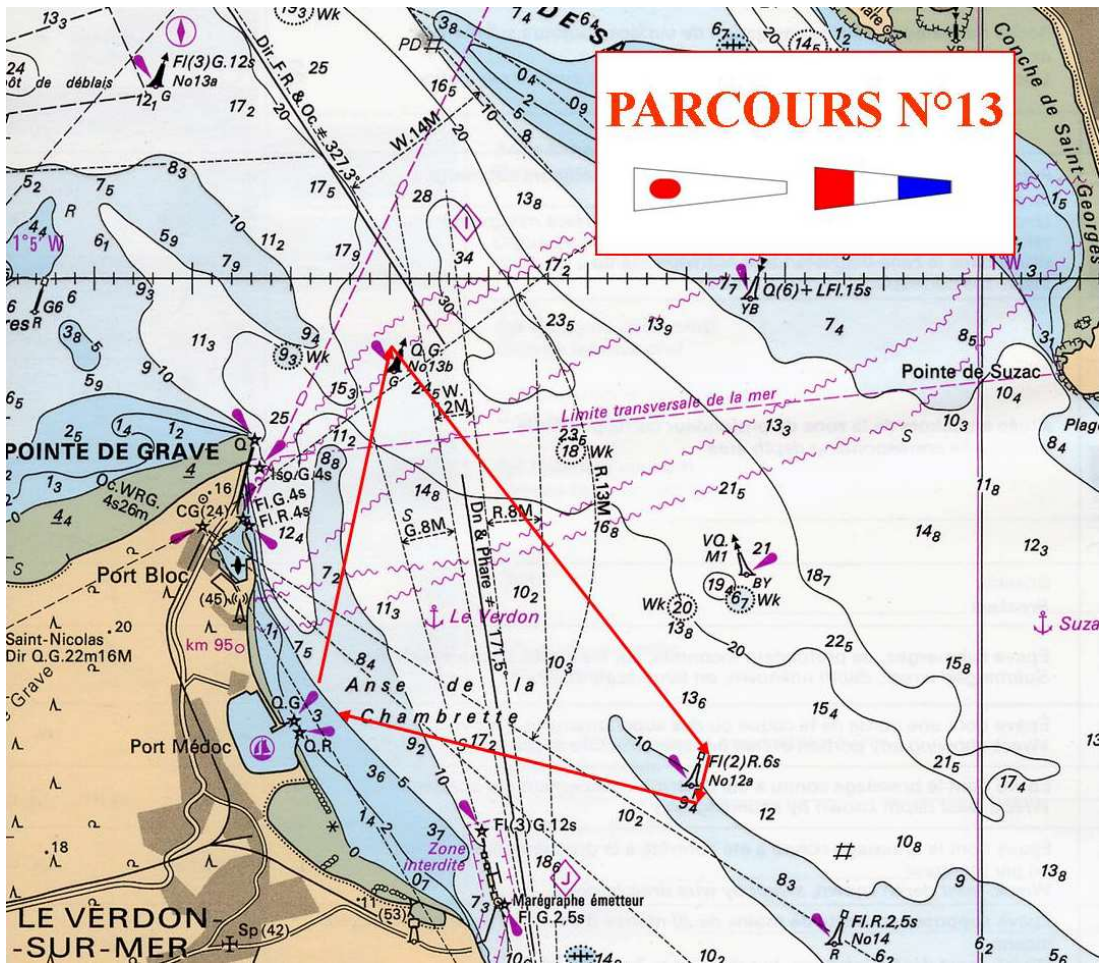


PARCOURS N°6









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 VHF ».

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 aux marques suivantes :

Toute marque à contourner