



INSTRUCTIONS DE COURSE

11 EME EDITION

DEPART LE DIMANCHE 13 SEPTEMBRE DE CAEN

La mention [DP] dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)*,
- 1.2 Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe de l'AC
- 1.3 Les règlements fédéraux,
- 1.4 La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les RCV du chapitre 2, entre l'heure légale du coucher du soleil et l'heure légale du lever du soleil,
- 1.5 Les Règlementations Spéciales Offshore (RSO) Catégorie Mo2,
- 1.6 Selon la règle de Class40 B11, il n'y a pas de durée minimale en cas d'escale technique
- 1.7 En cas de traduction de ces IC, le texte français prévaudra,
- 1.8 Tous les horaires donnés dans les présentes IC, dans les avenants éventuels et sur les tableaux d'affichage sont en heure locale française : **soit TU + 2.**

2 CENTRE DE COURSE

- 2.1 Les bureaux de l'Organisation Générale de l'Epreuve, de la direction de course, du comité de course, du comité technique, du jury international et de la presse sont situés au bâtiment Le Pavillon, 14 Quai Cafarelli 14000- CAEN. Les différents numéros de téléphone seront affichés sur les tableaux officiels.
- 2.2 Le bureau du Centre de Course est ouvert à partir de **09H00 le jeudi 10 septembre 2020**. Les horaires d'ouverture sont de 09H00 à 13H00 et de 14H00 à 18H00, jusqu'au samedi 12 septembre 2020, et de 09H00 à 15H00, le dimanche 13 septembre 2020. Ensuite, le centre de course sera ouvert de 09H30 à 18H00, jusqu'à la remise des prix.
- 2.3 Le tableau d'affichage officiel se trouve au bureau du comité de course, bâtiment Le Pavillon et sur le site internet de la course : www.normandy-race.com
- 2.4 **Téléphones réservés aux concurrents et à la sécurité**
Direction Course Christophe Gaumont (+33) (0)6 60 04 81 02
Assistante DC: Vanessa Boulaire (+33) (0)6 61 59 06 15
Les concurrents qui souhaitent envoyer un message confidentiel à l'attention de l'Organisation Sportive (Direction de course, comité de course, comité technique, jury international) doivent l'envoyer à christophe.gaumont@ffvoile.fr

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

- 3.1 **Modifications avant le départ**
Les avenants modifiant les IC seront affichés au tableau officiel au plus tard à 12h le jour du départ
- 3.2.1 Selon les prévisions météorologiques reçues par la direction de course sur le parcours pendant la course, la direction de course en accord avec le comité de course peut procéder à des modifications de parcours au plus tard avant l'arrivée du premier concurrent à 15 milles de chaque marque de parcours. Il pourra y avoir plusieurs modifications de parcours.
- 3.2.2 Pour signaler la modification du parcours, la direction de course enverra à tous les concurrents un message écrit sur l'email du bateau et doublé, si possible, par des instructions orales, notamment par téléphone satellitaire ou téléphone mobile, ou par texto. Le message indiquera le nouveau parcours avec les marques choisies de préférence dans la liste en **Annexe 5**. Ce parcours sera à effectuer à partir de la marque de parcours où le changement de parcours aura été signalé. Ceci modifie la RCV 33.
- 3.2.3 Les concurrents doivent accuser réception de cette information. Il est de la responsabilité des concurrents de s'assurer des éventuelles modifications de parcours.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

- 4.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé au centre de course.
- 4.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le départ est retardé, les concurrents doivent rester à quai. Ceci modifie Signaux de course. (DP)
- 4.3 L'amené du pavillon Aperçu signifie : « Vous pouvez quitter le quai et suivre les instructions de la direction de course sur le canal VHF 72 ».

5. PROGRAMME DES COURSES

Modification et complément de l'AC 5

Date	Heure	
Mercredi 09 Septembre	20h00	Heure limite d'arrivée des bateaux au Bassin St Pierre
Du jeudi 10 au samedi 12 septembre	09h00-18h00	Contrôles de sécurité et confirmation des inscriptions
Samedi 12 Septembre	10h00	Briefing sécurité et départ – Auditorium médiathèque Caen
Dimanche 13 septembre	15h00	Veille VHF 72 obligatoire Départ du premier bateau du Bassin St Pierre
	17h00	Entrée dans le sas à Ouistreham
	18h52	Signal d'avertissement
	19h05	Signal de départ de la NCR
Vendredi 18 et samedi 19 septembre		Prévision d'arrivée des bateaux ; les bateaux devront rallier le Bassin Saint-Pierre à Caen au plus tôt dès leur arrivée à Ouistreham et y rester jusqu'au dimanche 20 septembre à 17H00

6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe sera le pavillon Class40.

7. LES PARCOURS

- 7.1 Les parcours sont décrits en annexe 4
- 7.2 Au plus tard 15 minutes avant le signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer.
- 7.3 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).
- 7.4 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 Yellowbrick à une des marques suivantes : Tuskar Rock, Fastnet Rock et Alignement au 201°M des phares Longship/Wolf Rock.
Chaque bateau devra enregistrer son heure de passage à la longitude de ces deux marques, et pouvoir fournir sa trace de positions enregistrée.
Le comité de course informera les bateaux aussitôt que possible.
Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la RCV 69.

8. MARQUES

- 8.1 Les marques de départ, de dégagement et d'arrivée sont des marques cylindriques rouges
- 8.2 Les marques de parcours sont décrites en annexes 4 et 5

9. ZONES INTERDITES - Dispositif de Séparation de Trafic (DST)-[DP]

Quel que soit le parcours, il est interdit aux concurrents, pendant toute la course, de naviguer dans les zones décrites dans l'annexe 3

La DST du Fastnet n'est pas une zone interdite, mais les concurrents doivent respecter la RCV 48.2.

10. LE DEPART

10.1 Déclaration de départ – Déclaration de non-routage (annexes 1 et 2) (DP)

Tous les concurrents devront avoir remis au PC Course **au plus tard à 10H00, le samedi 19 septembre 2020 au briefing** :

- ✓ Leur déclaration de départ (annexe 1) dûment remplie et signée,
- ✓ La déclaration de non routage (Annexe 2),
- ✓ La liste des voiles embarquées pour la course.

10.2 Zone de départ : 2,5 NM dans le NNW de Ouistreham.

Le comité de course pourra déplacer la position de la zone de départ en annonçant par VHF **canal 72** la nouvelle position du bateau départ.

10.3 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.

10.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 45 minutes après son signal de départ sera classé DNS (ceci modifie les RCV A4 et A5).

Il pourra devenir partant retardé si le concurrent en fait la demande au comité de course selon l'IC 10.7.

10.5 Le départ sera donné selon la RCV 26 avec un signal d'avertissement 8 minutes avant le départ.

10.6 Un bateau du comité de course annoncera si possible les numéros ou les noms des bateaux OCS aussitôt que possible après le signal de départ sur le canal **VHF 72** de la course. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 60.1(b)).

10.7 Parcours pour les bateaux en retard et pour les bateaux de retour à Ouistreham avec ou sans assistance extérieure

10.7.1 Les bateaux n'ayant pas pris le départ 45 minutes après leur signal de départ devront se rendre ou rester au port d'Ouistreham.

Ils ne pourront partir du port qu'après accord écrit de la direction de course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par le comité de course.

Pour tous les bateaux, le temps de course sera toujours calculé à partir du signal de départ de la course.

En cas de parcours n° 1 ou n° 2, le parcours pour un bateau en retard est le suivant :

Franchir la ligne de départ virtuelle orientée Est à partir de la cardinale Est Ouistreham, en laissant cette cardinale à bâbord, puis rejoindre la marque 5 (Iles St Marcouf) à laisser à tribord et continuer le parcours.

En cas de parcours n° 3, le parcours pour un bateau en retard est le suivant :

Franchir la ligne de départ virtuelle orientée Est à partir de la cardinale Est Ouistreham en laissant cette cardinale à bâbord, puis de rejoindre la marque 7 (No Man's Land Fort) à contourner en le laissant à bâbord et continuer le parcours

10.6.2 Bateaux de retour à Ouistreham après avoir pris le départ

Les parcours 1, 2 et 3 s'appliquent aussi aux bateaux qui rentreraient au port de Ouistreham avec ou sans assistance extérieure, après avoir pris un départ normal et qui souhaiteraient reprendre la course.

11. L'ARRIVEE

11.1 La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon orange sur un bateau du comité de course à tribord et le côté parcours de la marque d'arrivée à bâbord

11.2 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.

11.3 Si possible, de nuit, ou en cas de visibilité réduite, le bateau comité arborera un gyrophare et la bouée sera équipée d'un flashlight.

11.4 Les concurrents doivent appeler le comité de course par **VHF sur le canal 72** environ **quinze minutes** avant leur franchissement estimé de la ligne d'arrivée.

11.5 Retour à Caen

Après avoir franchi la ligne d'arrivée, chaque bateau devra rejoindre le sas de Ouistreham et le bassin Saint-Pierre à Caen dans les meilleurs délais.

Toute information sur les heures de SAS doit être demandée par **VHF canal 74** à la capitainerie de Ouistreham.

Tout bateau arrivé qui ne remonte pas à Caen avant la remise des prix pourra être disqualifié sans instruction, sauf autorisation écrite de la direction de course (ceci modifie la RCV 63.1).

11.6 Temps limite

Les bateaux ne finissant pas dans un délai de 36h00 après le premier bateau Vintage (ou 36h00 après le 10^{ème} bateaux si il n'y a pas de bateaux inscrits dans la catégorie Vintage) ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

12 SECURITE-COMMUNICATION

12.1 Le canal de la course est le canal VHF72. Le canal de dégagement est le canal **VHF 69**.
Le canal du port et du canal de Ouistreham est le canal **VHF74**.

12.2 Téléphone par satellite

12.2.1 Pour des raisons de sécurité, pendant toute la durée de la course, les bateaux doivent garder leur téléphone satellite en veille en s'assurant que la sonnerie est audible ainsi que la radio VHF en veille 16. (DP)

12.2.2 Vacation téléphonique média : A partir du **lundi 14 septembre 2020**, une vacation quotidienne aura lieu pour les 3 premiers au classement de **12h00 à 13h00** puis pour la moitié de la flotte par ordre alphabétique (nom des bateaux) et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée du premier bateau.

12.3 Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés d'une balise Yellow Brick, permettant le suivi du bateau.

Un chèque de caution de **800 Euros** à l'ordre de SIRIUS EVENEMENTS est demandé à chaque équipage, ce chèque ne sera pas encaissé, il sera restitué au retour de la balise qui sera remise au centre de course à Caen après avoir fini, ou aussitôt que possible après avoir abandonné en renvoyant la balise à ses frais à l'adresse suivante :

YB Tracking Ltd. - Unit 8, Fulcrum 2,
Whiteley, Fareham PO15 7FN - United Kingdom

12.4 AIS

Les concurrents devront mettre leur AIS en marche (émission et réception) à partir de **14h00**, le jour du départ jusqu'au passage de la ligne d'arrivée. (DP)

12.5 Abandon

12.5.1 Tout concurrent qui abandonne doit tout mettre en œuvre pour prévenir la direction de course aussitôt que possible puis envoyer un message écrit pour confirmer son abandon de la course à la direction de course (DP)

12.5.2 Tout concurrent qui déclenche sa balise Sarsat doit la désactiver dès que l'équipage est sain et sauf. (DP)

13 AIDE EXTERIEURE / ROUTAGE INTERDIT (DP)

Les concurrents ne sont autorisés à acquérir que les données météorologiques suivantes :

- Images provenant de satellites d'observation.
- Cartes d'observation et de prévision.
- Fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

- si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.
- si leur contenu est « brut », c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents.

L'accès à ces informations numériques et graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique officiel : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Wetterweld.de, Météo Consult. Toutefois, ces données peuvent éventuellement être reformatées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, sans que ce reformatage ne modifie l'information météorologique contenue. A la demande de la direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations. La direction de course se réserve le droit

d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit du règlement de course.

14 SYSTEME DE PENALITE ET DE REPARATIONS

14.1 Pénalité au moment de l'incident

14.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre concurrents sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

14.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 15.3).

14.1.3 Un bateau qui omettra de réparer selon RCV 44.2, mais qui reconnaîtra immédiatement sa faute lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury. **[DP]**

14.1.4 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 15.3. **[DP]**.

14.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

14.2.1 Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, une pénalité en temps, sauf si le bateau est disqualifié. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 14.2.2 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités Normandy Channel Race » (IC Annexe 8).

14.2.2 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle aura indiqué au concurrent.

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

14.2.3 Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

14.2.4 Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 15.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury. **[DP]**

14.2.5 Rupture accidentel de plomb constatée par le Comité Technique

Dans le cas où le Président du Comité Technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le Jury par l'intermédiaire du Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 63.1).

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 50 minutes

- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 20 minutes

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, il sera convoqué pour une instruction.

14.2.6 Pouvoir discrétionnaire du Jury

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

14.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront des amendes à régler à l'Autorité Organisatrice. De telles pénalités seront imposées par l'Autorité Organisatrice.

15 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

15.1 Informer le réclamé:

15.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.

15.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 61.1(b).
La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

15.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 15.1.1 ci-dessus.

15.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure décrite en 15.1.1 ci-dessus.

15.2 Contenu d'une réclamation

15.2.1 Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.

15.2.2 Les infractions aux Règles décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. (Ceci modifie la RCV 60.1(a)):

- Programme
- Contrôles de jauge et d'équipements
- Publicité
- Obligation des skippers
- Évacuation des détritiques
- RCV 48.2
- Communications

15.3 Temps limites

15.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de douze heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de six heures après son arrivée

15.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de douze heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. (Cela modifie la RCV 62.2).

15.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les douze heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 66).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 66).

15.3.4 Le Jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

15.4 Instruction et décision

15.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (Cela modifie la RCV 63.2).

- 15.4.2** L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction Ceci modifie la RCV 63.3).
- 15.4.3** Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction Cela modifie la RCV 63.6).
- 15.4.4** Conformément au préambule de l'IC 15, la procédure prévue dans cette instruction 15.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.
Cependant, et selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents n'est pas conforme à la RCV N1.
- 15.4.5** La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.
- 15.4.6** Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

16. CLASSEMENT

- 16.1** Le classement est établi selon le temps réel de course après application des décisions du Jury.
Un classement Vintage sera établi si au moins 3 bateaux sont inscrits dans cette catégorie
- 16.2** Classements intermédiaires et positions pendant la course
Des classements intermédiaires seront effectués toutes 15 minutes et publiés sur le site Internet.
Des informations complémentaires seront communiquées par avenant.

17. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS, PLOMBS (DP)

- 17.1.1** Des contrôles de jauge seront effectués avant le départ à partir de 9h00 le jeudi 10 septembre jusqu'à 18h00 le samedi 12 septembre 2020. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de l'épreuve.
- 17.1.2** Au moins un des 2 skippers doit être présent pendant la durée du contrôle de son bateau. Les bateaux sont tenus d'être présents au Bassin Saint-Pierre à Caen pendant la durée des contrôles. Ils ne pourront sortir du bassin qu'après autorisation écrite de l'Organisation.
- 17.1.3** Le sac ou container de survie tel que défini dans la RSO 4.21 sera plombé en position comme défini dans les règles de Classe. Il devra contenir les matériels suivants :
- 2 fumigènes orange et 4 feux à mains rouges et des sticks lumineux
 - une VHF portable étanche ou dans une housse étanche avec piles ou batterie de rechange
 - une lampe à éclats étanche avec batteries, ainsi qu'une ampoule de rechange (Sauf pour les LED
 - 2 couvertures de survie
 - des sachets de fluorescéine
- 17.1.4** La quantité maximale d'eau et de liquide buvable embarquée est de 54 litres, dans les réservoirs fixes du bateau et/ou dans des contenants ne dépassant pas 5 litres.
De plus, un jerrycan contenant 9 litres d'eau potable de secours est obligatoire à bord. Ce volume est inclus dans les 54 litres autorisés ci-dessus.
- 17.2** Plombage
Les éléments listés dans la Règle de Class40 2.2 devront être plombés Les plombages ne devront pas être enlevés ou rompus avant que le bateau ne soit contrôlé après l'arrivée. Un contrôleur posera un plomb sur les éléments qui n'en n'ont pas, remplacera les plombs existants selon la demande du coureur et il contrôlera que tous les plombs sont en place. Il est de la responsabilité des concurrents de vérifier que tous les plombs sont posés correctement et en conformité avec la course
- 17.3** Plombage des moteurs
- 17.3.1** Le plombage du moteur en marche avant et marche arrière est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 7 « Procédure d'auto plombage des moteurs ». Le plombage du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé avant que le bateau soit contrôlé à l'arrivée.

- 17.3.2 Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la direction de course, puis il doit :
- Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le scellé fourni par le comité de course.
 - Faire un rapport, aussitôt que possible, au comité de course, donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position quand le scellé a été remplacé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.
 - Transmettre à la direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la direction de course.

17.4 **Embarquement et débarquement de matériel**
Aucun équipement (comprenant eau, autres boissons et carburant) ne pourra être embarqué, débarqué (sauf les défenses) ou jeté à partir du moment où le bateau quitte le quai de Caen. A ce moment, le bateau est en configuration course jusqu'à son contrôle à Ouistreham après avoir terminé la course.

17.5 Les bateaux devront être conformes à tous les règlements de la course en quittant le bassin de Caen le dimanche 13 septembre jusqu'à leur contrôle à Ouistreham après avoir fini la course.

17.6 A l'arrivée : des contrôles pourront être effectués par le président du comité technique soit de sa propre initiative, soit à la demande de la direction de course, et /ou du comité de course, et/ou du jury international.
Après l'arrivée, les scellés du moteur ne pourront être coupés que par le comité technique ou, par les skippers qu'après autorisation de la direction de course et selon la procédure décrite dans l'IC17.3.2 : la direction de course donnera un code aux skippers qui devront faire une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

18. **PUBLICITE DE L'EPREUVE [DP]**

Les bateaux doivent porter la publicité fournie par l'AO, décrite dans l'AC 2.2
En complément de l'AC 2.2, chaque bateau devra arborer aussitôt que possible dans son gréement, les 2 pavillons de course qu'il reçoit à son arrivée dans le port de Caen et jusqu'à 2 heures après le départ ainsi que 2 heures avant son arrivée pour les garder jusqu'à la remise des prix.

19. **BATEAUX OFFICIELS**

Le bateau comité et les bateaux commissaires arborent le pavillon de la course.
Le bateau du comité technique sera identifié par un pavillon bleu marqué JAUGE en jaune.
Le bateau Jury sera identifié par un pavillon jaune marqué JURY en bleu.

20. **LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU [DP]**

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.

21. **EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION [DP]**

Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

22. **COMMUNICATION [DP]**

22.1 Les concurrents seront en contact régulièrement avec le centre de presse par téléphone par satellite pour permettre le suivi médiatique de l'épreuve.
Chaque nuit, les concurrents doivent envoyer un message décrivant leurs conditions de navigation à l'adresse suivante : **contact@sirius-events.com**

22.2 Communications multi média
L'AO a mis en place des outils de communication multimédia afin de valoriser la course et les Skippers et Co-Skippers. Un site web, une page Facebook et un compte Twitter relayeront l'information.
Afin de bonifier les contenus de ces communications multimédias, les concurrents doivent transmettre régulièrement des photos, des vidéos, des récits à l'adresse :
contact@sirius-events.com.

Les contenus multimédia seront à déposer sur u Ftp dont l'adresse sera communiquée à Caen. Le succès des communications multimédias est basé sur l'implication des concurrents et les contenus qu'ils fourniront.

23. REMISE DES PRIX

La remise des prix aura lieu à Caen le dimanche 20 septembre 2020 à 12h00 au Carré des Skippers.

La présence des équipages arrivés est obligatoire à la remise des prix. Les bateaux devront rester au bassin St Pierre à Caen jusqu'à 17h, fermeture du Village officiel à 18h

24. DECISION DE COURIR

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

Arbitres désignés

- ■ Président du comité de course : Patrick Perrault

- ■ Présidente du comité technique : Nathalie Monier

- ■ Président du jury : Romain Gautier

Comité d'organisation

- ■ Directeur Général : Manfred Ramspacher

- ■ Assistance Organisation : Robin Mauvais

- ■ Régisseur Général : Mathieu Bentz

Direction de course

- ■ Directeur de course : Christophe Gaumont

- ■ Assistance Direction Course : Vanessa Boulaire

**ANNEXE 1. – APPENDIX 1
DECLARATION DE DEPART / START DECLARATION**

1 DECLARATION DE DEPART / START DECLARATION

Nom du Bateau (*Name of the boat*):

N°

Je soussigné(e) / *I undersigned,*

chef de bord du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « **NORMANDY CHANNEL RACE 2020** » de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les Règles de Course à la Voile, l'avis de course de l'épreuve, les règlements de sécurité et les instructions de course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire.

*Skipper of the above boat declare on my honour that I have entered the « **NORMANDY CHANNEL RACE 2020** » race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the Racing Rules of Sailing, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.*

Je sais que la course à la voile peut être dangereuse.

I understand that yacht racing can be dangerous.

Je déclare savoir que la sécurité de mon bateau relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que mon équipier et moi-même connaissons la manière de nous en servir.

I declare that I know that the safety of my boat is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the boat to sail in adverse weather conditions, that there is on board of the boat all the proper safety gear and that my crew and myself know how to use it.

En cas d'urgence et/ou pour déclencher des recherches éventuelles, je désigne à la direction de course **la personne suivante joignable 24h/24 :**

*I designate to the Race Director **the following person** who is entitled to ask that search for my boat be undertaken or in case of emergency, **may be joined 24h/24:***

Nom (Name) :

Tel portable :

Tél domicile :

Tél bureau :

Mobile phone :

Phone home :

Phone office :

Si la personne est différente pour le co-skipper/*if it is a different person for the co-skipper*

Pour le co-skipper, Nom (Name) :

Tel portable :

Tél domicile :

Tél bureau :

Mobile phone

Phone home :

Phone office :

Je déclare enfin que je prendrai, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il m'appartient de prendre ou non le départ de l'épreuve, ou de la continuer.

I declare that I will, prior to the start, get hold of the weather forecast and that it is my sole decision, to start or not the race, or to continue racing.

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs, SIRIUS Événements, la direction de course, les arbitres désignés par la FFVoile et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette épreuve à quelque titre que ce soit.

I agree that organizers, SIRIUS Événements, The Race Direction, the Race officials appointed by the FFVoile and other organising persons and companies working for or on behalf of the above mentioned parties have no responsibility for loss of life or injury to crew members or others, or for the loss of, or damage to any vessel or property.

Fait à/at :....., le /on :..... 2020(date)

Signature du Chef de bord /*Skipper's signature*

ANNEXE 2./APPENDIX 2.
DECLARATION DE NON-ROUTAGE/ NON-ROUTING DECLARATION FORM

NOM DU BATEAU (Name of boat):.....N°

Nous, soussignés/*We, the undersigned*

....., Skipper

.....,
Et/*and* Co-Skipper

du bateau ci-dessus désigné/*of the boat designed above*

déclarons sur l'honneur que nous respecterons la règle de non-routage sur la NORMANDY CHANNEL RACE 2020, notamment AC 13 et IC 13

Specifically, we declare upon our honor that we, the skipper and crew, will abide by rule of non-routing on the NORMANDY CHANNEL RACE 2020, NOR 13 and SI 13

Fait à, le2020
Location....., Date

Signature du Skipper
Skipper Signature

Signature du Co-Skipper
Co-Skipper Signature

ANNEXE 3 - ZONES INTERDITES - LES DST

IC 6.2 Zones interdites Dispositif de Séparation de Trafic (DST) : Quel que soit le parcours , il est interdit aux concurrents, pendant toute la course, de naviguer dans les zones suivantes appelées DST

Les coordonnées des points sont données en WGS 84, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62).

Ces zones interdites sont des polygones définis par les points ci-dessous

1.

Zone Interdite Casquets	
Waypoint	Position
DST Casquets A	50°06,630 N 002°27,460 W
DST Casquets B	49°52,210 N 002°21,560 W
DST Casquets C	49°47,200 N 002°50,640 W
DST Casquets D	50°01,620 N 002°56,650 W

2.

Zone Interdite South of the Scilly Isles	
Waypoint	Position
DST South Scilly A	49°44,550 N 006°16,490 W
DST South Scilly B	49°36,550 N 006°16,500 W
DST South Scilly C	49°36,550 N 006°33,700 W
DST South Scilly D	49°44,550 N 006°30,150 W

3.

Zone Interdite West of the Scilly Isles	
Waypoint	Position
DST West Scilly A	50°03,840 N 006°47,060 W
DST West Scilly B	50°01,660 N 006°35,020 W
DST West Scilly C	49°52,460 N 006°39,140 W
DST West Scilly D	49°52,420 N 006°52,150 W

4.

Zone Interdite Seven Stones	
Waypoint	Position
DST Seven Stones A	50°08,100 N 005°51,110 W
DST Seven Stones B	50°00,300 N 005°51,110 W
DST Seven Stones C	50°00,330 N 006°03,550 W
DST Seven Stones D	50°08,100 N 006°03,550 W

5.

Zone Interdite Smalls	
Waypoint	Position
DST Smalls A	51°52,029 N 005°56,450 W
DST Smalls B	51°50,240 N 005°43,700 W
DST Smalls C	51°40,000 N 005°48,550 W
DST Smalls D	51°40,000 N 006°02,010 W

6.

Zone Interdite Tuskar	
Waypoint	Position
DST Tuskar A	52°15,290 N 006°06,980 W
DST Tuskar B	52°12,740 N 005°54,700 W
DST Tuskar C	52°06,050 N 005°58,350 W
DST Tuskar D	52°10,900 N 006°09,300 W

7.

Zone Interdite Pas de Calais	
Waypoint	Position
DST Pas de Calais A (Bouée Cs3)	50°52,000 N 001°02,379 E
DST Pas de Calais B (card N Vergoyer N)	50°39,640 N 001°22,200 E
DST Pas de Calais C (Card W Vergoyer SW)	50°27,000 N 001°00,000 E
DST Pas de Calais D	50°14,470 N 000°04,170 E
DST Pas de Calais E (Spéciale Cs1)	50°33,590 N 000°03,810 W
DST Pas de Calais F (Spéciale Cs2)	50°39,100 N 000°32,600 E

ANNEXE 4 PARCOURS

PARCOURS N°1 : flamme n°1 envoyée au plus tard 15 minutes avant le signal de départ

Ordre	Waypoint		Côté	Position
1	Départ NCR			IC 10.3
*	Dégagement			IC 7.3
2	Card E Luc	Contourner	Même côté requis que la bouée de dégagement	49°20,750 N 000°18,620 W
3	Card E Ouistreham	Contourner	Trib,	49°20,410 N 000°14,800 W
4	Bouée bâbord de la ligne de départ	Contourner	Trib,	
5	Iles St Marcouf	Laisser	Trib,	
6	Card W Saint Marcouf	Contourner	Trib,	49°29,700 N 001°11,950 W
Puis rejoindre la marque 7 No Man's Land fort et continuer le parcours				

PARCOURS N°2 : flamme n°2 envoyée au plus tard 15 minutes avant le signal de départ

Ordre	Waypoint		Côté	Position
1	Départ NCR			IC 10.3
*	Dégagement			IC 7.3
5	Iles St Marcouf	Laisser	Trib,	
6	Card W Saint Marcouf	Contourner	Trib,	49°29,700 N 001°11,950 W
Puis rejoindre la marque 7 No Man's Land fort et continuer le parcours				

PARCOURS N°3 : flamme n°3 envoyée au plus tard 15 minutes avant le signal de départ

Ordre	Waypoint		Côté	Position
1	Départ NCR			IC 10.3
*	Dégagement	Contourner		IC 7.3
2	Card E Ouistreham	Contourner	Trib,	49°20,410 N 000°14,800 W
Puis rejoindre la marque 7 No Man's Land fort et continuer le parcours				

SUITE DU PARCOURS

Ordre	Waypoint		Côté	Position
7	No Man's Land Fort	Contourner	Bab,	50°44,400 N 001°05,710 W
8	Ile de Wight	Contourner	Bab,	50°46,300 N 001°17,700 W
9	Phare Wolf Rock	Contourner	Bab,	49°56,700 N 005°48,500 W
10	Tuskar Rock	Contourner	Bab,	52°12,150 N 006°12,400 W
11	Fasnet Rock	Contourner	Bab,	51°23,300 N 009°36,200 W
12	Alignement au 201°M des phares Longship/Wolf Rock	Couper		
13	Ile de Guernesey	Contourner	Bab,	
14	Card E Ouistreham	Contourner	Trib,	49°20,412 N 000°14,799 W
15	Arrivée			49°19,300 N 000°15,200 W

ANNEXE 5 : MARQUES DE PARCOURS DE REMPLACEMENT

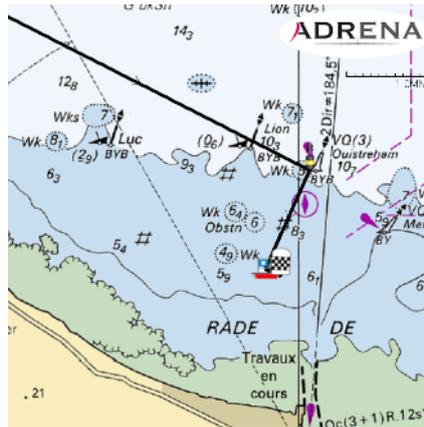
Liste des marques pouvant remplacer toutes marques du parcours initial selon IC 3.2.2 :

Les coordonnées des marques sont données en WGS 84, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 62).

D'autres marques pourront être ajoutées

Mer Celtique et mer d'Irlande		
Eaux saines Cork	51°42,900 N	008°15,600 W
Ile Lundy	51°12,100 N	004°40,700 W
Côtes SW Royaume Uni		
Card Sud Owers	50°38,600 N	000°41,100 W
Card Sud Runnel Stone	50°01,182 N	005°40,359 W
Eaux Saines Fairway Needles	50°38,200 N	001°39,000 W
Eddystone	50°10,800 N	004°15,900 W
Nab Tower	50°40,100 N	000°57,100 W
Royal Sovereign	50°43,500 N	000°26,100 E
Wolf Rock	49°56,700 N	005°48,500 W
Nab Tower	50°40,100 N	000°57,100 W
Bretagne Nord		
Phare des Hanois	49°26,100 N	002°42,800 W
Card Nord Basse Renier	49°44,900 N	001°22,100 W
Card N Jument des Héaux	48°55,340 N	003°07,940 W
Card Ouest Desormes	49°18,900 N	002°18,000 W
Card Ouest La Roche Gautier	49°02,000 N	002°54,700 W
Card Ouest Lizen Ven	48°40,500 N	004°33,600 W
Les 7 Iles Dervinis et les Noirs de Rouzic	48°52,700 N	003°29,399 W
Phare des Casquets	49°43,300 N	002°22,600 W
Manche Est		
Eaux Saines LHA	49°31,400 N	000°09,600 W
Danger Isolé DA (Antifer)	49°40,900 N	000°01,800 E
Card Ouest A5 (Antifer)	49°45,700 N	000°17,300 W
Card Est DI (Dieppe)	49°57,000 N	001°01,400 E
Cardinale Ouest Cusy (Baie de Seine)	49°29,400 N	000°43,000 W

ANNEXE 6: LIGNE D'ARRIVEE/FINISHING LINE



IC 11.1

La ligne d'arrivée sera entre une bouée gonflable cylindrique rouge située à l'emplacement cartographique de l'ex-bouée SRCO (déradée) (49°19.3N;000°15.2W) et le mât arborant le pavillon ORANGE du bateau comité mouillé dans l'Ouest de cette bouée.

En cas de modification de parcours, l'orientation de la ligne d'arrivée sera approximativement perpendiculaire à la direction du dernier bord du parcours.

SI 11.1

The finishing line will be between an inflatable red cylindrical Inflatable mark laid at the charted position of the former SRCO buoy (49°19.3N 000°15.2W) and the mast displaying the ORANGE flag on the Committee boat moored to the West of this buoy.

In the case of a change course, the orientation of the finishing line will be approximately perpendicular to the last leg of the course.

ANNEXE 7: PROCEDURE D'AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

RECAPITULATIF DES PLOMBAGES	
Radeau de sauvetage	En position
Container de survie	En position
Mouillage lourd	En position
Reserve d'eau de secours	En fermeture et position
Réserve de carburant de secours	En fermeture et position
Réservoirs fixes de 40l d'eau	En position

AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION

Le plombage du moyen de propulsion du bateau sera fait par un auto-plombage après avoir quitté le port :

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le Président du Comité Technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis à la personne responsable du contrôle de sécurité
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion,
- Une photo numérique du scellé numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, **le numéro devra y être lisible.**
- **Cette photo devra être envoyée par mail ou par sms à la Direction de Course au plus tard à 20h00** le jour du départ, **avec le nom du bateau** :
 - à l'adresse suivante: christophe.gaumont@ffvoile.fr
 - ou sur le téléphone portable de Christophe Gaumont, +33 60 04 81 02
- *La DC devra accuser réception de l'envoi.*
- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le Président du Comité Technique.
- Si la photo n'a pas été reçue dans le temps imparti, le Président du Comité Technique déposera une réclamation.
- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaudra à l'absence de photo.

Mode d'emploi des scellés moteurs

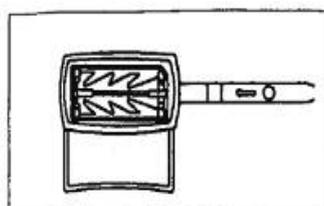


Diagram A

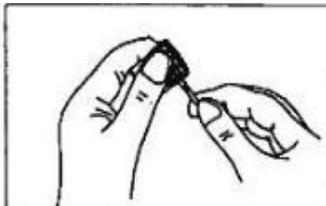


Diagram B

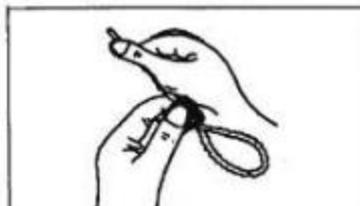


Diagram C

Étape 1 Assurez-vous que le rabat d'étanchéité soit placé avec la face avant face à l'utilisateur comme indiqué dans le schéma A

Étape 2 : maintenir le volet d'étanchéité avec une main et de l'autre insérer le câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma Étape 2 : maintenir le volet d'étanchéité avec une main et de l'autre insérer le câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma B

Étape 3 : après l'insertion, tirez le câble au maximum et assurez-vous qu'il n'y a pas d'écart laissé après le scellé comme indiqué dans le schéma d'étanchéité avec une main et de l'autre insérer le câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma C

ANNEXE 8: - Guide des pénalités Normandy Channel Race

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes

Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages :

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 4 heures
- Plage 2 : de 2 à 12 heures
- Plage 3 : de 12 heures à DSQ
- Plage 4 : DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnement s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou de changer de plage.

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
4. Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
5. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
6. Est-ce que l'infraction a avantage le bateau ?

Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée.

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	Financière	0H à 4H	2H à 12H	12H à DSQ	DSQ
Avis de course					
AC 2 Publicité	X				
AC 11 / 12 Obligations de présence	X				
AC 13.2 Routage				X	X
AC 15 Place au port	X	X			
AC 16 / IC 20 Limitation de sortie de l'eau		X			
AC 17 Vacation radio	X				
Instructions de Course					
IC 4.2 Rester à quai		X			
IC 9 Zones interdites				X	
IC 10.1 Déclarations départ		X			
IC 10.1 Déclaration de non routage		X			
IC 12.2.1 Veille téléphone VHF			X		
IC 12.4 AIS			X		
IC 13 Aide extérieure				X	X
IC14 Infraction chapitre 2 ou RIPAM			X		
IC 14.1.3 Omission de réparation		X			
IC 14.1.4 pénalité selon RCV 44.1b				X	
IC 17.2 Rupture Plombage		X			
IC 17.3 Rupture plombage moteur			X		
IC 18 Publicité de l'épreuve	X				
IC 21 Equipement de plongée		X			
IC 22 Communication	X				
Règles de classe ou RSO					
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		X	X	X	

Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau ci-dessus, ou si plusieurs pages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial.

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3 ou 4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
Non	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
change certainement la place à l'arrivée	3 ou 4
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure?	
Non	1 ou 2
possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3 ou 4