

CLASS 40
CIC NORMANDY
Channel **RACE**



12 / 22 mai 2022

13ème Edition

INSTRUCTIONS DE COURSE

Publiées le 14 Mai 2022

Incluant l'avenant#1 – Les modifications sont inscrites en rouge dans le texte

IC modifiées :

- **IC 3 Modification de parcours : Ajouter IC 3.3**
- **IC 10.1 Déclarations de voile**
- **IC Annexe 3 parcours : rajouter parcours 4**
- **IC Annexe 4 zones interdites : ajouter ZI Pas de Calais**

Incluant l'avenant#2 – Les modifications sont inscrites en bleu dans le texte

IC modifiées :

- **Ajouter IC 1.8**
- **Modifie IC Annexe 6 : Procédure d'auto-plombage des moteurs**

Incluant l'avenant#3 – Les modifications sont inscrites en violet dans le texte

IC Modifiée : Annexe 3-Parcours 1 et 4

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(a). 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. 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 En cas de traduction de ces IC, le texte français prévaudra,
 - 1.7 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.**
- 1.8 [DP][NP. Pour toutes parties des dispositifs de séparation du trafic (DST) qui ne sont pas définies comme zone interdite (IC 9), la RCV 56.2 s'applique**

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 le tableau officiel en ligne.
- 2.2 Le bureau du Centre de Course est ouvert à partir de **09H00 le mercredi 11 Mai 2022.**
Horaires d'ouverture :
 - De 09H00 à 13H00 et de 14H00 à 18H00, jusqu'au samedi 14 Mai 2022,
 - De 08H00 à 09H00, le dimanche 15 Mai 2022
 - Ensuite, le centre de course sera ouvert de 09H30 à 18H00, jusqu'à la remise des prix.
- 2.3 Le tableau d'affichage officiel sera disponible uniquement en ligne à l'adresse suivante :
<https://normandy-race.com/espace-coueurs/>
- 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 publiés au tableau officiel au plus tard à 08h 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 à effectuer en ajoutant ou supprimant des marques de parcours

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.

3.3 Liste des marques où le parcours est modifié

- Iles St Marcouf

- Ile de Whight

-Phare de Wolf Rock

Tuskar Rock

- fastnet Rock

-Alignement Longship/Wolf Rock

- Ile de Guernesey

Et toute autre marque ayant été ajouté dans le 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 (NP)

Modification et complément de l'AC 5

Date	Heure	
Mercredi 11 mai	20H00	Date limite d'arrivée des bateaux au Bassin Saint-Pierre à Caen
Du jeudi 12 au samedi 14 mai	09H00 – 18H00	Contrôles de jauge et confirmation des inscriptions
Samedi 14 mai	10H00	Briefing sécurité
Dimanche 15 mai		Départ de Caen vers Ouistreham à 09h00, pour un départ de la course à 13h30
Vendredi 20 et samedi 21 mai		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 22 mai 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 3
- 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 Tuskar Rock, Fastnet Rock, et lorsqu'il coupe l'alignement au 201°M des phares Longship/Wolf Rock.

, 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 annexe 3.

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

10. LE DEPART

10.1 Déclarations) (DP)

Tous les concurrents devront avoir remis au PC Course **au plus tard à 20h00, le samedi 14 Mai:**

--La fiche contact d'urgence Disponible au PC Course

- La déclaration de non routage (Annexe 1),
- La liste des voiles embarquées pour la course fournie par le comité technique.

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 10.8.

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 de 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 (Ile de Wight) à contourner en le laissant à bâbord et continuer le parcours

- 10.7.2 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 bleu 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} bateau s'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 (DP/NP)
- 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.
- 12.2.2 Vacation téléphonique média : A partir du **lundi 16 Mai 2022**, 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 (DP/NP)
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 (DP)
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.
- 12.5 Abandon (DP/NP)
- 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
- 12.5.2 Tout concurrent qui déclenche sa balise Sarsat doit la désactiver dès que l'équipage est sain et sauf.

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 a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course à cause de 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.

14.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

14.2.1 La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 14.5 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités Normandy Channel Race » (IC Annexe 7).

14.2.2 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.

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

14.3 Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront des pénalités financières à régler à l'Autorité Organisatrice. De telles pénalités seront imposées par l'Autorité Organisatrice. Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 14.2.1.

14.4 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 45 minutes

- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 15 minutes
Si le concurrent refuse cette pénalité standard, une instruction sera ouverte par le jury via une réclamation du comité technique.

14.5 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.

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 publiés 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.

15.3 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 six heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de trois 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 six 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 six 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 publiée 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 modifié par l'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.

Un site FTP sera à la disposition des concurrents avec les positions et les classements de tous les bateaux (Posreport).

Site : ftp.geovoile.net - Login : FTPncr_TEAMS - Mot de passe : y8Dkv0uLvGq

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

17.1.1 Des contrôles de jauge seront effectués avant le départ à partir de 9h00 du jeudi 12 Mai jusqu'au samedi 14 Mai 2022 18h00. 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
- 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 Selon la RC 2.7.1, la quantité maximale d'eau et de liquide buvable embarquée est de 49 litres, dans les réservoirs fixes du bateau et/ou dans des contenants ne dépassant pas 10 litres. De plus, un jerrycan contenant 9 litres d'eau potable de secours est obligatoire à bord. Ce volume n'est pas inclus dans les 49 litres autorisés ci-dessus.

Un bidon de carburant de secours contenant 5 litres de gasoil devra être à bord. Il sera plombé en fermeture et en position.

- 17.1.5 Les feux de route devront être allumés entre 19 heures et 23 heures jeudi 12 et vendredi 13 mai.
- 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 6 « 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 Technique.
 - 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 Escale
Les escales en course sont autorisées en respectant la procédure suivante :
Le skipper doit informer la direction de course (VHF, Inmarsat C, M, téléphone).
Après accord de la direction de course sur le lieu de l'arrêt, le bateau peut mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
Le bateau pourra rompre son scellé moteur et devra replomber son moteur après l'escale en transmettant à la direction de course, aussitôt que possible, une photo du nouveau scellé en position selon IC 17.3.2c).
Conformément à la RC 2.11, le temps minimum d'escale sera de 2 heures.
- 17.5 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.
- 17.6 Les bateaux devront être conformes à tous les règlements de la course en quittant le bassin de Caen le dimanche 15 Mai 2022 jusqu'à leur contrôle à Ouistreham après avoir fini la course.
- 17.7 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/NP)**
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 SEMI RIGIDES ACCOMPAGNATEURS ET D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS (DP/NP)

- 20.1 Les pilotes de bateaux accompagnateurs devront s'inscrire au PC Course pour obtenir leur pavillon d'accréditation.
- 20.2 Les semi-rigides d'assistance accrédités seront autorisés à naviguer dans la zone réservée aux concurrents définie en annexe 2 jusqu'à 15 mn avant le départ.
- 20.3 Le port d'un équipement de flottabilité individuelle est obligatoire pour tout membre d'équipage
- 20.4 La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation.
- 20.5 Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers.

21. 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.

22. EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION (DP)

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

23. COMMUNICATION (DP/NP)

- 23.1 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**
- 23.2 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**, et déposer des documents multimédias sur le site suivant :
Le succès des communications multimédias est basé sur l'implication des concurrents et les contenus qu'ils fourniront.

24. CODE DE CONDUITE (DP/NP)

- 24.1 Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.
- 24.2 Les concurrents et les accompagnateurs doivent placer la publicité fournie] par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement

25. PROTECTION DES DONNEES

- 25.1 **Droit à l'image et à l'apparence** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux autorisent l'AO, la FFVoile et leurs sponsors à utiliser gracieusement son image et son nom, à montrer à tout moment (pendant et après la compétition) des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui-même prises lors de la compétition, et ce sur tout support et pour toute utilisation liée à la promotion de leurs activités
- 25.2 **Utilisation des données personnelles des participants** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile, ses sponsors, ainsi que l'autorité organisatrice à utiliser et stocker gracieusement leurs données personnelles. Ces données pourront faire l'objet de publication de la FFVoile et ses sponsors. La FFVoile en particulier, mais également ses sponsors pourront utiliser ces données pour le développement

de logiciels ou pour une finalité marketing. Conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), tout concurrent ayant communiqué des données personnelles à la FFVoile peut exercer son droit d'accès aux données le concernant, les faire rectifier et, selon les situations, les supprimer, les limiter, et s'y opposer, en contactant dpo@ffvoile.fr ou par courrier au siège social de la Fédération Française de Voile en précisant que la demande est relative aux données personnelles

26 ETABLISSEMENT DES RISQUES

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile

27. REMISE DES PRIX

Si possible, la remise des prix aura lieu à Caen le dimanche 22 Mai 2022 à 12h00 au Carré des Skippers.

Sauf indication contraire de l'AO, 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

Arbitres désignés

- Président du comité de course : Patrick Perrault
- Président du comité technique : Jean Luc Gauthier
- 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.
Déclaration de départ et de non routage / START DECLARATION AND NON-ROUTING

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 CIC-NORMANDY CHANNEL RACE 2021, 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 CIC-NORMANDY CHANNEL RACE 2021, NOR 13 and SI 13

Fait à, le2022

Location....., Date

Signature du Skipper
Skipper Signature

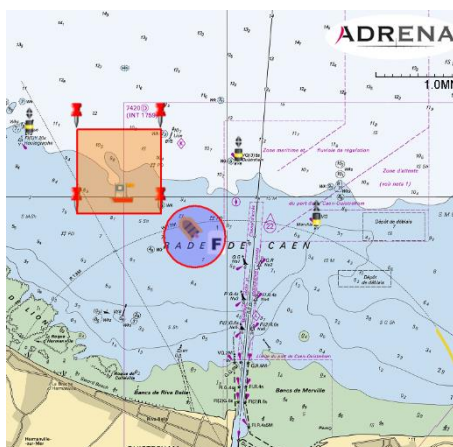
Signature du Co-Skipper
Co-Skipper Signature

ANNEXE 2 - -ZONE DE DEPART

Une zone réservée aux concurrents et aux navires accrédités par l'organisation sera mise en place selon un arrêté du Préfet Maritime.

- 15 minutes avant le départ, les navires accrédités (à l'exception des moyens de sécurité, des bateaux du comité de course et des moyens de production média de l'organisation) devront avoir quitté la zone réservée.
- Cette zone sera matérialisée par 4 bouées VERTES mouillées aux positions suivantes :

Waypoint	Location
Point A	49°20,800 N 000°16,220 W
Point B	49°19,800 N 000°16,220 W
Point C	49°19,800 N 000°17,750 W
Point D	49°20,800 N 000°17,750 W



ANNEXE 3 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 (Bouée bâbord ROUGE)			IC 10.3
*	Marque ROUGE de 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°20,400 N 000°14,800 W
4	Porte Bouée bâbord ROUGE de la ligne de départ et bateau du comité de course	Passer	entre,	
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 Ile de Wight 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
*	Marque ROUGE de 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 Ile de Wight 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
*	Marque ROUGE de dégagement	Contourner		IC 7.3
2	Card E Ouistreham	Contourner	Trib,	49°20,410 N 000°14,800 W
Puis rejoindre la marque 7 Ile de Wight et continuer le parcours				

PARCOURS N°4 : flamme n°4 envoyée au plus tard 15 minutes avant le signal de départ

Ordre	Waypoint		Côté	Position
1	Départ NCR (Bouée bâbord ROUGE)			IC 10.3
*	Marque ROUGE de 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°20,400 N 000°14,800 W
4	Porte Bouée bâbord ROUGE de la ligne de départ et bateau du comité de course	Passer	entre,	
Puis rejoindre la marque 7 Ile de Wight et continuer le parcours Trib,				

SUITE DU PARCOURS

Ordre	Waypoint		Côté	Position
7	Ile de Wight	Contourner	Bab,	
8	Phare Wolf Rock	Laisser	Bab,	49°56,700 N 005°48,500 W
9	Tuskar Rock	Contourner	Bab,	52°12,150 N 006°12,400 W
10	Fasnet Rock	Contourner	Bab,	51°23,300 N 009°36,200 W
11	Alignement au 201°M des phares Longship/Wolf Rock	Couper		
12	Ile de Guernesey	Contourner	Bab,	
13	Card E Ouistreham	Contourner	Trib,	49°20,412 N 000°14,799 W
14	Arrivée			49°19,300 N 000°15,200 W

ANNEXE 4 - ZONES INTERDITES - LES DST

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

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

ZI Eoliennes Normandie		
1	Zone Eoliennes Point A	49°27,800 N 000°28,500 W
2	Zone Eoliennes Point B	49°23,100 N 000°25,000 W
3	Zone Eoliennes Point C	49°20,150 N 000°25,000 W
4	Zone Eoliennes Point D	49°20,100 N 000°26,500 W
5	Zone Eoliennes Point E	49°26,400 N 000°30,500 W
6	Zone Eoliennes Point F	49°27,800 N 000°30,500 W

FFVoile-TSS Les Casquets		
1	TSS Casquets A	50°08,650 N 002°28,100 W
2	TSS Casquets B	49°51,200 N 002°21,100 W
3	TSS Casquets C	49°46,100 N 002°50,300 W
4	TSS Casquets D	50°03,400 N 002°57,400 W

FFVoile-TSS Ouessant		
1	TSS Ouessant A	49°02,050 N 005°36,700 W
2	TSS Ouessant B	48°48,600 N 005°25,000 W
3	TSS Ouessant C	48°37,200 N 005°11,850 W
4	TSS Ouessant D	48°29,350 N 005°22,050 W
5	TSS Ouessant E	48°35,000 N 005°42,500 W
6	TSS Ouessant F	48°42,500 N 006°03,100 W
7	TSS Ouessant G	48°56,400 N 005°51,600 W

FFVoile-TSS South Scilly		
1	TSS South Scilly A	49°46,050 N 006°16,550 W
2	TSS South Scilly B	49°35,540 N 006°16,400 W
3	TSS South Scilly C	49°35,550 N 006°34,100 W
4	TSS South Scilly D	49°46,030 N 006°29,550 W

FFVoile-TSS West Scilly		
1	TSS West Scilly A	50°01,070 N 006°32,750 W
2	TSS West Scilly B	49°52,300 N 006°36,600 W
3	TSS West Scilly C	49°52,400 N 006°53,700 W
4	TSS West Scilly D	50°03,950 N 006°48,450 W

TSS Seven Stones Spécial NCR		
1	TSS Seven Stones NCR A	50°08,000 N 005°49,500 W
2	TSS Seven Stones NCR B	50°00,970 N 005°49,600 W
3	TSS Seven Stones NCR C	50°00,970 N 006°05,000 W
4	TSS Seven Stones NCR D	50°08,000 N 006°04,980 W

*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 BLUE 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 6: PROCEDURE D'AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

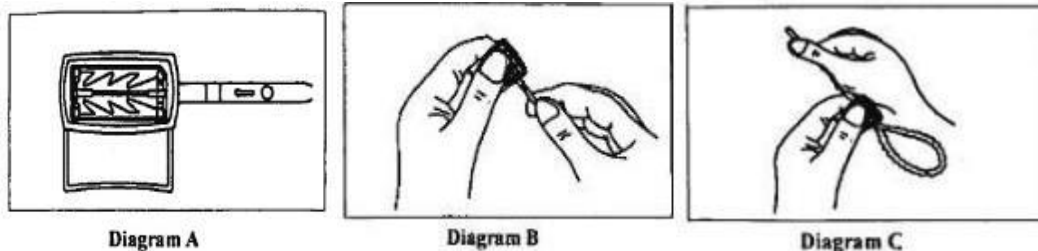
RECAPITULATIF DES PLOMBAGES	
Radeau de sauvetage	En position
Container de survie	En position
Mouillage lourd	En position
Reserve d'eau de secours	En fermeture et position
Réserve de carburant de secours	En fermeture et position
Réservoirs fixes de 40l d'eau	En position

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 à la Direction de Course au plus tard à 16h00** le jour du départ, **avec le nom du bateau** :
 - à l'adresse suivante: christophe.gaumont@ffvoile.fr
- *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 équivaldra à l'absence de photo.

Mode d'emploi des scellés moteurs



<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
--	---	--

ANNEXE 7: - 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 8 heures

Plage 3 : de 8 heures à DSQ

Plage 4 : DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnaire 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 ?
5. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter 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 que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
5. 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 8H	8H 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 21 Limitation de sortie de l'eau		X			
AC 17 Vacation radio	X	X			
Instructions de Course					

IC 4.2 Rester à quai		X			
IC 9 Zones interdites			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 pénalité selon RCV 44.1b				X	
IC 17.2 Rupture Plombage		X			
IC 17.3 Rupture plombage moteur			X		
IC 17.5 Embarquement et débarquement de matériel		X			
IC 18 Publicité de l'épreuve	X				
IC 20 Semi-rigide d'assistance	X	X			
IC 22 Equipement de plongée		X			
IC 23 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 ?	
Absolument pas possible	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