

CLASS 40
NORMANDY
Channel **RACE**



NORMANDY CHANNEL RACE 2015

CAEN-OUISTREHAM

6^{ème} édition

Du 21 au 31 mai 2015

Départ le dimanche 24 mai 2015

INSTRUCTIONS DE COURSE

Édition du 20 avril 2015



**SIRIUS
EVENTS**



**RÉGION BASSE
NORMANDIE**



Conseil Général



**Calvados
nautisme**

CAEN
Normandie

Caenlamer
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

TABLE DES MATIÈRES

1. Règles	p. 3
2. Centre de course	p. 3
3. Modifications aux instructions de course	p. 4
4. Signaux fait à terre	p. 4
5. Programme	p. 5
6. Parcours	p. 5
7. Le départ	p. 6
8. L'arrivée	p. 7
9. Sécurité et communications	p. 8
10. Aide extérieure	p. 9
11. Pénalités et réparations	p. 9
12. Réclamation / Réparation / Instruction / Décision / Réouverture	p. 10
13. Contrôle de jauge et d'équipements / Plombs	p. 12
14. Identification bateaux : Concurrents / Comité / Commissaires / Jury	p. 14
15. Classements	p. 14
16. Décharge de responsabilités	p. 14
17. Communication presse	p. 14
18. Remise des prix	p. 15
19. Arbitres et organisation	p. 15
20. Contacts	p. 16
<i>Annexes</i>	p. 17-26

Le texte anglais des Instructions de course n'est qu'une aide, en cas de litige, le texte français fait foi.

1. REGLES

La régata sera régie par :

1.1. Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV), 2013-2016*

1.2. La règle de jauge et les règles de classe de la Class40 :

Suivant les règles de Classe 2.6.1 et 2.6.2 :

- La longueur du parcours étant de 1000 milles et la course se courant en double, **la quantité maximum d'eau et de liquide buvable embarquée est de 45 litres**, qui pourra être stockée de la façon suivante, 40 litres dans les réservoirs fixes du bateau **et/ou** dans des contenants ne dépassant pas 5 litres.

- **La quantité de carburant embarqué d'un minimum de 40 litres** en conformité avec la règle 306 de la jauge, devra être stockée **exclusivement dans le réservoir fixe**. La capacité du réservoir principal étant suffisante, aucun jerrican additionnel de carburant n'est autorisé, à part l'obligation d'embarquer un jerrycan de gasoil de 5 litres plombé au départ en emplacement et en fermeture, correspondant au **5 litres de carburant minimum requis à l'arrivée de la course** suivant la règle OSR 3.28.3.

1.3. La Règlementation Spéciale Offshore (RSO) de l'I.S.A.F. catégorie 2 monocoques avec les modifications propres à la jauge de la Class40, et avec la modification à la règle 5.01.1 : ajouter « Il doit y avoir à bord au moins 1 kit de rechange (cartouche de gaz de recharge plus une tête de percussion) pour les gilets de sauvetage auto-gonflable ».

1.4. La partie B, section II, du règlement international pour prévenir les abordages en mer (R.I.P.A.M.) qui remplace les règles du chapitre 2 des RCV entre l'heure légale du coucher du soleil et celle du lever du soleil

1.5. Les prescriptions de la FFVoile s'appliquant à tous les concurrents, voir annexe 6 leur traduction en anglais.

1.6. Les règlements fédéraux de la FFVoile.

1.7. **La langue officielle est le français**. En cas de conflit avec une traduction, la version française prévaut.

1.8. Tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course, 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 Jury international et de la Presse sont situés au Pavillon de Normandie, 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 09H00 le jeudi 21 mai 2015.

Les horaires d'ouverture sont de 09H00 à 13H00 et de 14H00 à 18H00, jusqu'au samedi 23 mai 2015, et de 08H00 à 10H00, le dimanche 24 mai 2015. 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 et sur le site internet de la course : www.normandy-race.com

2.4. Téléphones réservés aux concurrents et à la sécurité

Direction Course Sylvie Viant + (33) (0)6 60 90 65 05

Manfred Ramspacher + (33) (0)6 08 16 98 29

Les concurrents qui souhaitent envoyer un message confidentiel à l'attention de l'Organisation Sportive (Direction de course, Comité de Course, Jury international) doivent l'envoyer à sviant@orange.fr

3. MODIFICATION AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1. Modification avant le départ

Les avenants modifiant les Instructions de Course seront affichés au tableau officiel au plus tard à 10h00 le dimanche 24 mai 2015, et seront signalés par l'envoi du pavillon «L» au mât de pavillons à terre, accompagné d'un signal sonore.

3.2. Modification sur l'eau : modification de parcours après le départ signalée par la Direction de Course

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 fois des 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. La procédure de la RCV 33 ne sera pas utilisée. Le message indiquera le nouveau parcours avec les marques choisies dans la liste en Annexe 3.c. Ce parcours sera à effectuer à partir de la marque de parcours où aura été signalé le changement de parcours.

3.2.3. Les concurrents doivent accuser réception de cette information. Il est de la responsabilité des concurrents de s'assurer des modifications éventuelles de parcours.

4. SIGNAUX FAITS À TERRE

Le mat de pavillons pour les signaux à terre est situé sur la terrasse du PC Course.

Quand le pavillon «APERÇU» est envoyé à terre, cela signifie : le départ est retardé, les concurrents doivent rester à quai. Ceci modifie « Signaux de course ».

L'amené de «l'APERÇU» signifie : vous pouvez quitter le quai et suivre les instructions de la Direction de Course sur le canal VHF 72.

5. PROGRAMME

Voir le programme publié dans l'article 6 de l'Avis de Course :

Un briefing pour la course se tiendra le samedi 23 mai 2015 à 10h au PC Course.

Rappel : Les skippers et co-skippers doivent être présents à la présentation officielle des skippers le samedi 23 mai 2015 à 15h sur le Village de la course à Caen.

Dimanche 24 mai 2015, la sortie des bateaux aura lieu selon le programme ci-dessous :

- 11H30 : départ des Class40 du Bassin St Pierre Caen, attente au Nouveau Bassin. Tous les bateaux devront être en conformité avec toutes les règles en vigueur quand ils quitteront le bassin, voir IC 13.4 et 13.5.
- À partir de 12H00 : au signal VHF canal 72 du Comité de Course, descente du Canal en parade derrière le bateau de la Marine ELAN. La double veille VHF 72/74 est recommandée.
- 13H45/14H30 : sas à Ouistreham
- 14H45 : sortie du sas pour rejoindre la zone de départ après accostage du Ferry
- 15H52 : envoi du signal d'avertissement,
- 16H00 : départ de la course

Toutes les autres manifestations ou réunions seront affichées sur le tableau officiel.

6. PARCOURS

6.1. Parcours

Voir Annexe 3.d

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 décrites dans l'annexe 3.b et appelées DST

Ces zones interdites sont des polygones tels que définis dans l'annexe 3.b

Toute infraction constatée par le Jury international entrainera pour le concurrent une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

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

6.3.1. Concurrents en retard

Les concurrents en retard sont ceux qui n'ont pas pris correctement le départ avant la fermeture de la ligne (30 minutes après le départ). Ces concurrents ne seront pas autorisés à prendre le départ normal et 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 choisi n° 1 ou n° 2, le parcours pour un concurrent en retard est le suivant :

Départ en coupant une ligne imaginaire orientée Est à partir de la cardinale Est OUISTREHAM en laissant cette bouée à bâbord

- | | |
|--|--------------------------------------|
| - Iles Saint-Marcouf (Manche) | à laisser à tribord |
| - Bouée Ouest Saint Marcouf (49°29.7N 001°11.9W) | à laisser à tribord |
| - No Mans Land Fort | à laisser à bâbord |
| - Ile de Wight | à contourner à la laissant à bâbord |
| - Wolf Rock | à laisser à bâbord |
| - Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W) | à contourner en le laissant à bâbord |
| - Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W) | à contourner en le laissant à bâbord |
| - Ile de Guernesey | à contourner en la laissant à bâbord |

Ligne d'arrivée devant selon article 8.1 des IC.

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

Départ en coupant une ligne imaginaire orientée Est à partir de la cardinale Est Ouistreham en laissant cette bouée à bâbord

- | | |
|---|--------------------------------------|
| - No Mans Land Fort | à laisser à bâbord |
| - Ile de Wight | à contourner à la laissant à bâbord |
| - Wolf Rock | à laisser à bâbord |
| - Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W) | à contourner en le laissant à bâbord |
| - Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W) | à contourner en le laissant à bâbord |
| - Ile de Guernesey | à contourner en la laissant à bâbord |

Ligne d'arrivée devant selon article 8.1 des IC.

6.3.2. Concurrents de retour à Ouistreham après avoir pris un départ normal

Les parcours du paragraphe 6.3.1 s'appliquent aussi aux concurrents qui, ayant pris un départ normal, rentreraient au port de Ouistreham avec ou sans assistance extérieure.

7. LE DEPART

7.1. Déclaration de départ – Déclaration de non-routage (annexes 1.a et 1.b)

Tous les concurrents devront avoir remis au PC Course au plus tard à 10H00, le samedi 23 mai 2015 au briefing :

- Leur déclaration de départ (annexe 1.a) dûment remplie et signée, (personne à prévenir en cas d'urgence),
- La déclaration de non routage (Annexe 1.b),
- La liste des voiles embarquées pour la course.

7.2. Zone de départ

Dans le nord d'Hermanville, dans un carré dont les coordonnées des sommets sont données en l'annexe 3.a.

Le comité de course pourra changer la position de la zone de départ en annonçant par VHF canal 72 la nouvelle position du bateau départ. Dans ce cas, l'Annexe 3.a des IC ne s'applique pas.

7.3. Ligne de départ

Entre le mât du bateau comité arborant le pavillon orange et le côté parcours d'une bouée gonflable cylindrique de couleur rouge.

7.4. Bouée de dégagement

Selon les conditions météorologiques, le Comité de Course peut décider de mouiller une bouée de dégagement dont la distance et le cap seront affichés sur le bateau -comité. Cette bouée sera une bouée gonflable cylindrique de couleur rouge.

Au plus tard 15 minutes avant le départ, l'envoi du pavillon «D» sur le bateau Comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement. L'absence du pavillon «D» signifie qu'il n'existe pas de bouée de dégagement.

Le pavillon VERT hissé avec le pavillon D signifie que la bouée de dégagement est à laisser à TRIBORD. Ceci modifie RCV Signaux de course. L'absence de pavillon VERT sur le bateau comité signifie que la bouée de dégagement est à laisser à BABORD.

7.5. Fermeture de la ligne de départ

Sauf décision contraire du Comité de Course, un bateau qui n'a pas pris le départ de la Course 30 minutes après le signal de départ, doit être considéré comme non partant. Il pourra devenir partant retardé si le skipper en fait la demande au Comité de Course suivant l'article 6.3.1 des I.C.

7.6. Signaux de départ

Les signaux de départ sont effectués à partir du bateau-comité.

Le pavillon d'avertissement est le pavillon Class 40

H - 8' Signal d'avertissement - Envoi du pavillon Class 40

H - 4' Signal préparatoire - Envoi du pavillon P ou I

H - 1' Amené du pavillon P ou I

H **Départ** - Amené du pavillon Class 40

7.7. Rappel individuel

Les concurrents OCS seront prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course, et/ou par un bateau du comité de course (cela modifie RCV 29.1).

8. L'ARRIVEE

8.1. Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est située entre une bouée gonflable cylindrique rouge située à l'emplacement cartographique de l'ex-bouée SRCO (49°19.3N;000°15.2W) et le mât arborant le pavillon orange sur le bateau-comité, l'orientation de la ligne d'arrivée sera approximativement perpendiculaire à la direction du dernier bord du parcours.

De nuit, le bateau-comité portera un gyrophare et le Comité de Course s'efforcera de placer un flashlight sur la bouée.

Les concurrents doivent prévenir la Direction de Course par téléphone ou SMS, au moins 2 heures avant leur arrivée.

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

8.2. Retour à Caen

Après avoir franchi la ligne d'arrivée, chaque concurrent 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 concurrent arrivé qui ne remonte pas son bateau à Caen avant la remise des prix sera disqualifié sans instruction, sauf autorisation écrite de la Direction de Course (cela change RCV 63.1).

8.3. Déclaration d'arrivée (annexe 2)

Aussitôt après son arrivée et au plus tard 24 heures après l'arrivée du bateau au Bassin Saint Pierre à Caen, chaque chef de bord doit remettre au Centre de Course sa déclaration d'arrivée, signée par lui-même et son équipier, certifiant qu'ils ont effectué la course conformément aux règles édictées.

8.4. Temps limite

Les bateaux manquant à finir dans un délai de 36h00 après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF, cela modifie RCV35.

9. SECURITE – COMMUNICATIONS

9.1. Radio VHF

Le canal de la course est le 72. Le canal de dégagement est le 69.
Le canal du port et du canal de Ouistreham est le 74.

9.2. Téléphone par satellite

9.2.1. Sécurité : 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 double veille 16/72.

9.2.2. Vacation téléphonique

À partir du lundi 25 mai 2015, une vacation quotidienne est organisée, l'organisation appelle les bateaux : de 12h00 à 13h30, les 3 premiers au classement de 11h00, plus la moitié de la flotte par ordre alphabétique suivant le nom des bateaux, et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée du premier bateau.

9.3. Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés d'une balise Yellow Brick. Elles permettent 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 en même temps que la déclaration d'arrivée au PC course à Caen après avoir fini, ou aussitôt que possible après avoir abandonné en renvoyant la balise à ses frais à l'adresse suivante :

YELLOW BRICK – UNIT 2 – Eastlands Boatyard – Coal Park Lane
Swanwick, Southampton, SO31 7 GW – UNITED KINGDOM

9.4. AIS

Les concurrents devront mettre leur AIS en marche (émission et réception) à partir de 10h00, le jour du départ jusqu'au passage de la ligne d'arrivée.

9.5. Abandon

9.5.1. Tout concurrent qui abandonne doit tout mettre en œuvre pour prévenir la Direction de Course puis envoyer un message écrit pour confirmer son abandon de la course à la Direction de Course (sviant@orange.fr).

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

10. AIDE EXTERIEURE / ROUTAGE INTERDIT

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, Wetterwelt, 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.

11. PENALITES ET REPARATIONS

Les pénalités pour infraction à une règle régissant la course, ou une réparation, seront à la discrétion du Jury International et seront normalement des pénalité en temps à additionner ou à retrancher du temps de course. Cependant le Jury International peut décider de ne pas pénaliser pour une infraction mineure, et peut décider de disqualifier pour une infraction majeure.

Un bateau ayant par son infraction causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course ne sera pas dans l'obligation d'abandonner (cela modifie 44.1(b)). Une pénalité en temps discrétionnaire sera indiquée dans les classements avec l'abréviation suivante DPI.

12. RECLAMATION / REPARATION / INSTRUCTION / DECISION / REOUVERTURE

12.1. RCV Chapitre 5 Section A : Réclamations et réparations

12.1.1. Exigences pour réclamer :

a. Informer le réclamé

a.1. Le comité de course ou le jury quand ils ont l'intention de réclamer contre un bateau doivent l'informer aussitôt que possible, par affichage sur le tableau officiel, et aussi, par Email, ou par VHF 72 s'il est en course (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

a.2. En course

Un bateau en course qui a l'intention de réclamer doit le faire en informant l'autre bateau et le jury par l'intermédiaire de la Direction de Course aussitôt que possible par Email, ou par VHF 72. (ceci modifie la RCV 61.1(a)), et il n'est pas nécessaire de montrer un pavillon rouge.

a.3. À terre après l'arrivée

Un bateau ayant fini la course qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau doit aussitôt que possible l'informer :

- directement conformément la RCV 61.1 s'il est arrivé,
- par Email, ou par VHF 72 si le réclamé est encore en course (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

Le réclamant doit signaler son intention de réclamer par VHF au Comité de Course ou par téléphone à la Direction de Course.

b. Temps-limite pour déposer une réclamation

b.1. En course :

Ce temps limite est de six heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

b.2. À terre après l'arrivée :

Le temps limite est de deux heures après l'arrivée du bateau réclamant. Il doit déposer sa réclamation écrite au ponton d'accueil d'Ouistreham au Jury ou à la Direction de Course.

12.1.2. Demande de réparation

a. En course :

Le temps limite pour une demande de réparation d'un concurrent est de six heures après un incident dans lequel il est directement impliqué ou après la prise de connaissance d'une décision du jury.

b. À terre après l'arrivée :

Le temps limite pour qu'un bateau demande réparation est de deux heures après son arrivée. Le skipper doit signaler son intention de demander réparation par VHF au Comité de Course ou par téléphone à la Direction de Course, puis il doit déposer sa demande de réparation écrite au ponton d'accueil d'Ouistreham au Jury ou à la Direction de Course.

Le jour de la remise des prix, l'heure limite de demande de réparation suite à une décision du jury sera 30 minutes après l'affichage de la décision sur le tableau officiel. (Ceci modifie RCV 62.2).

12.2. RCV Chapitre 5 Section B : Instructions et décisions

12.2.1. En course

L'instruction peut avoir lieu dès que le jury est informé de la réclamation et l'instruction de celle-ci peut se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances. Les concurrents doivent maintenir en état de marche à bord des instruments de communication tels le téléphone par satellite ou tout autre moyen de communication.

Les concurrents parties dans la réclamation seront considérés comme présents à l'instruction s'ils sont en communication avec le jury (ceci modifie la RCV 63.3).

Les éléments transmis par un concurrent lors de l'instruction de la réclamation et les éventuelles questions du jury et leurs réponses communiquées par téléphone, par E mail, VHF ou tout autre moyen de communication doivent être considérés comme dépositions à l'instruction (ceci modifie la RCV 63.6).

12.2.2. À terre après l'arrivée

Quand le jury décide d'instruire une réclamation à terre, il affichera l'heure de l'instruction sur le tableau officiel situé au PC Course. L'instruction peut également avoir lieu sans affichage officiel à l'arrivée à Ouistreham.

L'instruction peut se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances.

Si le bateau réclamé est encore en course, les éléments transmis lors de l'instruction de la réclamation et les éventuelles questions du jury et leurs réponses communiquées par téléphone, par E mail, VHF ou tout autre moyen de communication doivent être considérés comme dépositions à l'instruction (ceci modifie la RCV 63.6).

Lorsque les membres du Jury International ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone, visioconférence, Skype, E mail, VHF ou tout autre moyen de communication, l'annexe des RCV N 1.5 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

12.2.3. Effectuer une pénalité en temps EN COURSE :

Dès que le jury a statué, il communique la pénalité et le délai pour la faire au skipper pénalisé par l'intermédiaire de la Direction de Course, qui lui indique le segment où il devra effectuer sa pénalité.

En passant sur ce segment, le skipper du bateau doit appeler le directeur de course pour confirmer sa position et faire chronométrer le temps de sa pénalité par le Comité de Course. Quand la pénalité est effectuée et confirmée par le Comité de Course, la Direction de course en informe le skipper, le bateau doit repasser sur le segment avant de continuer sa course.

12.3. Les infractions à l'Avis de Course (AC) et aux Instructions de Course (IC) suivantes :

- programme
- plombages et contrôles
- publicité (AC et IC)
- communications
- obligation de présence du skipper et du Co-Skipper

ne pourront faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

12.4. Temps limite pour une demande de réouverture d'instruction

a) En course :

Six heures après que la partie requérante a été informée de la décision du jury international (ceci modifie RCV 66),

b) A terre après l'arrivée

Trente minutes après que la partie requérante a été informée de la décision du jury le même jour (ceci modifie RCV 66).

L'heure et le lieu de l'instruction de la demande seront indiqués par affichage au tableau officiel.

12.5. Des formulaires de réclamation sont disponibles au secrétariat du jury dont l'emplacement est situé PC Course ainsi qu'à l'arrivée à Ouistreham.

13. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS, PLOMBS, EN SITUATION DE COURSE

13.1. Avant le départ

13.1.1. Des contrôles de jauge seront effectués avant le départ à partir de 9h00, le jeudi 21 mai jusqu'à 16h00 le samedi 23 mai. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de l'épreuve.

13.1.2. 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.

13.1.3. Le sac ou container de survie tel que défini dans RSO 4.21.3 sera plombé en position comme défini dans les règles de Classe. Il devra contenir les matériels suivants :

- 2 fusées parachutes rouges et 2 feux à mains rouges et des sticks lumineux
- un GPS portable étanche avec des piles de rechange
- une balise SART (radar ou AIS)
- une VHF portable étanche ou dans une housse étanche avec piles ou batterie de rechange
- une lampe à éclats étanche avec piles et ampoule de rechange
- 2 couvertures de survie
- un miroir de signalisation

13.2. Plombage

Les éléments listés ci-dessous devront être plombés à certains emplacements fixes du bateau avant de quitter le bassin St Pierre. Certains éléments seront aussi plombés en fermeture. 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 coureurs de vérifier que tous les plombs sont posés correctement et en conformité avec la course :

- radeau de survie plombé en position,
- réserve d'eau de survie plombée en position et en fermeture,
- les réservoirs de 40 litres d'eau potable plombés en position,
- le mouillage lourd plombé en position,
- les 2 extincteurs plombés en position,
- le conteneur de survie en position et non en fermeture
- la réserve de gas oil de 5 litres plombée en position et en fermeture

13.3. Plombage des moteurs

13.3.1. Le plombage du moteur est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 5 « 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.

13.3.2. 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 :

1. Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le scellé fourni par le comité de course.
2. 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.
3. 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.

13.4. 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 jusqu'à son contrôle à Ouistreham après avoir terminé la course.

13.5. Prêt à courir

Les bateaux devront être conforme à tous les règlements de la course en quittant le bassin de Caen jusqu'à leur contrôle à Ouistreham après avoir terminé la course.

13.6. À l'arrivée : des contrôles pourront être effectués par le jugeur d'épreuve 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 coupé que :

- par le jugeur ou,
- par les skippers qu'après autorisation de la Direction de Course et selon la procédure décrite en 13.3.2.3 : 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.

14. IDENTIFICATION : BATEAUX CONCURRENTS /COMITE / COMMISSAIRE / JURY

14.1. Bateaux concurrents

Pavillons de course, cagnards, autocollants dans la GV (logo de la course) : voir A.C. paragraphe 3.2.

Chaque concurrent devra arborer aussitôt que possible dans son gréement, les 2 pavillons de course qu'il reçoit à son arrivée dans le port de Caen, le bateau devra les arborer jusqu'à 2 heures après le départ ainsi que 2 heures avant son arrivée pour les garder jusqu'à la remise des prix (Modification A.C. 3.2).

En cas d'infraction, le concurrent pourra recevoir une pénalité à la discrétion du Jury international

14.2. Bateaux Comité/Commissaire/Jury

Le bateau-comité et les bateaux commissaires arborent le pavillon de la course.

Le bateau de la jauge sera identifié par un pavillon bleu marqué JAUGE en jaune.

Le bateau Jury sera identifié par un pavillon marqué JURY

15. CLASSEMENTS

Le classement final sera établi à partir du temps réel de course de chaque bateau, augmenté ou diminué des pénalités ou réparations éventuelles.

Classements intermédiaires et positions pendant la course

Des classements intermédiaires sont effectués toutes les heures et mis sur le site Internet.

Les concurrents qui le souhaitent recevront tous les classements sur l'Email du bateau.

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

Adresse du FTP : <ftp://213.246.60.29/> Login : ncr2015 Password : vt720p

16. DECHARGE DE RESPONSABILITES

Les Skippers participent à la course entièrement à leurs propres risques (voir la règle fondamentale R.C.V 4, Décision de courir). L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la course, aussi bien avant, pendant, qu'après la course (voir la règle fondamentale R.C.V 3).

17. COMMUNICATIONS PRESSE

17.1. 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

17.2. Communications multi média

L'organisateur 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

Le succès des communications multimédias est basé sur l'implication des concurrents et les contenus qu'ils fourniront.

18. REMISE DES PRIX

Modification AC 6.01 : La remise des prix aura lieu à Caen le dimanche 31 mai 2015 à 12h00 sur le Village Officiel, suivi d'un déjeuner BBQ au Pavillon.

La présence des équipages arrivés est obligatoire à la remise des prix.

Les bateaux devront rester au bassin St Pierre à Caen jusqu'à 18h. fermeture du Village officiel (Modification AC 12.1).

19. ARBITRES DESIGNES

Jury international

Georges Priol (FRA) président, IJ

Trevor Lewis (GBR), IJ.

Président du Comité de Course

Roland Galliot, IRO

Jugeur d'épreuve

Jean Luc Gauthier, IM

Contrôleurs d'équipement

Daniel Merle

Monique Manchez

Comité d'organisation

Manfred Ramspacher : Directeur Général
Elise Martin : Chef de projet – Organisation générale
Élie Poutignat : Stagiaire – Logistique et production
Mathieu Bentz : Régisseur Général

Direction de course

Sylvie Viant : Directrice de Course, agréée par la FFVoile
Vanessa Boulaire : Assistante Direction Course

20. CONTACTS

SIRIUS EVENEMENTS
5 rue de l'Amiral Hamelin
75016 PARIS
Tel : (33) 1 47 04 61 14
Email : contact@sirius-events.com
Site internet : www.normandy-race.fr

 Normandy Channel Race

 @NormandyRace

ANNEXES

ANNEXE 1.a./ APPENDIX 1.a.

DECLARATION DE DEPART / START DECLARATION

Nom du Bateau (Name of the Yacht) :

N°

Je soussigné(e) / I undersigned,

chef de bord du yacht ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « NORMANDY CHANNEL RACE 2015 » de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles de l'ISAF, 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 Yacht declare on my honour that I have entered the « NORMANDY CHANNEL RACE 2015 » race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the International Sailing Rules, 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 yacht 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 yacht is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the yacht to meet adverse weather conditions, that there is on board the yacht all the proper safety gear and that my crew and myself, we 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 yacht be undertaken or in case of emergency may be joined 24h on 24 hours :

Nom (Name) :

Tel portable :

Mobile phone :

Tél domicile :

Phone home :

Tél bureau :

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 :

Mobile phone

Tél domicile :

Phone home :

Tél bureau :

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 on the race, or to continue the race.

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs, SIRIUS Evénements, la Direction de Course, le Jury International, le Comité de Course, 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 International Jury, the Race Committee 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 : 2015 (date)

Signature du Chef de bord / Skipper's signature

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 2015, notamment AC 14.2 et IC 10

Specifically, we declare upon our honor that we, the skipper and crew, will abide by rule of non-routing on the NORMANDY CHANNEL RACE 2015, NOR 14.2 and SI rule 10

Fait à, le2015

Location....., Date

Signature du Skipper
Skipper Signature

Signature du Co-Skipper
Co-Skipper Signature

DECLARATION D'ARRIVEE / FINISH DECLARATION

Nom du Bateau / *Name of the Yacht* :

N°de course/ *Race number* :

Nous, soussignés/ *We, the undersigned*

.....
Skipper

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

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

déclarons sur l'honneur/ *certify upon our honor*

- Avoir effectué régulièrement le parcours de l'épreuve.
- *Having completed normally the course of the race.*

- Avoir respecté les règles de l'Avis de course et des Instructions de Course de l'épreuve, notamment la règle de non-routage AC 14.2 et IC 10
- *Having followed the rules of the Notice of Race and the Sailing Instructions. Specially the non-routing rule NOR 14.2 and SI 10.*

- Avoir franchi la ligne d'arrivée :
- *Having finished :*

le àTU.(heure/min/sec)
on atGMT (hour/min/sec)

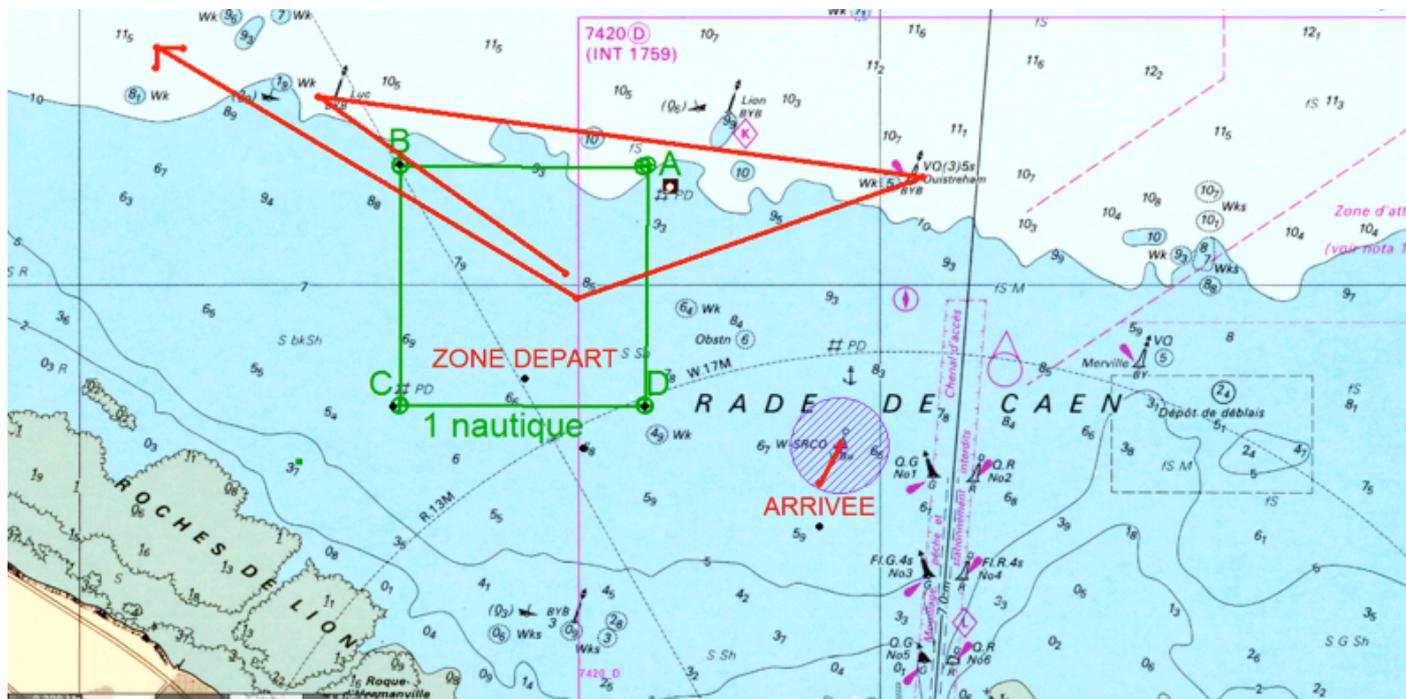
Nous signalons au Comité de Course les incidents suivants :
The following incidents occurred :

Fait à Caen, le 2015
At Caen, on 2015

Signature du Chef de bord :
Skipper 's signature :

Signature du Co-Skipper
Co-Skipper's signature

ZONE DE DEPART/STARTING AREA



Coordonnées géographiques des bouées gonflables jaunes de la zone d'exclusion/
 Geographical coordinates of the inflatable yellow buoys of the excluded zone :

BOUEE A (NE)	49°20.50 N	000°16.45 W
BOUEE B (NW)	49°20.50 N	000°18.00 W
BOUEE C (SW)	49°19.50 N	000°18.00 W
BOUEE D (SE)	49°19.50 N	000°16.45 W

ANNEXE 3.b/ APPENDIX 3.b : 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).

1. DST des Casquets

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50° 02.65N 002° 57.01W
- Point B : 50° 07.70N 002° 27.80W
- Point C : 49° 51.80N 002° 21.24W
- Point D : 49° 46.80N 002°50.41W

2. DST de Bishop

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 49° 46.063 N 006° 29.503 W
- Point B : 49° 46.083 N 006° 16.572 W
- Point C : 49° 35.539 N 006° 16.480 W
- Point D : 49 35.577 N 006° 34.106 W

3. DST des Scilly

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D, dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50° 04.177 N 006 48.539 W
- Point B : 50° 01.248 N 006° 32.792 W
- Point C : 49° 52.429 N 006° 36.722 W
- Point D : 49° 52.420 N 006° 53.769 W

4. DST de Seven Stones

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D, dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50° 08.070 N 006° 05.071 W
- Point B : 50° 08.079 N 005° 49.587 W
- Point C : 50° 01.057 N 005° 49.563 W
- Point D : 49° 53.594 N 006° 05.100 W

5. DST des Smalls

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D, dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 51° 52.395 N 005° 56.275 W
- Point B : 51° 50.176 N 005° 43.782 W
- Point C : 51° 40.011 N 005° 48.488 W
- Point D : 51° 40.003 N 006° 02.004 W

6. DST de TUSKAR

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D, E et F dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 52° 15.297 N 006° 07.018 W
- Point B : 52° 12.736 N 005° 54.691 W
- Point C : 52° 06.050 N 005° 58.347 W
- Point D : 52° 10.921 N 006° 09.371 W

7. DST du Fastnet

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D, dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 51° 21.172 N 009° 36.604 W
- Point B : 51° 22.882 N 009° 27.379 W
- Point C : 51° 17.177 N 009° 24.590 W
- Point D : 51° 15.470 N 009° 33.886 W

8. DST du Pas de Calais

Cette zone interdite est un polygone défini par les points A,B,C,D,E,F,G dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50°33.590 N 000°03.810 E (bouée Cs1)
- Point B : 50°38.970 N 000°32.940 E (bouée Cs2)
- Point C : 50°52.000 N 001°02.380 E (bouée Cs3)
- Point D : 50°43.320 N 001°19.440 E (bouée Ridens SE)
- Point E : 50°39.640 N 001°22.200 E (bouée Vergoyer N)
- Point F : 50°26.570 N 001°00.405 E (bouée Vergoyer SW)
- Point G : 50°14.470 N 000°04.170 E

ANNEXE 3.c / APPENDIX 3.c : 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).

Mer Celtique et Irlande

- Ile Lundy et ses dangers
- Bouée Cork eaux saines (racon) / Crosshaven 51°42.92N 008°15.59W
- Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W)
- Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W)

Côtes SW Royaume – Uni

- Phare de Wolf Rock, 49°56.71N 0005°48.50W
- Phare d'Eddystone, 50°10.83N 004°15.91W
- Bouée Fairway eaux saines (racon) aux Needles 50°38.23N 001°38.97W
- Nab Tower (Isle de Wight) 50°40.07 N 000° 57.15 W
- Bouée Owers (Cardinale Sud, racon) 50°38.58 N 000°41.08 W
- Phare du Royal Sovereign, tour rouge et blanche, 50°43.46N 000°26.09 E

Côtes de Bretagne Nord

- Bouée Lizen Ven Ouest, cardinale Ouest, 48°40.53N 004°33.60W
- Les Septs îles et ses dangers dont les Dervinis et les Noirs de Rouzic
- Bouée La Jument des Héaux, cardinale Nord, 48°55.37N 003°08.04W
- Bouée La Roche Gautier, (cardinal Ouest) 49°02.00N 002°54.70W
- Bouée Desormes (Nord de Jersey), (cardinal Ouest) 49°18.93N 002°17.96W
- Ile de Guernesey
- Phare des Casquets 49°43.31N 002°22.62W et ses dangers notamment les rochers l'Auquière et Noire Roque
- Bouée Basse Du Rénier (Barfleur) (cardinal Nord) 49°44.86N 001°22.14W

Manche Est

- Bouée DI (à Dieppe), (cardinal Est) 49°57.04N 001°01.23E
- Bouée A5 (chenal d'Antifer) (cardinal Ouest, racon) 49°45.76N 000°17.47W
- Bouée DA (chenal d'Antifer), (danger isolé) 49°40.97N 000°01.71E
- Bouée LHA eaux saines (au Havre), (racon) 49°31.38N 000°09.86W
- Bouée Cusy (Baie de Seine),(cardinal Ouest) 49°29.44N 000°43.01W

ANNEXE 3.d/ APPENDIX 3.d : PARCOURS

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

Ligne de départ selon article 7.4 des IC

- Bouée de dégagement éventuelle suivant article 7.4 des IC
- Bouée cardinale Est de Luc à contourner en la laissant à tribord
- Bouée Ouistreham à contourner en la laissant à tribord
- Bouée extrémité bâbord de la ligne de départ à contourner en la laissant à tribord
- Iles Saint-Marcouf (Manche) à laisser à tribord
- Bouée Ouest Saint Marcouf (49°29.7N 001°11.9W) à laisser à tribord
- No Mans Land Fort à laisser à bâbord
- Ile de Wight à contourner à la laissant à bâbord
- Wolf Rock à laisser à bâbord
- Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W) à contourner en le laissant à bâbord
- Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W) à contourner en le laissant à bâbord
- Ile de Guernesey à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d'arrivée selon article 8.1 des IC.

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

Ligne de départ selon article 7.4 des IC

- Bouée de dégagement éventuelle suivant article 7.4 des IC
- Iles Saint-Marcouf (Manche) à laisser à tribord
- Bouée Ouest Saint Marcouf (49°29.7N 001°11.9W) à laisser à tribord
- No Mans Land Fort à laisser à bâbord
- Ile de Wight à contourner à la laissant à bâbord
- Wolf Rock à laisser à bâbord
- Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W) à contourner en le laissant à bâbord
- Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W) à contourner en le laissant à bâbord
- Ile de Guernesey à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d'arrivée selon article 8.1 des IC.

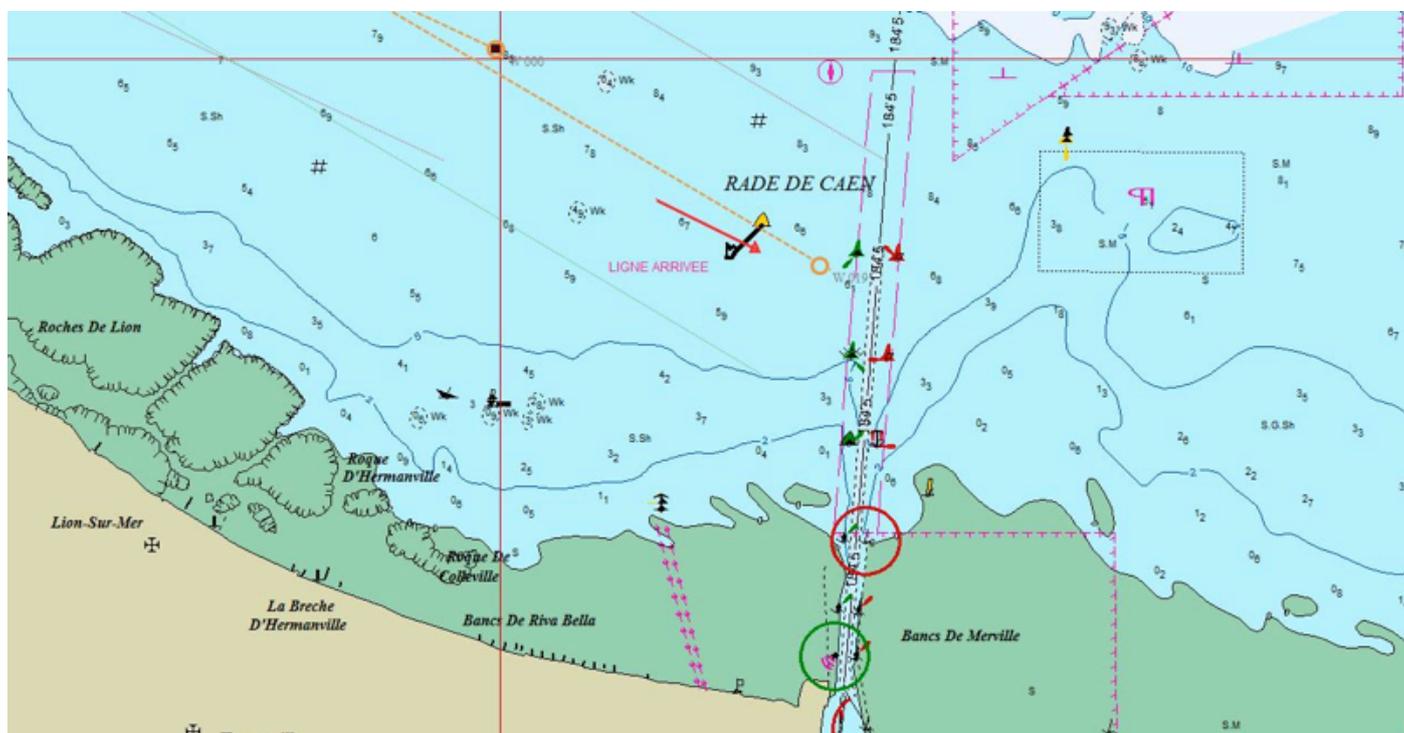
PARCOURS N°3 : flamme n°3 envoyée au plus tard 15 minutes avant le signal de départ

Ligne de départ selon article 7.4 des IC

- Bouée de dégagement éventuelle suivant article 7.4 des IC
- Bouée Ouistreham à laisser à tribord
- No Mans Land Fort à laisser à bâbord
- Ile de Wight à contourner à la laissant à bâbord
- Wolf Rock à laisser à bâbord
- Tuskar Rock (Irlande) (52°12.2N .006°12.4W) à contourner en le laissant à bâbord
- Fastnet Rock (Irlande) (51°23.2N 009°36.1W) à contourner en le laissant à bâbord
- Ile de Guernesey à contourner en la laissant à bâbord

Ligne d'arrivée selon article 8.1 des IC.

LIGNE D'ARRIVEE / FINISHING LINE



I.C.8.1

La ligne d'arrivée est située entre une bouée gonflable cylindrique rouge située à l'emplacement cartographique de l'ex-bouée SRCO (déradée) ($49^{\circ}19.3'N; 000^{\circ}15.2'W$) et le mât arborant le pavillon ORANGE du bateau-comité mouillé dans le Sud-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.

S.I.8.1

The finishing line is located, between an inflatable red cylindrical buoy laid at the charted position of the former SRCO buoy ($49^{\circ}19.3'N; 000^{\circ}15.2'W$) and the mast displaying the ORANGE flag on the Committee boat moored to the South West to 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 5/ APPENDIX 5 : PROCEDURE D'AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

A.5.1. Le coureur définit 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), voir ci-dessous photos d'exemple sur Pogo40.

A.5.2. Une photo numérique de cette zone de plombage est fournie au dossier au même titre que les divers documents de sécurité (tel que l'exemple de la Photo 2 ci-dessous).

A.5.3. Lors de la visite de sécurité, il sera procédé au contrôle de la bonne efficacité de la solution proposée en simulant les manœuvres d'embrayage AV et AR. Il sera procédé à la simulation du plombage et le skipper devra s'assurer de la bonne maîtrise de l'utilisation de ce système avec le contrôleur.

A.5.4. Deux scellés, dont un à fixer sur la zone de départ, seront fournis lors du briefing skipper. Le deuxième scellé sera à installer selon l'article 13.3.2.3 si le premier scellé est cassé pendant la course. S'il n'est pas utilisé, il devra être rendu au contrôleur, lors du contrôle après l'arrivée.

A.5.5. Une fois arrivé sur la zone de départ, au plus tard 30 minutes avant le signal de départ, le coureur procède lui-même à son plombage par la mise en place du scellé et il doit envoyer immédiatement une photo de ce plombage par SMS, ou par mail à la Direction de Course, avec le nom du bateau. Cette photo doit permettre la lisibilité du n° du scellé et montrer que le scellé est bien en place.

A.5.6. Il doit maintenir l'accessibilité d'un contrôle éventuel par le mesureur d'épreuve en moins de 2 minutes jusqu'à 20 minutes avant le départ (capot ouvert, par exemple).

A.5.7. Attention à ne pas oublier de fermer l'hélice avant plombage et à remettre la manette des gaz au point mort avant de fermer le scellé.

A.5.8. Attention à mettre le scellé dans le bon sens (à tester avec le contrôleur d'équipement avant de quitter le quai).

A.5.9. Le coureur s'expose à tout contrôle en mer avant le départ et après la ligne d'arrivée. L'absence de plombage ou un scellé rompu ou une installation non conforme du scellé pourra entraîner une pénalité à la discrétion du Jury international.

Photo 1

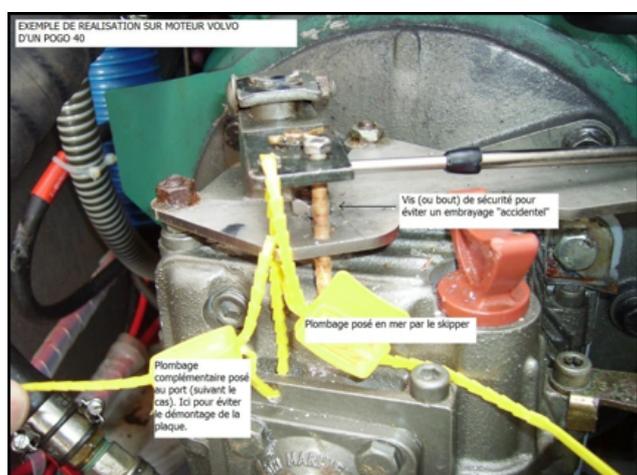
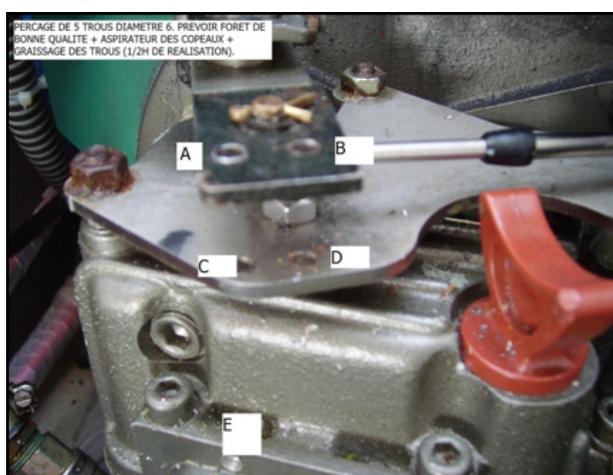


Photo 2



ANNEXE 6 / APPENDIX 6

FFVoile Prescriptions to RRS 2013–2016 (English translation)
Applying to all competitors

RRS 64.3

FFVoile Prescription (*):

The jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a protest concerning class rules.

RRS 67

FFVoile Prescription (*):

Any question about or request of damages arising from an incident involving a boat bound by the Racing Rules of Sailing or International Regulation to Prevent Collision at Sea depends on the appropriate courts and will not be dealt by the jury.

RRS 70. 5

FFVoile Prescription (*):

In such circumstances, the written approval of the Fédération Française de Voile shall be received before publishing the notice of race and shall be posted on the official notice board during the event.

RRS 78

FFVoile Prescription (*):

The boat's owner or other person in charge shall, under his sole responsibility, make sure moreover that his boat comply with the equipment and security rules required by the laws, by-laws and regulations of the Administration.

RRS 86.3

FFVoile Prescription (*):

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1 in order to develop or test new rules shall first submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the event. Such authorization shall be mentioned in the notice of race and in the sailing instructions and shall be posted on the official notice board during the event.

RRS 88

FFVoile Prescription (*):

Prescriptions of the FFVoile shall be neither changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions, except for events for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (*) shall be neither changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website www.ffvoile.fr, shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

RRS 91

FFVoile Prescription (*):

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the Fédération Française de Voile. Such notice of approval shall be posted on the official notice board during the event.